

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
INSTITUTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

FELIPE LEHNENN OSORIO

AS REDES LOGÍSTICAS DE MINAS GERAIS: OS SISTEMAS DE TRANSPORTES
COMO AGENTES TRANSFORMADORES DO ESPAÇO NO TRIÂNGULO MINEIRO

UBERLÂNDIA/MG – 2019

FELIPE LEHNENN OSORIO

AS REDES LOGÍSTICAS DE MINAS GERAIS: OS SISTEMAS DE TRANSPORTES
COMO AGENTES TRANSFORMADORES DO ESPAÇO NO TRIÂNGULO MINEIRO

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade Federal de Uberlândia, como exigência parcial para obtenção do Título de Mestre em Geografia.

Área de Concentração: Geografia e Gestão do Território

Linha de Pesquisa: Análise, Planejamento e Gestão dos Espaços Rural e Urbano

Orientador: Prof. Dr. William Rodrigues Ferreira

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Sistema de Bibliotecas da UFU, MG, Brasil.

O83r Osório, Felipe Lehnenn, 1994-
2019 As redes logísticas de Minas Gerais [recurso eletrônico] : os sistemas de transportes como agentes transformadores do espaço no Triângulo Mineiro / Felipe Lehnenn Osório. - 2019.

Orientador: William Rodrigues Ferreira.
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Uberlândia, Programa de Pós-Graduação em Geografia.
Modo de acesso: Internet.
Disponível em: <http://dx.doi.org/10.14393/ufu.di.2019.667>
Inclui bibliografia.
Inclui ilustrações.

1. Geografia. 2. Triângulo Mineiro (MG) - Desenvolvimento. 3. Transportes - Triângulo Mineiro (MG). 4. Logística. I. Ferreira, William Rodrigues, 1969- (Orient.) II. Universidade Federal de Uberlândia. Programa de Pós-Graduação em Geografia. III. Título.

CDU: 910.1

AS REDES LOGÍSTICAS DE MINAS GERAIS: OS SISTEMAS DE TRANSPORTES
COMO AGENTES TRANSFORMADORES DO ESPAÇO NO TRIÂNGULO MINEIRO

Dissertação aprovada para a obtenção do título de Mestre no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Uberlândia pela banca examinadora formada por:

Data de Aprovação: Uberlândia, 20 de Março de 2019

Prof. Dr. William Rodrigues Ferreira, UFU/MG
(Orientador)

Profª. Dra. Beatriz Ribeiro Soares, UFU/MG

Prof. Dr. Adailson Pinheiro Mesquita, UNITRI/MG

AGRADECIMENTOS

Não cheguei aqui sozinho, devo agradecer a muitas pessoas que passaram em minha vida, e que deixaram, mesmo que pequena, uma contribuição que me trouxe até aqui. Agradeço aos meus pais (Denise e Fernando) e ao meu irmão (Rafael), que sem o apoio deles, seria difícil estar aqui hoje: me deram todo o apoio nos estudos, me incentivando a sempre estudar e crescer. Agradeço aos meus avós (Eneida, Carlos Egydio, Beatriz e Luis Carlos), e todos os familiares que passaram todo este tempo, acompanhando a minha trajetória e incentivando para que eu continuasse este caminho

Agradeço aos meus amigos e colegas que sempre estiveram próximos, por todas as alegrias e decepções que passei neste período, sendo grandes parceiros de trabalhos dentro da universidade, e grandes amigos fora dela. Vocês contribuíram (e irão contribuir) muito na minha vida pessoal e profissional.

Agradeço ao orientador Prof. William Rodrigues Ferreira, que sempre esteve a disposição, contribuindo e trazendo novas ideias e pensamentos, permitindo ter um olhar muito mais amplo do que se trata a Geografia, e como esta ciência é fascinante. Mostrou-me como sou competente em meus trabalhos, podendo alcançar o que antes pareciam sonhos, e que agora, estão se tornando realidade.

Agradeço a todos colegas e professores do curso de geografia, que estiveram próximos e acompanharam esta trajetória no curso de graduação, dando apoio e incentivo para continuar nesta trajetória. Cada momento compartilhado com vocês sem dúvida faz parte desse trabalho.

Agradeço a banca, Prof. Beatriz Ribeiro Soares e Prof. Adailson Pinheiro Mesquita por aceitarem o convite de avaliarem o trabalho, além de trazer contribuições e reflexões que possam a vir nos próximos trabalhos e estudos.

Por fim, agradecimento ao CNPq – instituição que financiou esta pesquisa através da bolsa de mestrado concedida durante o desenvolvimento deste trabalho.

RESUMO

Através de reconstrução da ocupação e formação da Região do Triângulo Mineiro, Minas Gerais, Brasil – se propõem a colocar como que os transportes e a atividade logística, foram essenciais para o desenvolvimento da região. Tomando como base os municípios de Araguari, Araxá, Uberaba, Uberlândia e Sacramento, se reconstitui a formação regional, desde as primeiras expedições bandeirante até a consolidação de Uberlândia como polo regional, e uma cidade que se destaca dentro do âmbito nacional. Com uma profunda bibliografia acerca da temática e visitas a estes municípios, são relatados os acontecimentos sociais, econômicos e políticos que alavancaram o desenvolvimento e o destaque do Triângulo Mineiro diante do país. E este status de destaque, em muito está ligado aos transportes e a logística, que se apropriaram da localização geográfica da região, para torna-la um importante nó logístico nacional, atendendo os maiores e principais mercados nacionais. Atualmente a região concentra várias indústrias, empresas e serviços, que se utilizam da infraestrutura e especialização local nestas atividades, para se estabelecerem suas sedes e filias. Com isto, os transportes movimentam a economia regional através dos variados modais (rodoviário, ferroviário e aéreo), criando fluxos regionais, nacionais e internacionais. Por fim, uma análise quanto a qualidade da infraestrutura rodoviária (que predomina na região), além de dados quanto aos fluxos nas principais rodovias que cortam o Triângulo Mineiro.

Palavras-chaves: Transportes; Cidades; Triângulo Mineiro; Redes.

ABSTRACT

Through reconstruction of the occupation and formation of the region of the Triângulo Mineiro, Minas Gerais, Brazil – propose to put as that transport and logistics activity, were essential to the development of the region. Based on the cities of Araguari, Araxá, Uberaba, Uberlandia and Sacramento, it reconstitutes the regional training since the first expeditions bandeirante until the consolidation of Uberlândia as regional pole and a city that stands out within the National. With a thorough bibliography on the subject and visits to these cities, are reported to the social, economic and political events that boosted the development and the highlight of the Mining Triangle in front of the country. And this prominent status in much is linked to transport and logistics, which have appropriated the geographical location of the region, to make it an important national logistic node, serving the largest and main national markets. Currently the region concentrates various in modalities (road, rail and air), creating regional, national and international flows. Finally, an analysis of the quality of road infrastructure (which predominates in the region), as well as data on the flows on the main highways that cut the Triângulo Mineiro.

Key-words: Transportation, Cities, Triângulo Mineiro, Networks.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

FIGURA 1 – Fluxograma de Etapas dos Procedimentos Metodológicos	35
FOTOGRAFIA 1 – Igreja de Nossa Senhora do Desemboque	38
FOTOGRAFIA 2 – Portal de Entrada do Distrito de Desemboque	39
FOTOGRAFIA 3 - Estação de Bondes	40
FOTOGRAFIA 4 - Estação Jaguará (Mogiana)	41
FOTOGRAFIA 5 – Estação Cipó	41
FOTOGRAFIA 6 – Indústria de Laticínios Scala	42
FIGURA 2 – Pintura a óleo sobre a chegada dos bandeirantes	43
FOTOGRAFIA 7 – Casa de Dona Beija	44
FOTOGRAFIA 8 – Estação Ferroviária Araxá	45
FOTOGRAFIA 9 - Complexo Barreiro	46
FOTOGRAFIA 10 - Mineração de Nióbio (CBMM)	46
FOTOGRAFIA 11 – Fazenda Experimental EPAMIG	49
FOTOGRAFIA 12 – Hotel Chaves	50
FOTOGRAFIA 13 - Catedral Metropolitana de Uberaba	51
FOTOGRAFIA 14 - Estação Mogiana Uberaba	51
FOTOGRAFIA 15 – Parque de Exposições Fernando Costa	52
FOTOGRAFIA 16 – Casa de Memórias Chico Xavier	53
FOTOGRAFIA 17 – JBS Foods	53
FOTOGRAFIA 18 – Peirópolis	54
FOTOGRAFIA 19 – Catedral São José	55

FOTOGRAFIA 20 – Colégio Santa Teresa	56
FOTOGRAFIA 21 – E.E. João Pinheiro	56
FOTOGRAFIA 22 – IFTM Ituiutaba	57
FOTOGRAFIA 23 – UEMG <i>campus</i> Ituiutaba	57
FOTOGRAFIA 24 – UFU <i>campus</i> Pontal	58
FOTOGRAFIA 25 – Indústria de Café Tijucano	59
FOTOGRAFIA 26 – Hospital São José	60
FOTOGRAFIA 27 – Parque de Exposições JK	60
FOTOGRAFIA 28 – Paróquia Bom Jesus da Cana Verde	61
FOTOGRAFIA 29 – Estação Araguari – Mogiana	62
FOTOGRAFIA 30 – Estação Stevenson (velha)	63
FOTOGRAFIA 31 – Estação Goiás	64
FOTOGRAFIA 32 – Rua Rui Barbosa	64
FOTOGRAFIA 33 – Hotel Hawai	65
FOTOGRAFIA 34 – Santa Casa de Misericórdia	66
FOTOGRAFIA 35 – Hospital São Sebastião	67
FOTOGRAFIA 36 – Colégio Sagrado Coração de Jesus	67
FOTOGRAFIA 37 – IMEPAC	68
FOTOGRAFIA 38 – Conservatório Estadual Raul Belém	68
FOTOGRAFIA 39 - Av. Afonso Pena x Rua Bernardino Guimarães (asfaltada) - Década de 1950	80
FOTOGRAFIA 40 - Trevão: Encontro das rodovias BR 365 e BR 153 – Monte Alegre de Minas	140
FOTOGRAFIA 41 - Trevo de acesso a Capela da Saudade e Ambev	141

FOTOGRAFIA 42 - Condições do asfalto na BR 452 (próximo ao trevo) 141

FOTOGRAFIA 43 - Condições do asfalto na BR 452 (próximo ao trevo) 142

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 - Distribuição modal – 2015

131

LISTA DE MAPAS

MAPA 1 - Localização da cidade de Uberlândia-MG	72
MAPA 2 - Região de Influência de Uberlândia	75
MAPA 3 - Uberlândia na década de 1950	79
MAPA 4 – Rodovias no Triângulo Mineiro	88
MAPA 5 - Estrada Anhanguera	94
MAPA 6 - Rede de interações de Minas Gerais com São Paulo e Rio de Janeiro (1840)	97
MAPA 7 - Rede de interações de Minas Gerais com São Paulo e Rio de Janeiro (1840)	109
MAPA 8 - Estradas de rodagem do Sudeste em 1974	114
MAPA 9 - Sistema Rodoviário do Triângulo Mineiro-1972	123

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1 - Comparativo População e PIB per capita – Triângulo Mineiro	91
QUADRO 2 - Primeiros aldeamentos no Triângulo Mineiro	95
QUADRO 3 - Municípios criados no século XIX no Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba	99
QUADRO 4 - Implantação das Principais Redes de Circulação do Triângulo Mineiro, 1958 – 2004.	111
QUADRO 5 - Rodovias Federais presentes na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba	114
QUADRO 6 - Período de colheita de safra da região Centro-Oeste	134

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	15
CAPÍTULO 1 – GEOGRAFIA E TRANSPORTES	20
1.1. A GEOGRAFIA COMO INSTRUMENTO	20
<i>1.1.1. Transportes</i>	20
<i>1.1.2. Geografia dos Transportes</i>	21
<i>1.1.3. Espaços de Construções e Transformações</i>	23
<i>1.1.4. Estado Nacional</i>	26
<i>1.1.5. Redes</i>	26
<i>1.1.6. A logística</i>	28
1.2. COMO OLHAR PARA O TRIÂNGULO MINEIRO	28
CAPÍTULO 2 – O TRIÂNGULO MINEIRO	37
2.1. APRESENTANDO UM POUCO DO TRIÂNGULO MINEIRO	37
<i>2.1.1. Sacramento</i>	37
<i>2.1.2. Araxá</i>	42
2.1.2.1. Quem foi Dona Beja?	47
<i>2.1.3. Uberaba</i>	48
<i>2.1.4. Ituiutaba</i>	54
<i>2.1.5. Araguari</i>	61
<i>2.1.6. Uberlândia – Transformações além da região</i>	69
2.1.6.1. A modernidade está em Uberabinha.....	75
2.1.6.2. Uberlândia separada pela ferrovia	78
2.2. CIDADES PELO TRIÂNGULO MINEIRO	82
<i>2.2.1. Pequenas cidades no Triângulo</i>	84
<i>2.2.2. Cidades médias no Triângulo</i>	84
<i>2.2.3. Cidades Grandes no Triângulo</i>	85
2.3. CIDADES E RODOVIAS	86
2.4. FORMANDO UM POLO REGIONAL	89
2.5. O TRIÂNGULO MINEIRO PARA O BRASIL	90
CAPÍTULO 3 – UM TRIÂNGULO EM CONSTRUÇÃO	93
3.1. FORMAÇÃO DO TRIÂNGULO MINEIRO	93
3.2. POLARIZAÇÃO REGIONAL	98
3.3. O DESENVOLVIMENTO NO SÉCULO XX	100
3.4. UBERLÂNDIA EM DESTAQUE	101
3.5. A FEDERAÇÃO EM NOVA SEDE	103
3.6. MODERNIZAÇÃO DOS TRANSPORTES	106
<i>3.6.1. Aéreo</i>	106
<i>3.6.2. Ferrovias</i>	107
<i>3.6.3. Pelas estradas do Triângulo</i>	110
<i>3.6.4. Integrando Modais</i>	115
3.7. AGROPECUÁRIA	117
3.8. CAPITAL COMERCIAL, INDUSTRIAL E DE SERVIÇOS	118
3.9. UBERLÂNDIA ASSUME A CENTRALIDADE	119
3.10. TRAJETÓRIA SEGUIDA	123

CAPÍTULO 4 – A LOGÍSTICA	125
4.1. O QUE É A LOGÍSTICA?	125
4.2. PLANEJANDO A REGIÃO	126
4.3. FLUXOS E DIREÇÕES.....	130
<i>4.3.1. Fluxos no Triângulo Mineiro a Alto Paranaíba</i>	<i>132</i>
<i>4.3.2. Em números</i>	<i>135</i>
<i>4.3.3. Efeitos</i>	<i>137</i>
<i>4.3.4. Qualidade das rodovias</i>	<i>139</i>
<i>4.3.5. Rodovias Duplicadas.....</i>	<i>142</i>
CONSIDERAÇÕES FINAIS	145
REFERÊNCIAS	149
ANEXOS.....	158

INTRODUÇÃO

Olhar ao redor e enxergar pessoas e mercadorias “correndo de um lado para o outro”: a cidade está em constante movimento. Este é o cotidiano das cidades médias, grandes e das metrópoles ao redor do mundo. A dinamização e a agilidade das cidades modernas impressionam pela sua velocidade e precisão.

A globalização, como agente transformador do espaço, promove a competição global entre mercados, de modo a consolidar e a fortalecer os agentes hegemônicos desta acirrada disputa. Este poder e controle está, em muitos casos, relacionado às grandes corporações que almejam tal colocação no cenário mundial.

As interações espaciais que ocorrem no espaço e no território constituem a necessidade de deslocamentos multidirecionais de pessoas, de mercadorias e de informações nos diferentes níveis (local, regional nacional e internacional) de forma rápida e eficiente, constituindo territórios destinados a funções específicas (especialização do território).

Manter este sistema operando em tempo integral não é uma tarefa simples ou fácil de ser realizada. Sua complexidade chega a ser tamanha que até mesmo os gestores públicos, que possuem o encargo de ordenar o espaço urbano de forma sustentável, têm grandes desafios em compreender as interações e as ocorrências em seu território.

Identificar e compreender tudo o que se passa no âmbito urbano é uma tarefa extremamente complexa, já que a quantidade de fatores e acontecimentos envolvidos no cotidiano da cidade são incontáveis. É importante, assim, buscar compreender quais são os principais agentes que promovem impactos significativos para a organização e gestão do município.

A gestão pública deve ficar atenta aos diversos setores de seu território: mobilidade urbana, transporte, cultura, saúde, segurança, saneamento, movimentos sociais, obras, etc., cada um destes com os seus respectivos desdobramentos. A cidade está a todo momento em transformação e cada um de seus setores possui necessidades específicas. Cabe, então, ao Estado, elencar suas prioridades e decidir como irá resolvê-las.

Evidentemente, não devemos esquecer o processo de urbanização das cidades a partir do século XIX, além do *boom* populacional no período seguinte. Este crescimento acelerado e intenso dos centros urbanos exigiu pensar e planejar ainda melhor tais localidades, colocando desafios de como garantir a fluidez com cada vez mais pessoas chegando as cidades.

Um destes setores, o qual possui grande influência na organização das cidades e que interfere em todos os outros setores, é o transporte. O transporte é o “coração do mundo”: assim pode ser definido o papel desta atividade para as cidades. É através do transporte que pessoas e mercadorias se deslocam no espaço, realizando interações e distribuindo mercadorias e serviços. Em rede, o sistema de transportes se mostra essencial para toda e qualquer sociedade, uma vez que faz parte da organização espacial e do território. É o transporte que dá vida às cidades.

No entanto, o transporte não se limita exclusivamente ao perímetro urbano: as cidades modernas e conectadas atraem os chamados “transportes exteriores”, que seriam aqueles que se originam de outros municípios e participam no tráfego urbano das demais. Antes de adentrarem nos centros urbanos, os produtos precisam ser levados até os mercados consumidores por meio de caminhões, de trens, de navios ou de aviões. A escolha do modal a ser utilizado é de suma importância, uma vez que é preciso levar em conta os custos, a segurança, o tempo e o destino, dentre tantos outros fatores envolvidos no deslocamento.

Outra atividade vem a complementar o já complexo sistema de transportes: a logística. A atividade logística tem se destacado no cenário mundial, que exige rapidez e eficiência para dinamizar os circuitos espaciais produtivos. Planejar como levar produtos de um ponto ao outro tem sido mandatório para a sobrevivência no mercado global.

A logística deve ser vista como uma ferramenta que auxilia na organização do espaço. É esta atividade que irá “determinar” como espaço deverá ser organizado, medirá a eficiência dos serviços de armazenagem, de entrega e de distribuição das empresas, além de atentar-se sempre aos custos das operações.

Além de sua eficiência no mercado, a operação logística também pode e deve ser utilizada para o bem-estar social da população, uma vez que possibilita deslocamentos rápidos e seguros nas cidades. É importante, então, avaliar os benefícios e as vantagens que a logística pode trazer para a sociedade, visando a qualidade de vida dos moradores.

Compreender as redes e os fluxos que compõem tanto o território mundial quanto o brasileiro se mostra vital no mundo moderno. Com países e cidades cada vez mais conectados e inter-relacionados, mapear e entender a circulação que se dá pelo espaço é compreender o mundo em que se vive.

Tanto o território quanto o espaço (categorias geográficas de estudo), sofrem com a série de transformações no curto espaço tempo. A sociedade moderna tem se apropriado e utilizado do espaço, organizando-o e dando-lhe funcionalidades. Sendo assim, os conceitos de espaço e

território estão sendo transformados o tempo todo com velocidade esta nunca antes experienciada pela sociedade.

Essas transformações possuem a capacidade de criar localidades únicas devido às especializações em determinados segmentos, tornando-as referências no produto ou operação que ali são produzidas e/ou realizadas. Com isto, muitas cidades e regiões se valem de suas vantagens para construir uma identidade. Para o pleno desenvolvimento destas atividades é preciso, então, uma ampla visão de planejamento de operações, colocando cada parte da operação em análise de forma a tomar as melhores decisões, organizando e garantindo o desenvolvimento das operações. Assim, é possível a especialização na atividade.

A região do Triângulo Mineiro, localizada no Oeste do estado de Minas Gerais, é um exemplo. Com localização geográfica privilegiada e estratégica (por estratégica, entende-se por fácil acesso a grandes e importante mercados nacionais – gerando a oportunidade em expandir mercados atendidos) diante da economia nacional, a região está próxima das principais regiões produtoras e dos principais mercados consumidores. Assim, entende-se a ela a presença de diversas indústrias nesta região, juntamente com a grande quantidade de empresas do setor de transportes.

Soma-se a isto a rede rodoviária construída nas últimas décadas, totalizando 3.825 Km de extensão pelas 25 vias espalhadas pelo território do Triângulo. Esta extensão e quantidade de vias reforçam a importância desta região de Minas Gerais na dinâmica nacional, contribuindo para o fortalecimento das cidades locais. As cidades da região se desenvolveram principalmente com construção destas rodovias, aliadas às ferrovias e aos aeroportos. Juntamente com os fluxos rodoviários, as áreas urbanas foram se ampliando com a instalação de empresas e indústrias que se estabelecem nestes lugares devido aos atrativos de proximidade citados anteriormente. Cidades estas que se aproveitaram destas vantagens e se voltaram para especialização em mercados específicos, o que as tornam mais chamativas para novos investimentos.

Para entender o papel que os transportes desempenharam no desenvolvimento do Triângulo Mineiro, vale realizar uma retrospectiva dos acontecimentos históricos que marcaram a expansão dos núcleos urbanos da região: desde as primeiras expedições bandeirantes, que desbravaram o território ainda desconhecido; as primeiras instalações e ocupações; até o desenvolvimento destas para cidades para seu estado atual.

Para tanto, seis cidades “triangulinas” foram selecionadas para análise, considerando a sua trajetória histórica e sua participação no desenvolvimento da região. Tomando como base a trajetória de cada uma delas, observa-se, então, o quanto a participação do setor de transportes

foi importante no progresso e crescimento destas cidades, compreendendo a importância que estes sistemas exercem sobre o espaço.

O critério para a seleção destas cidades foi quanto à sua participação na “construção” do Triângulo Mineiro. Assim, este conjunto de cidades se destaca frente às demais que compõem a região. Seguindo o critério de despontar como uma cidade importante para região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, tanto no passado quanto nos dias atuais, chegou-se a seguinte lista: Ituiutaba, Uberaba, Uberlândia, Araguari, Araxá e Sacramento.

Ao resgatar a história de cada uma destas cidades e reconstruir as trajetórias e os rumos que seguiram, busca-se compreender como e porque elas se destacaram no território triangulino, construindo a sua área de influência, além de provocar concorrência com as demais cidades citadas.

Fonte destas pesquisas, os registros históricos formam parte crucial deste trabalho, pois ajudaram a contar a trajetória da região. Tais registros comportam relatos de moradores, documentos jurídicos, fotografias, mapas, livros, jornais, revistas, e prédios históricos. Dispondo destes fragmentos, foi possível reconstruir partes da história desta região tão expressiva.

Juntamente com a questão histórica, com as particularidades de cada município e conhecendo a importância e a necessidade em se planejar o espaço e o território, é importante conhecer como o governo mineiro retrata a região triangulina, sendo, assim possível revelar como se dá o planejamento para a região: quais os projetos propostos, os incentivos, os desafios, dentre outros. A visão que o governo estadual possui sobre o Triângulo Mineiro tem total relação a como ele se encontra atualmente: projetos que visam o desenvolvimento e impactam diretamente na organização espacial.

Esta questão de planejamento de Estado se materializa no espaço por meio da qualidade da infraestrutura viária, por exemplo. Estabelecer quais vias assumirão o eixo de integração nacional impacta diretamente nos fluxos que irão transpor os municípios que estão no caminho. Para tanto, avaliar o número de veículos trafegando pelas rodovias triangulinas permite compreender como que os fluxos mais intensos se dão justamente em direção aos grandes mercados consumidores e às principais cidades.

Todavia, focar apenas em documentos não basta para uma pesquisa geográfica: o geógrafo sente a necessidade em ir a campo, para constatar com seus próprios sentidos o que se passa ali, quais são as transformações que aconteceram em pontos históricos e quais as são as dinâmicas que cercam a cidade. Por isto, atividades de campo foram elaboradas, de forma a

ter contato direto com o meio de estudo, possibilitando, assim, conhecer pessoalmente os principais pontos históricos para a formação de região, além de identificar o modo como os transportes marcaram/marcam o espaço urbano destas cidades.

A proposta deste trabalho é de analisar, por meio da ótica geográfica, como que os transportes tiveram papel fundamental na formação do Triângulo Mineiro, construindo o que hoje é possível denominar de localidade estratégica (ideia esta construída por agentes e atores para justificar a instalação de certas infraestruturas) para o mercado nacional, que funciona como polo de distribuição de produtos, além de conectar o Centro-Oeste, com a sua produção agrícola e agropecuária, aos mercados consumidores e portais de exportação.

CAPÍTULO 1 – GEOGRAFIA E TRANSPORTES

1.1. A geografia como instrumento

No que diz respeito aos transportes, denota-se a sua essencialidade em qualquer que seja o centro urbano, uma vez que é por meio desta atividade que acontecem as interações entre as diversas partes do território, muitas das vezes deslocando pessoas, mercadorias e informações. É por meio dos transportes que as cidades se movimentam e ganham vida.

Para vislumbrar como que os transportes se materializam nos espaços urbanos, é preciso entender como todo o sistema opera, com suas visões, suas necessidades e seus custos. Com isto, tende-se, então, a partir para a compreensão da configuração espacial das cidades, atentando-se aos pontos-chaves dos transportes para as suas atividades. Neste ponto da temática uma discussão origina-se para o entendimento dos conceitos básicos geográficos que serão tomados como base: espaço, espaço urbano, transportes e redes.

Em vista do que representam os transportes, o planejamento urbano é parte essencial para as operações desta atividade, de modo que ambas necessitam estar alinhadas para que a cidade não “trave”. A organização dos espaços urbanos dependem demasiado dos transportes, possibilitando o movimento e a fluidez aos deslocamentos. Com isto, é preciso entender que os transportes vão além do espaço, se relacionando com a organização social, dinâmicas humanas e interações com espaço (OSORIO, 2016).

Em vista dos aspectos citados, é reforçada a importância dos estudos geográficos acerca desta temática, uma vez que esta ciência alia os conhecimentos sobre usos do espaço com a maneira como a sociedade se utiliza deste para as suas atividades. A geografia vem trazer as ferramentas que permitam a compreensão e entendimento quanto a organização de centros urbanos e cidades e suas interações com a sociedade.

1.1.1. *Transportes*

A primeira discussão a ser feita é acerca do elemento-chave desta discussão: transportes. É por meio deste que se baseiam aspectos importantes para este tipo de estudo: o nível de desenvolvimento econômico e social do centro urbano, o adensamento destas localidades, a intensidade dos fluxos (pessoas e mercadorias), a qualidade de vida e as condições ambientais

(OSORIO, 2016). Os transportes sempre estiveram presentes na história humana: desde quando o Homem teve a necessidade de se deslocar pelos lugares para obter alimentos e abrigo, bases da sua existência. A questão é que, com o tempo, tal ação foi constantemente aperfeiçoada, os seus conhecimentos permitiram a construção de ferramentas mais eficientes, como a roda e motores a combustão.

Adentrando mais ao conceito-chave, a atividade de transportes é definida por Florentino (2010, p. 22) como: “(...) atividade que propicia o deslocamento de pessoas, bens e serviços por meios específicos, através de vias ou malhas de dada região.” Sendo assim, entende-se que o transporte é geográfico, deslocando mercadorias, pessoas e informações que partem de uma origem rumo a um destino. A definição do que é transporte, encontra-se incorporada na formação social, tendo a sua conceituação muitas das vezes, relacionada ao senso-comum: deslocamento pelo espaço, indo de um ponto A a um ponto B.

1.1.2. Geografia dos Transportes

A amplitude e quantidade de temas que a Geografia aborda é extensa: é uma ciência que avalia desde os aspectos físicos de uma determinada localidade até as profundas questões sociais. Esta capacidade única da Geografia em abarcar várias áreas ao mesmo tempo, sintetizar e unir os conhecimentos tornam-na única.

A contribuição da Geografia para estudos relacionados a transportes e planejamento urbano está nas categorias de análise, muito utilizadas em ambas as áreas. Conceituaremos espaço, região e território, termos-base para o entendimento e discussão desta pesquisa.

O estudo da Geografia dos Transportes, perpassa por alguns estudiosos desta temática, valendo destacar Pons e Reynes (2004), os quais destacam que tais estudos devem ser vistos na sua totalidade, analisando tudo que há por trás:

El papel de la Geografía dos Transportes, no es, pues liviano. Los análisis de los movimientos de mercancías, personas e información, la exploración morfométrica y funcional de las infraestructuras, con el origen, extensión, naturaleza y propósito del movimiento reflejan, por más que sintéticamente, las tareas más nobles de esta subdisciplina. (PONS e REYNES, 2004, p. 36)

O que torna tais análises especiais é a pluralidade e multidisciplinaridade presentes nelas, colocando os demais segmentos da geografia a contribuir com os estudos, a saber: econômico, regional, rural, urbano, dentre outros. Conhecimentos estes que permitem, então,

construir uma visão integrada da região de estudo, compreendendo os fatores envolvidos na construção e na dinâmica observada.

No entanto, a Geografia dos Transportes vai além, buscando compreender as características dos sistemas e redes de transporte: como se estruturam, suas organizações operacionais, os espaços ocupados, os modais utilizados, dentre outros. Soma-se a estas questões a oferta e a demanda destas redes, cada uma com as suas necessidades específicas, a saber: urgência no tempo de entrega; alto ou baixo custo para o transporte; capacidade de carga; localização geográfica dos principais centros consumidores; dentre outros fatores. Vale, aqui, atentar-se a um deles: o fluxo. Ele é essencial para o entendimento da atividade do Homem. Ao longo de sua existência, sempre houve a necessidade em se deslocar pelo espaço, gerando, inicialmente, fluxos migratórios em busca de alimentos e abrigo. Com o início das atividades comerciais, somam-se os fluxos comerciais, ou seja, o deslocamento de mercadorias pelo espaço. E, mais recentemente, os fluxos da informação começaram a fazer parte do mundo moderno. Esta temática será melhor trabalhada mais adiante.

Outras temáticas abordadas pela Geografia dos Transportes referem-se à humanização dos deslocamentos, ou seja, diz respeito ao acesso aos lugares, a maneira como se dá este acesso e qualidade destes deslocamentos. Aqui, distâncias e obstáculos são levados em consideração, mensurando a facilidade ou a dificuldade encontrada no percurso.

No trabalho de Pons e Reynes (2004, p. 54) é destacada a teoria locacional de Christaller (1933), na qual o autor trata de lugares que centralizam e polarizam uma região, concentrando população, serviços e equipamentos numa única cidade. Este ponto cria um amplo sistema de demandas e necessidade, as quais refletem diretamente no sistema de transportes, cabendo à visão geográfica conceber estes movimentos e efeitos sobre o espaço. Este modelo adota como princípio, a formação de hexágonos como áreas de influência de um polo regional, delimitando a abrangência de cada uma destas cidades de atração.

A Geografia dos transportes, então, vem para construir uma visão universal e multidisciplinar (HOYLE; KWONLES, 1998, p. 7), destacando a função que a atividade transportadora exerce sobre os espaços, ou seja, o movimento de pessoas e de mercadorias. Com a visão da Geografia, análises socioespaciais são construídas, observando não apenas os fluxos e a tecnologia empregada nos transportes, mas, também, avaliando o impacto que estas transformações possuem frente a sociedade.

1.1.3. Espaços de Construções e Transformações

Como visto anteriormente, os transportes estão diretamente ligados ao espaço. Ao longo desta discussão, serão incontáveis as vezes em que se chegará a este também conceito-chave aqui a ser tratado. Certamente, definir o que é espaço não é uma tarefa simples, mas aqui será construída a noção desta categoria geográfica conforme leituras e estudos de teóricos do tema: geógrafos, sociólogos, arquitetos, e tantos outros contribuem com suas áreas para complementar a questão sobre o que é espaço.

Primeiramente, é importante visualizar o espaço em sua totalidade, com todos os elementos que o cercam. Não devemos limitar esta categoria apenas a escala físico/natural, político ou administrativo. O espaço vai além desta ótica: envolve movimento, dinâmicas e pessoas. Soma-se a isto a capacidade de transformação que o espaço pode desempenhar, assumindo novas formas e funções em pouco tempo. Ou seja, o espaço é sempre novo e a cada dia possui novos atores e sujeitos que o transforma e o molda.

Por meio dos clássicos da Geografia, em busca da definição de espaço, como ele é formado e quais são as suas transformações, encontra-se uma grande quantidade de trabalhos. O espaço sempre foi uma grande preocupação da ciência geográfica, estando sempre em enfoque nos estudos. Entretanto, a visão sobre ele é alterada com o passar do tempo, conforme correntes geográficas vão se estabelecendo em determinados períodos históricos, como destacado por Castro (2000). Sabendo disto, adentramo-nos a cada uma destas vertentes.

A primeira delas origina-se nos estudos geográficos, com os precursores Vidal de La Blache e Friedrich Ratzel. Colocados como pertencentes à geografia tradicional/clássica, os estudos ainda não eram voltados para a análise do espaço propriamente dito, mas, sim, eram mais focados na descrição da paisagem e da região como unidades geográficas.

Aos poucos, os estudos começam a tomar novos rumos, e novas abordagens surgem. A visão teórica-quantitativa passa a ganhar espaço nas pesquisas com o seu caráter empirista e matemático, adotando um rigor científico e confiança nos dados apresentados. Um dos grandes expoentes deste período é David Harvey, que, em os seus estudos, adentra no conceito de espaço relativo:

O espaço relativo é entendido a partir de relações entre objetos, relações estas que implicam em custos – dinheiro, tempo, energia – para se vencer a fricção imposta pela distância. É no espaço relativo que se obtêm rendas diferenciais (de localização) e que desempenham papel fundamental na determinação do uso da Terra. (CORRÊA, 1986 p. 55 apud. CASTRO, 2000 p. 28)

Aos poucos, esta visão quantitativa foi descontinuada, uma vez que não permitia uma compreensão melhor da relação do homem com a natureza, ou seja, não era passível de quantificação plena, visto que há muitas variáveis e subjetividades nessas relações. Novas visões começam a invadir os estudos, trazendo novas concepções e ferramentas para a compreensão da relação homem-meio. Momento este que duas vertentes assumem os estudos: a Crítica e a Humanista

A primeira, com o viés marxista, foca na estrutura social e possui Milton Santos e Henry Lefébvre como figuras centrais. Santos (1996) muito contribui com a sua reflexão sobre fluxos e fixos estabelecidos espacialmente, promovendo as interações nas redes propostas no trabalho de Castells (1999), o qual defende que o processo de globalização estava conectando o mundo e alterando a estrutura social com novas produções (materiais e sociais) e relações.

Contribuindo com a visão de globalização de Santos (2000) e Castells (1999), Lefébvre (1991), destaca como que este processo vem a modificar os espaços, que podem assumir novas escalas e funções:

De início, houve utilização do espaço existente, por exemplo, das vias aquáticas (canais, rios, mares), depois das estradas; na sequência, construção de estradas de ferro, para continuar pelas auto-estradas e pelos aeroportos. Nenhum meio de transporte no espaço desapareceu inteiramente, nem a caminhada, nem o cavalo, nem a bicicleta etc. Contudo, um espaço novo se constituiu no século XX, à escala mundial; sua produção, não terminada, continua. O novo modo de produção (a sociedade nova) se apropria, ou seja, organiza para seus fins, o espaço preexistente, modelado anteriormente. (LEFEBVRE, 1991, p.19 apud. SILVA, 2017 p. 22)

Como resultado das transformações que ocorreram no mundo, Milton Santos (1996) classifica os espaços em três categorias distintas: de produção, de circulação e de consumo. Este conjunto de espaços resulta na organização espacial do mundo capitalista global. Vale aqui articular um pouco mais sobre cada um destes espaços:

- Espaço da produção: se caracteriza pela sua função produtiva de bens materiais e/ou serviços;
- Espaço da circulação: sua função é de conectar o fornecedor ao consumidor final, visto que é preciso que os bens e os serviços saiam de sua origem rumo a seu destino de consumo;
- Espaço do consumo: viabiliza o acesso ao produto ou serviço final de toda a cadeia.

Por fim, a escola Humanista tem a sua atenção voltada para as experiências sensoriais dos indivíduos, valorizando a construção social e as interações do Homem com o espaço, avaliando suas percepções diante do Meio e como se dá a esta relação em cada um dos espaços em que está inserido, fazendo da fenomenologia para explicar. Nesta concepção, destacam-se os trabalhos de Yi-Fu Tuan (1979), o qual busca em seus estudos compreender a mente humana diante da natureza, observando os fenômenos sociais e suas materialidades no espaço.

Em uma de suas obras, “Paisagens do Medo”, o autor destaca as relações humanas com o espaço e como elas interagem. Tuan (1979) dedica um capítulo quanto à sensação do medo que toma conta das cidades, retratando as lutas, os incêndios, a criminalidade, os preconceitos, e tantos outros acontecimentos (TUAN, 1979), reforçando a existência de vários tipos de espaços (pessoal, coletivo, vivido e mítico).

Este conjunto de visões e concepções sobre o espaço guiarão a análise sobre a formação do território da região do Triângulo Mineiro, de forma a construir a correlação com os transportes, elemento-base para o desenvolvimento destes espaços locais. Com isto, entende-se que não será adotada uma única ótica sobre o espaço, mas sim todas elas, de forma com que cada uma tenha a sua contribuição para a construção deste conhecimento.

Não podemos desconsiderar, entretanto, a força que as empresas possuem sobre estes espaços, principalmente as multinacionais. A instalação ou abandono de uma das unidades destas empresas pode culminar no êxito ou marginalização de um município ou até mesmo de uma região inteira. A cadeia de influência que tais unidades constituem transformam fisicamente os espaços, criando novas dinâmicas no campo e cidade, companhias de suporte, mão-de-obra especializada e tantos outros envolvidos na operação.

Entende-se, então, que o espaço está, a todo momento, se transformando e assumindo novas formas e funções, seguindo o que lhe é imposto. Assumindo diferentes características, é visto das mais diversas formas por cada sujeito, o qual terá a sua visão, concepção e vivência sobre o espaço. Coloca-se, então, que esta é uma discussão complexa, sem um final concreto, mas colocada, pois se trata de um conceito chave para a ciência geográfica, a qual se debruça sobre para explicar a realidade.

1.1.4. Estado Nacional

Outro agente de grande participação para tal pesquisa é a entidade do Estado Nacional, este que ordena, gerencia e promove o desenvolvimento e integração do território. É dele que partem as ordens para a formação e consolidação de uma unidade consolidada e forte.

É por meio do poder estatal que partem os projetos de desenvolvimento local, regional ou nacional. O Estado é responsável por alavancar e financiar as infraestruturas básicas, necessárias para tal. É de grande interesse da governança mostrar a sua força política e hegemonia.

Com isto, o Estado se responsabiliza, então, pela construção de rodovias, de usinas elétricas, de telecomunicações, de saneamento básico, dentre outras estruturas. Estes investimentos costumam sair das finanças estatais devido à falta de interesse por parte da iniciativa privada, por se tratar de grandes montantes de capital e um prazo muito longo para o retorno financeiro.

A noção de poder é muito cara para a ciência geográfica, a qual se debruça sobre o tema, utilizando-se das anotações de Hobbes, Weber e Russel (CASTRO, 2005) para explicar a necessidade social em se ter tal feito. A demonstração de força é uma forma de assegurar a ordem, exercendo influência e dominação sobre as pessoas. Esta postura se reflete no âmbito dos transportes, visando concentrar no território um sistema de transportes reconhecido, sendo, assim, um dos instrumentos de poder.

O intuito não é discutir sobre o que é ou como se dá o poder, mas, sim, salientar como ele possui papel fundamental para a construção de espaços e territórios, sendo um grande agente transformador. O Estado teve grande papel para a formação territorial do Triângulo Mineiro: seja no âmbito local, regional ou nacional.

1.1.5. Redes

Outro conceito muito utilizado na Geografia e que se fará bastante presente nesta discussão, são as redes. Evidentemente, este não é um termo próprio da ciência geográfica, estando presente em outras áreas do conhecimento que também o utiliza para as suas análises.

Para a Geografia, as redes representam tudo aquilo que envolve a organização espacial em termos de infraestrutura (transportes, energia e comunicação), atividades produtivas e fluxos em todas as escalas (local, regional, nacional e internacional). Com isto, a Geografia se apropria

deste termo para servir como balizador e instrumento das análises espaciais, buscando sempre explicar as organizações e dinâmicas que tomam conta dos territórios.

O uso do termo “rede” é majoritariamente utilizado no plural, colocando que não é apenas uma rede que constitui o espaço geográfico, mas, sim, um conjunto delas que se sobrepõem e se complementam (ROUGE, 1993; PEREIRA, 2015), estando intrinsecamente interconectadas.

As redes se encontram de tal maneira ligada ao cotidiano da sociedade moderna que muitas das vezes não são notadas. Apenas percebemos sua presença no momento em que temos alguma crise (colapso, interrupção, falha, etc.), na qual inicia-se o efeito cascata de problemas que surgem.

Esta interdependência das redes é devido à constituição de uma sociedade global e conectada, na qual as relações ultrapassam as barreiras locais/regionais e estabelecem contatos com o mundo inteiro. É fruto do processo de globalização (SANTOS, 1997) por meio da consolidação do sistema capitalista, o qual exige esta integração entre os mercados e, conseqüentemente, o estabelecimento de redes que façam tais mediações ente as localidades.

Um dos principais avanços que o modelo de redes trouxe certamente é a aceleração dos fluxos: tanto das mercadorias, que passaram a se deslocar cada vez mais rápido pelos espaços, por meio das infraestruturas provida para esta finalidade, quanto de informações com os avanços das telecomunicações, que praticamente pôs fim as distâncias (RAFFESTIN, 1993). Com isto, Santos (1997) apresenta o conceito de fixos e fluxos: são estruturas que estabelecem as interações socioespaciais do mundo global, a dita “sociedade em rede” por Manuel Castells (1999).

Em meio a este emaranhado de redes que toma conta dos espaços no fim do século XX, Pereira (2009) destaca a existência de dois grandes conjuntos de redes que podem ser vistos. O primeiro é formado pelas redes técnicas, as quais dão suporte aos: a) fluxos de produtos, sendo sustentada pelas redes de transportes (rodoviário, ferroviário, aquaviário e aéreo); b) pelos fluxos de informação, sustentada pelos sistemas de comunicação (internet, satélites, telefonia, etc.). O segundo conjunto é formado pelas redes de serviços, as quais organizam os pontos no espaço, atuando de forma a ordenar as articulações econômicas, políticas e sociais.

Com esta visão da complexidade que as redes representam é possível entender sua importância no desenvolvimento de espaços e de territórios. Assim, é possível demonstrar o quanto que a formação de redes no território do Triângulo Mineiro foram essenciais para o crescimento desta região. As redes de transportes e comércio entre São Paulo/Rio de Janeiro,

com a ocupação do interior brasileiro, colocaram a localidade mineira dentro da dinâmica nacional. Hoje são as redes que ditam o ritmo e organizam os espaços no território triangulino: a rede rodoviária e de empresas dinamizam e promovem as interações entre as cidades do Triângulo, além de colocar em constante contato com os principais mercados nacionais. Dinâmicas estas que serão tratadas ao longo da pesquisa – explorando a complexidade que as redes possuem atualmente.

1.1.6. A logística

Tendo a compreensão então dos transportes, espaço e território e redes, é que se pode então partir para outro conceito chave deste trabalho: as operações logísticas. Esta nada mais do que a racionalização dos usos e deslocamentos que acontecem dentro destes espaços, de tal modo que pessoas, objetos e informações circulem no menor espaço de tempo, e a baixos custos.

Para o seu pleno funcionamento, a operação logística então, exige uma série de infraestruturas e certas regras em suas operações: Malha viária adequada, pontos estratégicos para apoio e redistribuição, legislação que atenda os interesses deste segmento, incentivos fiscais, dentre outras questões.

Ao longo desta pesquisa, este termo aparece várias vezes, o que irá reforçar o quão grandioso é o seu papel na construção e reestruturação dos espaços e territórios, sendo um importante agente transformador destas localidades. Em conjunto com as redes de transportes, a logística tem a capacidade de adequar os locais conforme suas demandas e necessidades – e isto será visto mais adiante, tendo um segmento dedicado ao mesmo (capítulo 4).

1.2. Como olhar para o Triângulo Mineiro

A produção do conhecimento geográfico está no alicerce em desconstruir o mundo, consistindo na análise de cada fragmento isolado, para então reconstruir e compreender como que está representada a dinâmica espacial contemporânea. Este processo de construção dos saberes é uma riqueza do conhecimento científico, buscando explicar a realidade.

Ao adquirir o conhecimento da verdade/realidade, o uso da pesquisa científica se consagra com a sua visão social e comportamental, levando em consideração o ambiente e

contexto em que tal objeto de estudo está inserido. O papel do geógrafo é de construir a aproximação entre os conhecimentos científicos e a realidade posta.

O trabalho do pesquisador é de observar e analisar, de forma imparcial, mesmo que tenha a sua postura ideológica, pensamento de mundo e opinião própria. Evidentemente que isto interfere na pesquisa, uma vez que ele tem a sua vertente ideológica, o que pode ser evidenciado nos relatos.

Toda pesquisa, então, é movida por perguntas a serem respondidas. Perguntas estas que devem ser muito bem pensadas e elaboradas, de modo a possibilitar respostas concretas. Fazer ciência não é começar do zero, mas, sim, com uma bagagem prévia de conhecimentos. (GOMES, 2000). No entanto, a construção do conhecimento científico está calcada a uma série de correntes intelectuais, conceituais e culturais, cada uma com as suas respectivas origens e vertentes. Com amplitude de visões e aplicabilidades, resta ao pesquisador selecionar aquela que melhor se encaixa à pesquisa.

A partir da temática a ser colocada aqui, esta pesquisa seguiu o método hipotético-dedutivo, fazendo uso de dados quali-quantitativos e analisando os aspectos sociais e históricos que conturaram no resultado encontrado.

Este método se inicia pela percepção de uma lacuna nos conhecimentos, acerca da qual formulam-se hipóteses e, pelo processo de inferências dedutivas, testa-se a predição da ocorrência de fenômenos abrangidos pela hipótese (MARCONI; LAKATOS, 2013, p.106).

A escolha da temática a ser analisada, a influência dos sistemas de transportes no desenvolvimento das cidades da região do Triângulo Mineiro, se justifica tendo em vista que os trabalhos a respeito desta região trabalham de forma superficial ou abrangendo uma cidade em específico. Assim, esta é uma área inerente à Geografia, que deve se debruçar e explicar como que os modais de transporte influenciam no crescimento e desenvolvimento dos centros urbanos e de uma região como um todo.

No que diz respeito à questão metodológica, é de suma importância detalhar os procedimentos adotados para o desenvolvimento da pesquisa, explicitando a(s) visão(es). Com isto, vale, então, explicitar os procedimentos seguidos para a construção do conhecimento e que balizaram o seguimento das análises:

1. Conhecimento Prévio

O tema é o conteúdo da área de interesse a ser pesquisada, desenvolvida e apresentada. Escolhe-lo é selecionar apenas uma fração de toda a temática envolvida, com delimitações

claras dos objetivos a serem alcançados com o desenvolvimento do estudo. No caso, pretendemos analisar o desenvolvimento urbano das cidades do Triângulo Mineiro pelas ferrovias e rodovias.

2. A questão a ser abordada

Muitas pesquisas buscam um problema e sua respectiva solução e alternativas. No entanto, esta pesquisa apresenta-se de maneira diferente: não há um problema propriamente dito, portanto não se caracteriza como um estudo de caso. Porém, caracteriza-se como uma análise histórica e geográfica. Para tanto, é fundamental uma análise teórico-conceitual consolidada. Seguindo esta linha, para trabalhar a temática selecionada, realizamos a seleção de documentos históricos das cidades triangulinas, além de mapas e fotografias que auxiliaram a exemplificar a evolução destes centros urbanos. Por se tratar de uma leitura de aspecto histórico, contando a trajetória dos municípios, além das manobras políticas envolvidas para a instalação de infraestruturas nestes, compreendemos que a história trouxe grandes contribuições para o entendimento do que é a Região do Triângulo Mineiro hoje. (GUIMARÃES, 2010; SOARES, 1995; LOPES, 2010).

A etapa seguinte constitui-se da revisão documental, na qual informações são buscadas em obras e documentos selecionados que possam ser utilizadas como fonte de conhecimento básico, embora ainda sem o devido tratamento (MESQUITA, 2011). As informações coletadas e selecionadas, contribuirão para a caracterização das cidades do Triângulo, relatando a trajetória e acontecimentos que impactaram na dinâmica territorial local. Para tanto, documentos disponíveis em órgãos públicos são fundamentais para alcançar os dados sobre as cidades.

E, por fim, a observação técnica destes lugares, comparecendo nas cidades que desempenharam papel de importância para o desenvolvimento regional. Conhecendo de perto estes centros urbanos e tendo em mãos a sua trajetória de crescimento e desenvolvimento, partimos, então, para a compreensão da forma com que a cidade está organizada: como que os trilhos e rodovias deram as formas que a cidade assumiu. Assim, é possível explicar o quanto os transportes representam para o desenvolvimento das cidades, e como que eles influenciam diretamente na expansão urbana e formação de polos regionais.

3. Definição da área de estudo

A definição de qual seria a abrangência de tal estudo, não se mostrou uma tarefa fácil, necessitando de muita reflexão e leituras para selecionar uma área que gerasse um estudo relevante, além de ser viável em sua execução. Esta é uma etapa delicada ao pesquisador, o qual deseja conhecer o todo, mas é preciso ter cautela, pois há prazos e fatores limitantes a serem considerados.

A primeira ideia para o desenvolvimento desta pesquisa era de utilizar a temática da influência das rodovias para o desenvolvimento dos centros urbanos (o que permaneceu ao longo de todo este tempo) de Minas Gerais. Os trabalhos se iniciaram desta forma, buscando informações e dados a respeito das rodovias que cruzam o estado. Neste levantamento, percebemos a dificuldade de construir tal avaliação, já que esta unidade da federação conta com a maior malha rodoviária nacional, com vários grandes eixos estruturadores e regiões com grande participação para o mercado brasileiro. Observando estes desafios, a par do curto prazo para a conclusão desta pesquisa, além da questão de deslocamentos para conhecer de perto cada um dos casos, a melhor escolha seria de reduzir esta área de estudos, de forma a garantir a qualidade do trabalho.

Inseridos na região do Triângulo do Mineiro, tanto o pesquisador quanto a Universidade, e tomando como base o conhecimento acumulado desta região, optamos por restringir então a pesquisa a tal recorte espacial. Região esta que possui um grande atrativo: nela está a cidade de Uberlândia, conhecida como a “capital nacional da logística”. Nada mais justo para trabalhar a temática dos transportes. Sob esta ótica, a região do Triângulo Mineiro se mostrou relevante para o desenvolvimento desta análise.

Soma-se a isto, o desenvolvimento da pesquisa anterior a esta, deste mesmo autor: a eficiência logística de Uberlândia em relação ao Anel Viário da cidade. Ou seja, já se tinha um conhecimento prévio acerca do polo regional que “comanda” a região do Triângulo Mineiro, sob a ótica dos transportes e planejamento urbano, servindo como base para as reflexões acerca de como se deu o desenvolvimento desta cidade a vir assumir tal posição de polo.

Construindo os primeiros conhecimentos e buscando a literatura base para entender um pouco mais quanto a formação da região do Triângulo Mineiro, a confirmação de que o crescimento e o desenvolvimento desta localidade está intrinsecamente relacionada às ferrovias e às rodovias. Com isto, se confirma a hipótese de que os transportes servem como agente transformador do espaço, promovendo o crescimento e desenvolvimento dos lugares por onde passa.

Com esta base positiva e visualizando que esta seria uma pesquisa de peso, a escolha da temática foi certa: o desenvolvimento das cidades do Triângulo Mineiro sob a perspectiva ferroviária e rodoviária, compreendendo a participação que estes modais exerceram para a construção do que se tornou hoje esta região, a qual tem participação significativa dentro do cenário nacional com seus produtos e serviços.

4. Definição do tipo de pesquisa e técnica empregada

Para concretizar esta pesquisa, considerou-se a sua relevância frente ao objetivo principal, como definimos anteriormente: a investigação hipotético-dedutiva somada à questões quali-quantitativas. Uma pesquisa, segundo Popper (2001), deve passar por fases certas e não discutíveis: do problema parte-se para as observações minuciosas, com habilidade e cientificismo, até alcançar a dedução e formulação de proposições, que podem ser confirmadas ou não.

5. Levantamento de dados

Para realizar a coleta de dados primários e secundários deve sempre considerar o tipo de pesquisa. Os dados primários são coletados em pesquisas exploratórias, seguidos pela sua tabulação e análise. No segundo caso, o passo inicial da pesquisa são as primeiras leituras sobre a localidade de estudo e os principais acontecimentos. Neste momento, tem-se a construção de um arcabouço de informações e de dados que seriam colocados em prova na etapa seguinte, com a coleta dos dados primários. No primeiro caso, levando em conta os dados prévios, mais informações foram obtidas por meios de trabalhos, idas a campo e observações da dinâmica da cidade, bem como os marcos históricos, os quais contam a trajetória e desenvolvimento do município.

6. Definição da amostra

Pesquisar os sessenta e seis municípios que compõem a região do Triângulo Mineiro, certamente seria um trabalho árduo, pois seria necessário buscar a historiografia e realizar trabalho de campo em cada um deles. Por este motivo, consideramos adotar uma amostragem das principais cidades desta região, as quais tiveram participação intensa em transformar a região do Triângulo ao que é hoje.

Com este objetivo e tomando como base a literatura básica sobre a região, como a obra de Guimarães (2010), foram identificados os seis municípios que se destacam na formação do

Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba devido à sua relevância a região. Assim, explicitaremos o motivo de escolha de cada uma delas:

- Sacramento: primeira ocupação na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba;
- Araxá: tem como personagem, D. Beja, importante figura para a construção da identidade do Triângulo Mineiro;
- Uberaba: especializada na produção agropecuária, esta cidade possui forças políticas relevantes para a região;
- Uberlândia: com uma elite local consolidada e ávida, este município passa a despontar como progressista, com forças políticas imponentes;
- Araguari: fortalecida pela chegada dos trilhos da Ferrovia Mogiana, rumo ao interior do país, este município aproveitou-se disto para comercializar e negociar mercadorias. Além de ser o final da Ferrovia Mogiana, ali tinha início a Estrada de Ferro Goiás, a qual rumava a esta unidade federativa. Duas linhas férreas chegavam ao município;
- Ituiutaba: com a sua produção leiteira e a cafeicultura, este município foi aos poucos despontando no crescimento da região.

7. Pesquisa de Campo

A pesquisa de campo ocorreu no período de Junho a Setembro de 2018, com a ida aos seis municípios previamente selecionados, observando os núcleos urbanos como um todo. Assim, identificamos as atividades comerciais e de serviços, bem como patrimônios históricos que compõem a paisagem, fluxo de veículos nas rodovias de acesso, indústrias instaladas e a dinâmica da cidade. Cada cidade foi visitada em data diferente, de forma a garantir a coleta da maior quantidade de detalhes possível, estudando o máximo cada centro urbano e identificando os principais pontos de destaque. Após cada visita procuramos relatar tão logo os levantamentos feitos e constatações.

O intuito destas observações é de construir a identidade destes municípios, de forma a caracterizá-los e estruturar a análise deste estudo, comparando a dinâmica de cada uma, e sua inserção dentro do sistema viário de ferrovias e rodovias. Tendo esta visão, é passível estabelecer a relação tamanho/dinâmica do município, com a sua inserção no sistema nacional de transportes por meio dos sistemas de transportes e redes estabelecidas, relevando a participação que este exerce na construção do espaço urbano.

Para tal atividade, anotações e fotografias são imprescindíveis para a coleta de dados e informações, possibilitando o registro tudo aquilo que é de interesse do pesquisador, além de

proporcionar ao leitor uma melhor percepção, e, principalmente, visualizar como se materializa no espaço tais forças de desenvolvimento urbano.

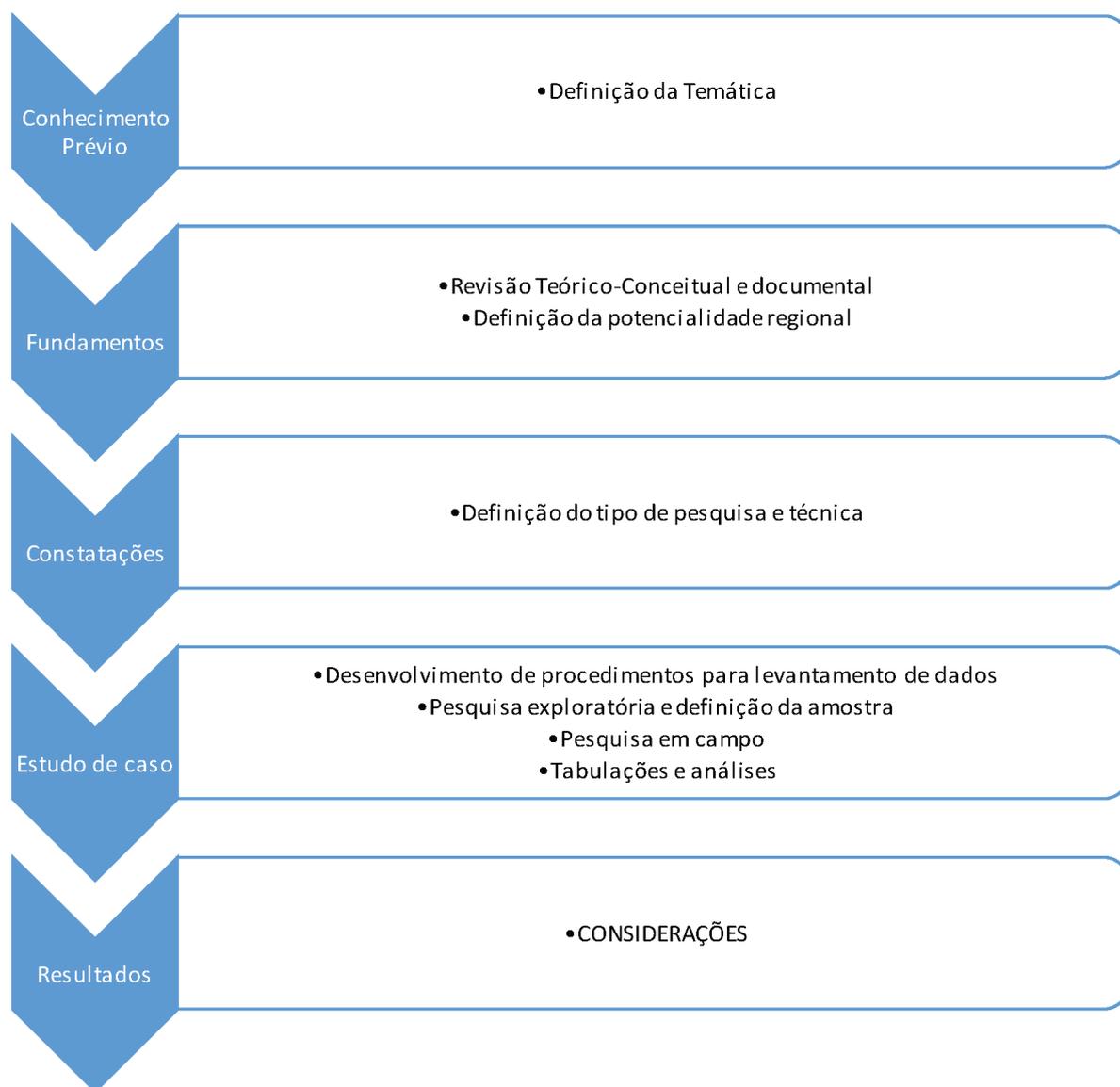
Parte essencial da pesquisa, a atividade em campo, além de coletar mais dados e informações, possibilita confirmar as leituras realizadas anteriormente em gabinete, garantindo a confiabilidade destes dados secundários que irão complementar o que foi visto *in loco*.

8. Tabulações e Análises

Como forma de organizar todos os dados acumulados no decorrer da pesquisa, foi construído um banco de dados, utilizando-o para tabulações, mapeamentos, análises e compreensões construídas na trajetória de pesquisa. A organização da parte documental e de dados foi realizada com software Pacote Microsoft Office, enquanto que os mapeamentos foram construídos através do software QGIS 3.0.

Para tanto, a metodologia aqui apresentada e adotada nesta pesquisa está estruturada em sucessivas e complementares etapas, de modo com que cada uma delas tenha a finalidade de expressar o método utilizado, bem como explicitar a aplicação das técnicas. A metodologia está sistematizada no fluxograma a seguir (Figura 1):

FIGURA 1 – Fluxograma de Etapas dos Procedimentos Metodológicos



Fonte: COOPER E SCHINDLER, 2003. Adapt. e Org.: OSORIO, 2018

9. Onde se quer chegar

É na construção e organização dos conhecimentos e das informações coletados que reside o objetivo desta pesquisa: como que os transportes, juntamente com a logística, moldam e transformam o espaço (Triângulo Mineiro), integrando cidades, áreas agrícolas e indústrias.

Por meio da compreensão dos processos envolvidos neste processo de construção de infraestrutura viária e expansão dos centros urbanos justifica-se a necessidade e a importância tanto dos transportes quanto da atividade logística, ambos base de desenvolvimento das cidades.

Praticamente tudo está em movimento no espaço, fazendo-se necessário uma organização lógica nestes fluxos.

Com isto, o que se pretende aqui é construir e registrar o quanto os transportes, por meio da logística, foram e ainda são importantes na formação e no que é hoje o Triângulo Mineiro, e como que a região os utiliza em seu proveito para o desenvolvimento.

Evidentemente, este tipo de estudo poderia ser realizado em qualquer localidade. Aqui está retratado apenas uma parcela do território mineiro. Fica, aqui, a oportunidade para mais pesquisas deste tipo, em outras regiões.

CAPÍTULO 2 – O TRIÂNGULO MINEIRO

2.1. Apresentando um pouco do Triângulo Mineiro

Para dar início à trajetória da formação do Triângulo Mineiro e compreender como que os transportes foram e continuam importantes para o crescimento e desenvolvimento da região, faz-se necessário conhecer a história de cada um dos seis municípios selecionados na etapa anterior, buscando marcos históricos que as colocaram na posição de destaque na história do Triângulo. Estes municípios deram origem à região: foram os primeiros núcleos de ocupação deste então vazio território. O marco inicial para o desenvolvimento local foi seu proveito como ponto de passagem das expedições bandeirantes, que desbravavam o ainda pouco conhecido território brasileiro em busca de riquezas.

Mesmo que tardio o “descobrimento” dessas terras, a região do Triângulo Mineiro não ficou para trás em relação ao restante do país. Tão logo, atividades comerciais, agrícolas e de serviços se instalaram pelos povoados, atendendo os viajantes que seguiam rumo cada vez mais ao interior do Brasil. Assim, foi-se criando um mercado local que tão logo atenderia toda a colônia.

No entanto, vale lembrar que aqui não estamos tratando dos primeiros núcleos do Triângulo Mineiro, mas sim, daqueles que se destacaram ao longo desta trajetória de desenvolvimento da região. Muitas localidades surgiram e desapareceram à época, pelas mais variadas razões: terras inférteis, guerras, doenças, dentre outros.

A ordem de apresentação a ser seguida, segue uma lógica cronológica: temos Sacramento como a primeira, por ser justamente onde se estabeleceu o primeiro núcleo com sucesso, até chegar a Uberlândia, uma das cidades mais novas da região, mas que rapidamente ocupou a posição de polo regional.

2.1.1. *Sacramento*

É em Sacramento que se inicia toda a história da região do Triângulo Mineiro e assim pode-se definir a importância da cidade no contexto desta região. Primeiro núcleo de ocupação (GUIMARÃES, 2010), nas proximidades da Serra da Canastra e às margens do Rio Araguari, consolida-se Nossa Senhora do Desterro das Cachoeiras do Rio das velhas do Desemboque

(Fotografia 1), formada pelas expedições bandeirantes paulistas, que adentravam e desbravavam o território ainda desconhecido do Brasil no século XVIII.

FOTOGRAFIA 1 – Igreja de Nossa Senhora do Desemboque



Fonte: OSORIO, 2018

Pouco após esta primeira ocupação, se forma a segunda, a de Araxá, que tão logo é desmembrada por D. João VI. Em 1816 o Imperador outorga que a região do Triângulo Mineira deixa de ser goiana para fazer parte da administração de Minas Gerais, além de anexar a Vila de Paracatu ao Triângulo (IBGE, 1959).

Naquele momento, a região do Triângulo Mineiro vivia tempos agitados, com vários núcleos urbanos sendo formados pelas novas expedições, as quais seguiam explorando pelo território e expulsando os índios caiapós da região de um lugar para o outro, que buscavam refúgio em Goiás e nas chapadas do Triângulo. Em meio a toda essa movimentação, forma-se o núcleo de Santíssimo Sacramento.

A vila de Desemboque viveu seu auge com a exploração do ouro, mas que tão logo foi ficando escasso, e assim, perdeu o seu destaque diante dos exploradores, que aos poucos foram deixando a localidade, até se tornar um simples distrito (Fotografia 2) sem maiores interesses. No entanto, vale destacar, que a localidade não possuía uma jazida de ouro sequer. A sua fama é por conta do contrabando do metal precioso, fugindo das fiscalizações e tributações (LOURENÇO, 2005). Diante desta crise, algumas fazendas foram ali instaladas sob a

organização do sargento-mor Eustáquio da Silva Oliveira (IBGE,1959), o qual anos mais tarde, seria o responsável por alavancar o crescimento de outra localidade: Uberaba.

FOTOGRAFIA 2 – Portal de Entrada do Distrito de Desemboque



Fonte: Osorio, 2018

No ano de 1820, o cônego Hermógenes Cassimiro de Araújo Brunsvique, com a ajuda de seu companheiro sargento-mor Eustáquio, levantaram na margem esquerda do Ribeirão Borá uma capela em patrocínio a Virgem Maria (IBGE, 1959). A partir dela é que se tem a ocupação efetiva do distrito de Nossa Senhora do Desterro e suas conseqüentes elevações administrativas. No ano de 1876, sob lei provincial nº 2.216 (IBGE, 1959), a localidade é reconhecida como município de Sacramento.

Em 1882 um novo distrito é criado no perímetro da cidade: São Miguel da Ponte Nova, anexado ao distrito sede de Sacramento. Nove anos mais tarde, mais um distrito é formado: o de São João Baptista da Serra da Canastra. No ano de 1938 ocorre uma grande transformação na administração sacramentista: São Miguel de Ponte Nova, é desmembrado e convertido a município. São João Baptista de Serra da Canastra também é desmembrado a ganha autonomia como Guia Lopes (hoje São Roque de Minas), além de anexar o distrito de Tapira, até então sob administração de Araxá. Em 1963, o então distrito de Tapira também se desmembra, tornando-se mais um município triangulino (IBGE, 1959).

A cidade de Sacramento hoje guarda toda a história de desbravamento do interior do país. Ponto de partida da maioria das expedições que se instalaram pelo Triângulo Mineiro e constituíram os demais municípios da região, esta cidade certamente teve papel fundamental na formação do Triângulo. Muitos caminhos começaram ali e levaram ao que é esta porção do território mineiro hoje.

Outro destaque de Sacramento é pelo fato de ter construído uma linha de férrea elétrica com bondes: a Estrada de Ferro Elétrica do Município de Sacramento (Fotografia 3). A função dela era a de ligar o município à estação da Ferrovia Mogiana (Fotografia 4) mais próxima: a Estação do Cipó (Fotografia 5). Este caminho levava pessoas e mercadorias pelos 14,4km que separavam o centro urbano da estação ferroviária, sendo que dois bondes eram para passageiros, e outros dois para carga (CARILI, 2015).

FOTOGRAFIA 3 - Estação de Bondes



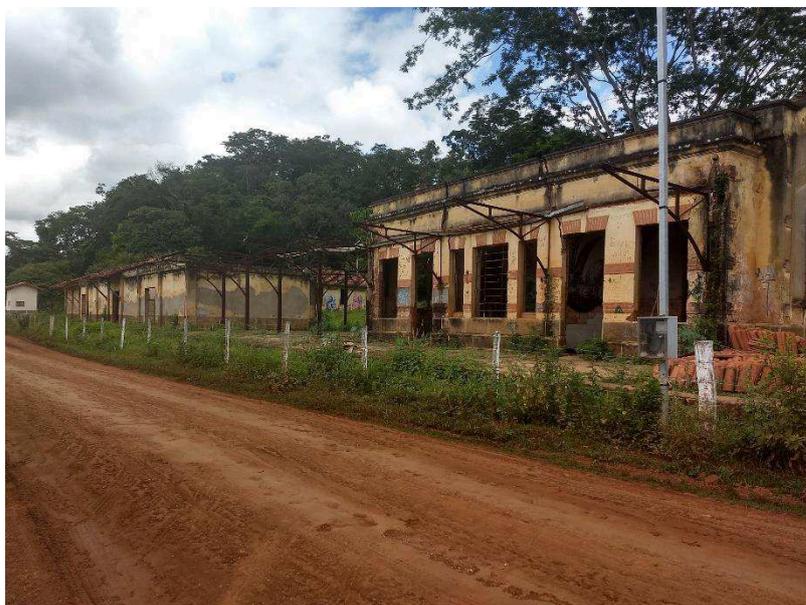
Fonte: Osorio, 2018

FOTOGRAFIA 4 - Estação Jaguará (Mogiana)



Fonte: Osorio, 2018

FOTOGRAFIA 5 - Estação Cipó



Fonte: Osorio, 2018

Apesar de ter sido “berço” da formação triângulina (de onde se inicia a formação e ocupação do Triângulo Mineiro), denota-se que não houve maiores acontecimentos nesta localidade: ela ficou apenas com o status de origem, mas sem desempenhar um papel de

desenvolvimento ou de atividades econômicas significativa, tendo como principal indústria a de laticínios Scala (Fotografia 6)

FOTOGRAFIA 6 – Indústria de Laticínios Scala



Fonte: Osorio, 2018

2.1.2. Araxá

A chegada das expedições bandeirantes em território triangulino se assemelha muito entre os municípios, que aos poucos foram ocupados e fundados. A diferença de Araxá em relação aos demais se deve à dificuldade com que os colonizadores tiveram de conquistar as terras locais, o que veio a acontecer no ano de 1766 sob o comando de Campo Inácio Correia Pamplona (IBGE,1958).

Com a derrota dos índios locais (Figura 2) é iniciado o processo de ocupação das terras, formando os primeiros agrupamentos daquela localidade, constituindo o que, tempos depois, seriam as cidades de Araxá, São José Del Rey, São Bento do Tamanduá (hoje Itapeceira), Pitangui e a outros municípios. Neste momento, a dedicação às terras estavam voltadas à atividade de pastoreio, aproveitando a qualidade das águas minerais. (IBGE, 1958).

FIGURA 2 – Pintura a óleo sobre a chegada dos bandeirantes



Fonte: Museu Calmon Barreto. Osorio, 2018

Retomamos, aqui, que a região do Triângulo Mineiro ficou por décadas sob o domínio de Goiás (1719-1816). A volta da região triangulina ao controle mineiro muito é creditada a uma personagem importante de Araxá: Ana Jacinta de São José – a Dona Beija¹ (Fotografia 7). Conquistando o coração do Ouvidor-Geral da Comarca, Joaquim Inácio Silveira da Mota, Dona Beija reclama diretamente ao governador de Goiás quanto ao domínio goiano sobre este território, fazendo com que, o quanto antes, e com a vontade de D. João VI, o Triângulo voltasse aos domínios mineiros para não fazer o desfeito e arranjar um forte inimigo. Araxá e Desemboque, retomam “às mãos mineiras” em 1816.

Ao final do domínio goiano sobre Araxá, esta não era mais considerada um povoado, mas, sim, um julgado. Isto ocorreu pois o reconhecimento daquele núcleo urbano se deu durante este período em que o Triângulo Mineiro estava sob domínio de Goiás. A elevação de povoado a freguesia de São Domingos de Araxá, ocorreu no ano de 1791, e deste para Julgado, em 1811, ainda com o mesmo nome.

¹ O apelido de Maria Jacinta – Dona Beja, é encontrada na bibliografia com as duas grafias: Beja ou Beija

FOTOGRAFIA 7 - Casa de Dona Beija



Fonte: Osorio, 2018

O julgado alcançou o título de cidade 64 anos depois, em 1865, quando, pelo decreto estadual nº 1.259 daquele ano, foi declarada tal titulação administrativa. Araxá se torna o primeiro núcleo urbano da região do Triângulo Mineiro a receber tal titulação. Alguns anos depois, em 1876, sua co-irmã Desemboque consegue o mesmo feito, sendo considerada a segunda cidade triangulina. E delas, com seus respectivos distritos, surgiram muitos dos demais municípios da região do Triângulo (Ibiá, Santa Juliana, Tapira,).

Nesta trajetória posterior, alguns pontos merecem ser destacados. O primeiro deles, é a proximidade dos araxaenses com o presidente Juscelino Kubitschek, que compareceu algumas vezes à cidade para visitar amigos, além de realizar encontros políticos no Grande Hotel Araxá (atual Tauá Grande Hotel Thermas). Outro aspecto importante é a produção zebuína, pois, assim como Uberaba, a cidade especializou nesta raça de gado, contando criadores de destaque. Entretanto, foi logo superada pelos uberabenses, que hoje detêm a titulação de “capital nacional do Zebu”.

A linha férrea também teve importante participação no desenvolvimento da cidade. A chegada da Estrada de Ferro Oeste de Minas (EFOM) em 1926 (Fotografia 8), vinda de Ibiá rumo a Uberaba, permitiu o contato mais próximo de Araxá com outros municípios triangulinos, movimentando pessoas e cargas pela região. Poucos anos depois, em 1931, esta estrada de ferro é incorporada a Rede Mineira de Viação (RMV), que tinha a intenção de conectar o Estado de Minas Gerais por linhas férreas, projeto este abandonado depois.

FOTOGRAFIA 8 – Estação Ferroviária Araxá



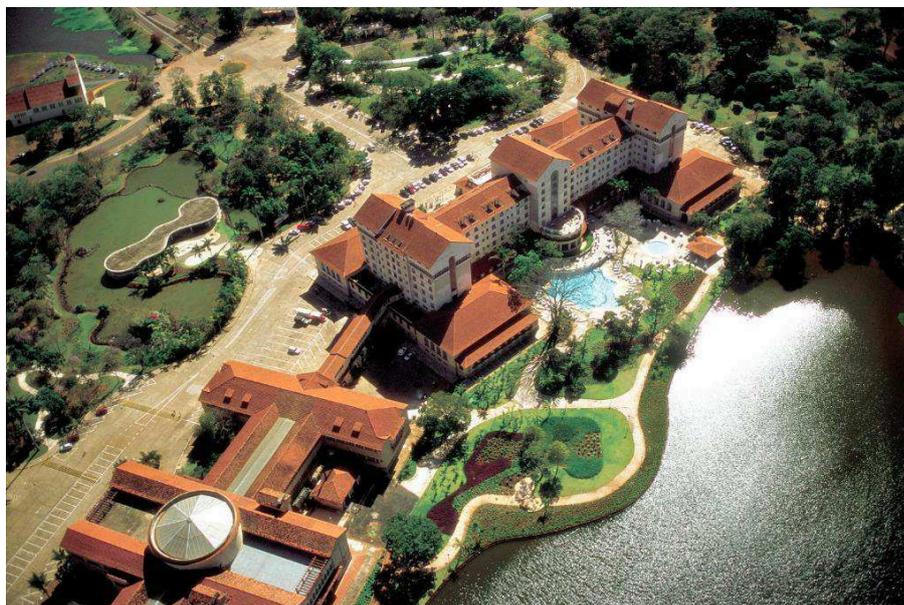
Fonte: Osorio, 2018

Além da sua formação histórica como centro das atenções, Araxá possui dois grandes destaques: o Balneário Barreiro (Fotografia 9) e a atividade de mineração do nióbio (Fotografia 10). O primeiro está relacionado às águas termais e à lama da localidade, que, segundo estudos científicos, são ricos em minerais benéficos à saúde. Hoje o Balneário atrai milhares de turistas que desejam conhecer e desfrutar do local.

Na década de 1940 é construído o Complexo Barreiro, onde se concentram hotéis e *resorts*, como o Tauá Grande Hotel Thermas e o Hotel Nacional Inn, importantes destinos turísticos nacional, atraindo anualmente milhares de turistas para a localidade, além de eventos nacionais e internacionais realizados anualmente nestas instalações.

A segunda atividade de destaque do município é a mineração. Hoje, o município de Araxá é reconhecido mundialmente pela sua grande reserva de fosfato e nióbio. O primeiro é muito utilizado na agropecuária em fertilizantes, enquanto que o segundo é um elemento químico comumente utilizado na em ligas metálicas derivadas do aço, principalmente em dutos de fluídos, devido a sua alta resistência mecânica (BHADESHIA, 2014). A exploração do minério teve início no ano de 1955 com a Companhia Brasileira de Metalurgia e Mineração (CBMM), seguindo em operação atualmente na localidade. A atividade mineradora hoje é o que movimenta boa parte da economia local, colocando a renda *per capita* como a maior da região do Triângulo Mineiro.

FOTOGRAFIA 9 - Complexo Barreiro



Fonte: booking.com

FOTOGRAFIA 10 - Mineração de Nióbio (CBMM)



Fonte: Osorio, 2018

Esta cidade mineira faz parte da origem do Triângulo Mineiro, cheia de fatos e prédios históricos que contam um pouco da trajetória da região. Muitos dos caminhos abertos para

desbravar e ocupar o Triângulo passavam por Araxá. Isso acontece até nos dias atuais: a principal ligação do Triângulo com a capital mineira passa pela cidade. A cidade pode não ter se tornado polo regional, uma vez que sua posição geográfica não facilita muito o seu acesso a outros mercados, mas é ela quem coloca em comunicação o Triângulo Mineiro com o restante do Estado de Minas Gerais.

2.1.2.1. Quem foi Dona Beja?

Anna Jacintha de São José, ou Dona Beja, como ficou conhecida, era uma das mulheres mais belas de Araxá e redondezas, atraindo olhares fixos dos homens que passavam por ela. Anna e sua mãe, Maria Bernarda, vindas da cidade de Formiga-MG, chegam ao Arraial de São Domingos (que viria se tornar Araxá) no início do século XIX (MONTANDON, 2004), e tão logo ganhou o famoso apelido Beja por conta da sua delicadeza, em referência a uma flor silvestre da região e ao pássaro beija-flor.

A importância desta figura araxense (por assim dizer, já que tinha mais vínculos com esta localidade), começa nos seus 14-15 anos de idade, conforme relatado na obra de Montandon (2004). Em uma das visitas do ouvidor de Goiás (a região do Triângulo Mineiro estava sob domínio goiano neste período – 1746 a 1816), Joaquim Ignácio Silveira da Mota, conhece Anna Jacintha em uma das festas no arraial. Encantado com a sua beleza, Joaquim manda a sua guarda raptar a bela moça ao final daquela mesma noite, levando-a para Vila de Paracatu a viver num luxuoso palacete.

Dona Beja fica por Paracatu durante dois anos aproximadamente, recebendo todo o tipo de luxúrias do ouvidor (joias, sedas e veludos, etc.), enquanto este tentava se esquivar do governador de Goiás, revoltado com tal atitude de levar a bela moça. No entanto, Anna Jacintha era uma mulher esperta, e fez uso de seus argumentos e charmes para aconselhar o ouvidor a “devolver” o Sertão da Farinha Podre à Província de Minas Gerais (MONTADON, 2004). Joaquim, cada vez mais cercado pelas pressões, solta Dona Beja e convence o governo de Goiás a entregar a região para a administração mineira em 1816 (GUIMARÃES, 2010). Anna Jacintha então retorna a Araxá.

De volta as terras araxenses, Dona Jacinta passa a ser malvista pela sociedade local, que a via como uma mulher promiscua, enquanto que as outras moças a viam como grande competidora na conquista de suas paixões. Dona Beja constrói um palacete ao estilo em que

vivia em Paracatu, em frente à Praça Matriz, levando uma vida de luxos, escândalos e aventuras, sempre cercada por homens.

Neste período, Dona Beja teve duas filhas: Thereza, com Manoel Fernandes de Sampaio, sua paixão de infância, e Joana, com João José, um novo amante recém-chegado à cidade (MONTANDON, 2004). Com o casamento de Thereza, Anna Jacintha se muda para Bagagem, hoje Estrela do Sul, onde teve participação na atividade de garimpo do diamante, vindo a falecer mais tarde naquela cidade.

Hoje Dona Beja é cultuada como mito em Araxá. Figura de mulher guerreira, sedutora e independente, a cidade utiliza de seu nome e imagem para se promover: o berço de Dona Beja. Conforme visto em Montandon (2004), autores e literários também exploraram demasiadamente a figura erótica da personagem com histórias, contos e telenovela. Mesmo com um passado ocultado pela historiografia devido às muitas falhas nos registros, retratando-a como prostituta de luxo e possível assassina – pelo qual foi absolvida por falta de provas –, Anna Jacintha é vista como a heroína que devolveu o Triângulo Mineiro a Minas Gerais, além de ser uma mulher imponente e majestosa, ignorando seus defeitos.

2.1.3. Uberaba

O município de Uberaba teve origem durante o período em que a região do Triângulo Mineiro estava sob domínio de Goiás (entre os anos de 1748 a 1816). Neste momento, o que se teve, foram as primeiras ocupações destas terras, ainda desconhecidas naquele período, com a sua história semelhante as primeiras ocupações triângulinas.

O próximo registro histórico de Uberaba é no ano de 1810, no momento em que Major Eustáquio lidera uma das bandeiras até o Rio da Prata, localizado na região triangulina, e, segundo registro desta expedição, adentram pelas terras uberabenses antes de alcançar a bacia hidrográfica deste rio na região de Prata e Ituiutaba, mas não se instalaram por lá naquele momento.

Pouco tempo depois, outra expedição bandeirante chega a Uberaba, mas, desta vez, para ficar. Sob o comando de José Francisco Azevedo é fundado o Arraial de Capelinha às margens do Ribeirão Lajeado, a 15 km do Rio Uberaba. No entanto, por falta de água e terras pouco férteis a localidade não se desenvolveu.

Em meio à crise do Arraial de Capelinha, uma nova expedição tem início em busca de terras melhores, se instalando, desta vez, às margens do Rio Uberaba próximo ao Córrego das

Lages, onde atualmente se encontra a Fazenda Experimental da Epamig – Getúlio Vargas (Fotografia 11), que foi a primeira ocupação efetiva do que seria o núcleo urbano de Uberaba, ainda um distrito de Desterro. Pouco tempo depois, sabendo do sucesso da nova ocupação, Major Eustáquio constrói a sua residência na Praça Rui Barbosa, onde atualmente se encontra o Hotel Chaves (Fotografia 12).

FOTOGRAFIA 11 – Fazenda Experimental EPAMIG



Fonte: Osorio, 2018

Com a prosperidade deste novo povoado, muitas pessoas foram atraídas pela oportunidade de construir suas vidas ali, e, assim, foi rapidamente erguida uma capela (hoje catedral – Fotografia 13) no ano de 1818, com o reconhecimento da igreja pelo povoado. No dia 2 de março de 1820, o então rei D. João VI decreta a elevação de povoado para a posição de Freguesia. O reconhecimento pelo Decreto Real significava a emancipação daquele povoado, que até então estava subordinado à gerência de Desterro (atual Sacramento), concedendo autonomia própria em questões civis, militar e religiosos.

FOTOGRAFIA 12 – Hotel Chaves



Fonte: Osorio, 2018

Uberaba cresceu rapidamente devido às suas terras férteis e de baixo valor, além da isenção de alguns impostos que recaía sobre elas, tornando-as muito atrativas. Rapidamente a freguesia foi tomada por agricultores, pecuaristas, comerciantes e demais profissionais, que tão logo o Governo Provincial de Minas Gerais elevou a freguesia, passando a se chamar Vila de Santo Antônio de Uberaba em 1836.

Com este crescimento expressivo, vinte anos mais tarde, Uberaba é reconhecida como cidade (1856), tornando-se importante centro comercial. Fato este reforçado com a chegada da Estrada de Ferro Mogiana em 1889 (Fotografia 14), atraindo imigrantes e desenvolvendo a sua característica própria da pecuária Zebuína.

FOTOGRAFIA 13 - Catedral Metropolitana de Uberaba



Fonte: Osorio, 2018

FOTOGRAFIA 14 - Estação Mogiana Uberaba



Fonte: Osorio, 2018

Mais tarde, no ano de 1926, ocorre a chegada da Estrada de Ferro Oeste de Minas, vinda de Ibiá e terminando em Uberaba. Mais uma vez o município uberabense é privilegiado,

contando com duas estradas de ferro: uma fazendo contato com São Paulo e Araguari e outra com uma parte mais interior de Minas Gerais.

Toda esta riqueza econômica que a cidade acumulou, principalmente com a atividade pecuária, ficou registrado nas sofisticadas construções arquitetônicas com o estilo eclético. O século XX, para a cidade uberabense, ficou marcado pelo crescimento da agricultura, pecuária, indústria e comércio, atendendo parte da demanda regional por tais segmentos.

A economia uberabense atualmente se diversifica bastante, com expressão nos três setores: agrícola, industrial e serviços. O município é mundialmente reconhecido pelo gado zebu, bem como pelo desenvolvimento genético de raças bovinas. Lá acontece, anualmente, a feira anual EXPOZEBU como maior evento do segmento, no Parque de Exposições Fernando Costa (Fotografia 15). Ao setor secundário, se destacam as plantas da Black and Decker, Vale fertilizantes, Duratex, JBS Foods (Fotografia 16) e Skala cosméticos nos distritos industriais de Uberaba. Enquanto isso, o setor de serviços vem crescendo com o turismo religioso e científico, contando com o Museu e Casa de Memórias Chico Xavier (Fotografia 17) e seu túmulo, bem como como o Museu dos dinossauros, no distrito de Peirópolis (Fotografia 18), atraindo anualmente milhares de turistas que desejam conhecer as atrações.

FOTOGRAFIA 15 – Parque de Exposições Fernando Costa



Fonte: Osorio, 2018

FOTOGRAFIA 16 – Casa de Memórias Chico Xavier



Fonte: Osorio, 2018

FOTOGRAFIA 17 – JBS Foods



Fonte: Osorio, 2018

FOTOGRAFIA 18 – Peirópolis



Fonte: Osorio, 2018

2.1.4. Ituiutaba

Os primeiros habitantes das terras ituiutabanas, foram os ameríndios caiapós da tribo panárias (IBGE, 1959). Estes índios se encontravam instalados ali muito antes da chegada dos primeiros desbravadores, não tendo um registro histórico preciso da data em que chegaram por estas localidades. Esta ocupação perdurou até meados de 1820, quando dois sertanejos, Joaquim Antônio de Moraes e José Silva Ramos, saíram do sul de Minas Gerais rumo ao Triângulo Mineiro em busca de novas terras para se instalarem. Eles entram em disputa com os índios caiapós que viviam na localidade, os quais logo se renderam diante do poder do “homem civilizado” e seus armamentos. Com a vitória, a dupla instala as suas fazendas. (IBGE, 1959).

Uma década após a posse destas terras entre os rios Prata e Tijuco, onde se localiza hoje o município ituiutabano, Padre Antônio Dias Gouveia chega a estas propriedades e adquire porções delas, e ali se instalou junto aos fazendeiros, além de levantar uma capela, que deu origem ao primeiro povoado: Capela de São José do Rio Tejuco em 1833 (Fotografia 19) (IBGE, 1959).

No ano de 1839, o povoado é elevado à categoria de distrito de São José do Tijuco, estando anexado à Vila de Uberaba (IBGE,1959). Permanece comom distrito uberabense até 1860, quando, por meio da Lei estadual nº 1360, é elevado ao nível de freguesia. Como o

desmembramento de uma das fazendas, uma delas a vem a constituir a Freguesia de Nossa Senhora do Carmo (hoje cidade de Prata), mas ainda sob a mesma administração.

FOTOGRAFIA 19 – Catedral São José



Fonte: Osorio, 2018

A chegada de Cônego Ângelo na freguesia marcou o momento transformador para aquele núcleo urbano que se formava. Promoveu ali uma série de benfeitorias, a saber: traçou as vias, construiu casas de alvenaria, pontes, plantações, levantou a capela de Abadia, ampliou a Matriz de São José, fundou colégios e formou a banda municipal (PORTAL ITUIUTABA, n.i.).

Em 1890, a freguesia de São José do Tijuco contava com pouco mais de 5 mil habitantes (ITUIUTABA, 2017). Passando a almejar a sua total autonomia, é dado início ao movimento de separação das duas freguesias que compunham a localidade nesta época. No ano de 1901 o então governador de Minas Gerais, Salviano Almeida Brandão, pela lei nº 319/01, separou São José do Tijuco do município de Prata, originando a Vila Platina (IBGE,1959). Por fim, no ano de 1915 a vila então recebe o nome de Ituiutaba. Este nome, vem da expressão ameríndia: “I” – rio; “Tuiu” - tijuco; “taba” -povoação, sendo assim, povoação do Rio Tejuco o nome da localidade.

Historicamente, Ituiutaba sempre foi forte no segmento de ensino, iniciando com a construção do primeiro colégio local com Cônego Ângelo. Na sequência, com a autonomia administrativa do município, foram abertas novas unidades de ensino no município, tanto em âmbito privado, como o Colégio Santa Teresa em 1930 (Fotografia 20), quanto públicas, como

a Escola Estadual de Ituiutaba em 1958 (Fotografia 21). No ensino superior, a cidade conta com o IFTM (Instituto Federal do Triângulo Mineiro) (Fotografia 22), UEMG (Universidade Estadual de Minas Gerais) (Fotografia 23) e a Universidade Federal de Uberlândia (Fotografia 24).

FOTOGRAFIA 20 – Colégio Santa Teresa



Fonte: Osorio, 2018

FOTOGRAFIA 21– E.E. João Pinheiro



Fonte: Osorio, 2018

FOTOGRAFIA 22 – IFTM Ituiutaba



Fonte: Osorio, 2018

FOTOGRAFIA 23 – UEMG *campus* Ituiutaba



Fonte: Osorio, 2018

FOTOGRAFIA 24 – UFU *campus* Pontal



Fonte: Osorio, 2018

No que diz respeito à parte agrícola e industrial de Ituiutaba, a cidade passou a ser chamada, na década de 1950, como “capital do arroz”, uma vez que contava com uma grande produção deste produto, além da infraestrutura e maquinário para o beneficiamento deste. Esta Indústria de beneficiamento, existente até hoje: a Reunidas Fazendeiras, sob a gestão do grupo Baduy, a qual diversificou a sua produção para laticínios. Outra força industrial expressiva local, é a frigorífica Matadouro Industrial de Ituiutaba, hoje sob o controle do grupo JBS. Uma terceira atividade tradicional é a produção e processamento do café (Fotografia 25). Por fim, e mais recente, a atividade sucro-alcooleira vem ganhando espaço no município, contando com amplo cultivo de cana-de-açúcar e usina de beneficiamento na cidade.

FOTOGRAFIA 25 – Indústria de Café Tijucano



Fonte: Osorio, 2018

Outro setor de destaque de Ituiutaba é referente ao segmento da saúde. No ano de 1946, entra em funcionamento o primeiro Hospital de Ituiutaba, o São José (Fotografia 26), o qual contava com médicos renomados na região triangulina, colocando o município por muito tempo como referência no atendimento médico.

A cidade Ituiutaba pode não ter se tornado “capital do triângulo mineiro”, mas possui fortes atributos que a colocam como importante centro urbano para a região triangulina, contando com segmentos bem consolidados como educação, saúde e indústrias, deixando-a em pé de competição com as outras cidades do Triângulo Mineiro. Atualmente, a cidade se esforça para garantir a sua hegemonia em sua microrregião, compreendida por Santa Vitória, Gurinhã, Ipiacu, Capinópolis e Cachoeira Dourada, estratégia esta que vem fortalecendo o município.

FOTOGRAFIA 26 – Hospital São José



Fonte: Osorio, 2018

FOTOGRAFIA 27 – Parque de Exposições JK



Fonte: Osorio, 2018

A estratégia de movimentar a economia de Ituiutaba municípios vizinhos consiste da oferta de serviços especializados, a saber: agropecuários, saúde e educação. No que diz respeito à agropecuária, a exposição anual EXPOPEC (Fotografia 27) é um grande atrativo, movimentando a cidade no mês de setembro. No que se refere à atividade agropecuária, soja,

milho e leite são os destaques locais (IBGE, 2017). A atividade industrial também possui força significativa, tendo plantas fabris da Syngenta, Frigorífico JBS, Canto de Minas e Laticínios Baduy.

2.1.5. Araguari

A história da cidade mineira de Araguari tem início semelhante a muitos municípios do Triângulo, com a chegada das expedições bandeirantes paulistas durante o século XVIII, que vieram desbravar o interior da colônia brasileira em busca de riquezas e conhecimento do território.

O povoado tem origem no início do século XIX, com a expedição de Antônio Resende da Costa, o qual divide naquela localidade em duas sesmarias: Serrote e Pedra Branca – que mais tarde viriam a se juntar e originar a cidade de Araguari. Antônio, se apossando de algumas terras ali, levanta uma igreja para as sesmarias, originando o Distrito de Brejo Alegre, subordinado ao município de Bagagem (hoje Estrela do Sul). Em 1882, Brejo Alegre é elevado à categoria de vila, conquistando sua sede independente e paróquia própria (Fotografia 28), a Nossa Senhor Bom Jesus da Cana Verde-, e seis anos mais tarde, o título de cidade é dada com Lei Provincial 3.1691 de 28 de agosto de 1888.

FOTOGRAFIA 28 – Paróquia Bom Jesus da Cana Verde



Fonte: Osorio, 2018

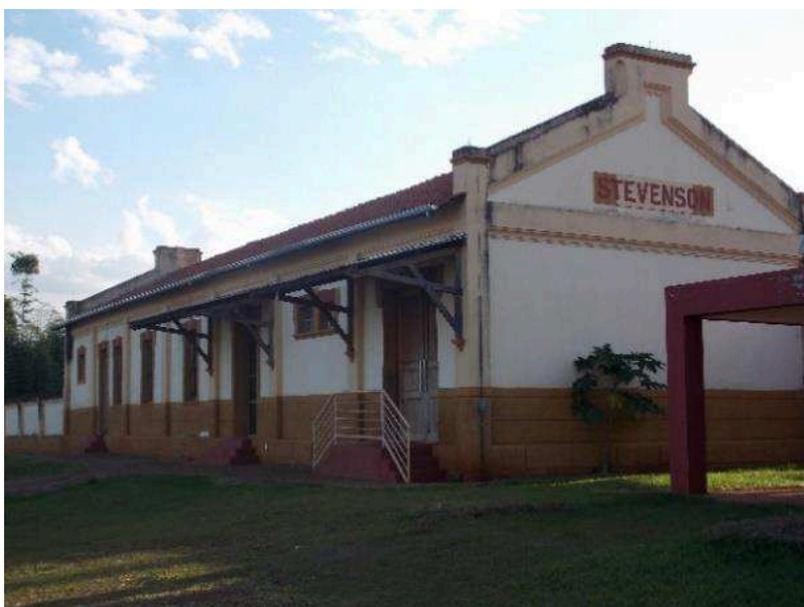
No ano de 1896, a então cidade mineira recebe um grande empreendimento: a inauguração da extensão da Ferrovia Mogiana até Araguary (como era escrito na época), representando uma grande promoção do município, trazendo uma “(...) consolidação de seu processo de ocupação econômica e estabelecimento de uma nova organização socioespacial.” (ARAÚJO, 2010). Além da imponente estação da Estrada de Ferro Mogiana, que foi posteriormente demolida (Fotografia 29), havia as estações e o final da Ferrovia Mogiana, contando com a estação Stevenson (Fotografia 30) entre Uberlândia e Araguari, a qual teve duas versões levantadas, a nova e antiga. Os principais produtos que por ali passavam eram o arroz, o milho e o feijão, abastecendo principalmente Goiás.

FOTOGRAFIA 29 – Estação Araguari – Mogiana



Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto

FOTOGRAFIA 30 – Estação Stevenson (velha)



Fonte: Osorio, 2018

Mas não foi somente da Mogiana que a cidade de Araguari experienciou. Em 1911, inicia a operação da Estrada de Ferro Goiás (Fotografia 31), que era uma “continuação” da Mogiana até o interior goiano com a Estrada de Ferro Goiás (EFG), ligando Araguari inicialmente a Catalão (GO). Esta estrada de ferro, fazia parte de um projeto de Estado, para a interiorização do país. Nos anos seguintes, a estrada de ferro vai alcançando novas cidades: Ipameri (1913), Anápolis (1952) e Goiânia (1952). Com tal extensão, as cidades goianas começaram a competir diretamente com Araguari, que passou a sofrer com a forte concorrência – principalmente devido a questão tributária.

FOTOGRAFIA 31 – Estação Goiás



Fonte: Osorio, 2018

O crescimento e desenvolvimento desta cidade sempre esteve marcado pela religiosidade, a qual reforçou os laços de identidade territorial deste povo (ARAÚJO, 2010). Outra característica bem marcante da cidade, e já relacionada a chegada da linha férrea, foi a Rua do Comércio. Esta via existe até os dias atuais, porém com o nome Rua Rui Barbosa, e é de grande importância para o comércio local (Fotografia 32).

FOTOGRAFIA 32 – Rua Rui Barbosa

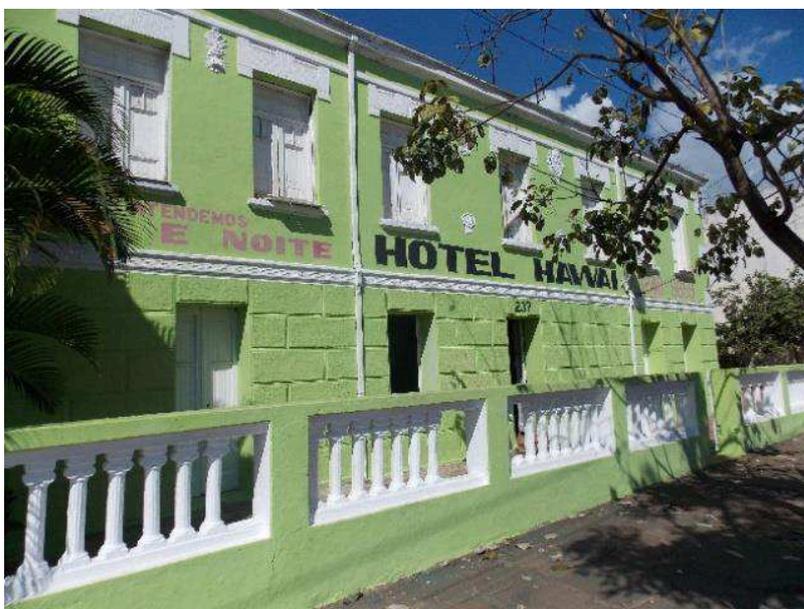


Fonte: Osorio, 2018

Assim como ocorreu na cidade de Uberlândia, Araguari se especializou no setor comercial atacadista, buscando comercializar e negociar mercadorias no mercado nacional. Dentre as empresas, destacam-se: Casa Lindolfo França e Companhia, Casa Patrícia e Casa Anibal, que comercializavam produtos e serviços por meio da linha férrea.

Outro efeito da chegada das ferrovias ali foram os hotéis e pensões para hospedar trabalhadores e viajantes. Fornecendo para muitos o serviço de comodidade e conforto para o descanso, destacam-se o Hotel Avenida, hoje Hotel Havaí (Fotografia 33), e a Pensão Minas-Goiás.

FOTOGRAFIA 33 – Hotel Hawaii



Fonte: Osorio, 2018

O nome Araguary, no entanto, se mantém cercado por contos que tentam justificar o porquê deste nome. Conforme levantamentos Calil Porto (1960), existe um rio no estado do Amapá com tal nome mas sem, no entanto, encontrar alguma relação com a cidade mineira. Outra teoria seria uma homenagem ao Coronel Antônio Dias Maciel, que viveu em Patos (hoje Patos de Minas), e recebeu, de Princesa Isabel, o título de Barão de Araguary. Mameri (1988), traz outra possível origem para tal nome: a divisão em três palavras – AR-AGUA-RI. A primeira seria quanto ao clima ameno; a segunda sobre os cursos d'água na localidade; e a última pela “terra feliz” /alegre.

Interessante notar as formas geométricas das vias de Araguari. Desde que a mesma foi elevada categoria de cidade, profissionais foram chamada para traçar ruas e praças conforme a topografia da cidade. Percebe-se a preocupação que o município possuía quanto ao seu planejamento urbano, almejando ser uma cidade moderna. Na eminência em se tornar uma forte candidata a polo regional do Triângulo Mineiro, a cidade recebeu uma série de investimentos e infraestruturas, tanto no setor da saúde, quanto na educação. Empreendimentos como a Santa Casa de Misericórdia, fundada em 1918 (Fotografia 34), o Hospital São Sebastião, fundado em 1960 (Fotografia 35), o Colégio Sagrado Coração de Jesus (Fotografia 36), a Universidade Presidente Antônio Carlos (UNIPAC) (Fotografia 37) e o Conservatório Estadual de música e Artes (Fotografia 38) recebem destaque. Essas instituições foram referência em ensino e tratamentos de saúde na região.

FOTOGRAFIA 34 – Santa Casa de Misericórdia



Fonte: Osorio, 2018

FOTOGRAFIA 35 – Hospital São Sebastião



Fonte: Osorio, 2018

FOTOGRAFIA 36 – Colégio Sagrado Coração de Jesus



Fonte: Osorio, 2018

FOTOGRAFIA 37 – IMEPAC



Fonte: Osorio, 2018

FOTOGRAFIA 38 – Conservatório Estadual Raul Belém



Fonte: Osorio, 2018

Araguari, certamente foi uma cidade muito beneficiada pela a chegada da linha férrea e por contar com segmentos econômicos muito fortes, além de serviços importantes para a região.

O principal entrave que a cidade enfrentou, e que a deixou para trás em relação a Uberlândia e Uberaba, foi a concorrência goiana, que foi aos poucos enfraquecendo a força araguarina. Mas vale aqui o destaque, que esta cidade mineira teve um grande e valioso papel na formação da região do Triângulo.

Hoje, a economia araguarina é sustentada pela produção cafeeira, produzindo em média de 600 mil sacas/ano (IBGE, 2017). O produto é reconhecido nacional e internacionalmente pela sua alta qualidade e sabor. Além do café, os campos locais são tomados pela produção de laranja, maracujá, acerola e uva para abastecer as duas indústrias de sucos locais; bem como soja, milho, arroz, feijão e tomate, com a maior produção do tipo longa vida no Estado (IBGE, 2017). Denota-se a importância da participação da atividade agrícola no município, destacando as propriedades do solo e clima favorável de Araguari.

A história de Uberlândia, no entanto, merece ser contada a parte – pois se trata do polo regional do Triângulo Mineiro, além de possuir uma série de especificidades que destoam muito do que ocorreu diante dos outros cinco municípios apresentados. Para entender esta hegemonia e o que Uberlândia representa para o país, a cidade será apresentada de uma forma um tanto quanto distinta devido ao seu papel dentro da região.

2.1.6. Uberlândia – Transformações além da região

O início do município de Uberlândia difere-se do que foram os demais da região. Enquanto Ituiutaba, Araguari, Uberaba, Araxá e Sacramento começaram como núcleos urbanos fruto das expedições bandeirantes que adentraram o território nacional, o núcleo uberlandense tem início com a com a lei imperial nº 514 de 1530, concedendo as terras devolutas para colonização (UBERLÂNDIA, 2000).

Entretanto, a ocupação efetiva destas terras só ocorreu em 1817. Relatos descrevem a chegada de três famílias vindas de Paraopeba, próximo à Vila Rica, sede de Ouro Preto, com a intenção de demarcar suas sesmarias aqui. A família de Caetano Alves Rezende se instala onde hoje são terras uberabenses, dando à sua localidade o nome de Sesmaria Boa Esperança do Rio Claro. Francisco Rodrigues Rabello, juntamente com sua família, se apossa da Sesmaria Ribeirão da Rocinha, nas proximidades da anterior. A família de João Alves Rezende (irmão de Caetano), se instala na Sesmaria de Monjolinho, que tão logo teriam de dividir com João Pereira da Rocha, com o córrego da Divisa atuando como o limitante entre as propriedades. No

entanto, este último, no ano seguinte abandona sua propriedade e volta para a sua fazenda em Cachoeira do Campo, distrito de Ouro Preto.

Aos poucos João Pereira da Rocha foi desbravando as suas áreas, e nomeando cada área e córrego que conhecia, que viriam a ser o nome das futuras fazendas, como a Fazenda Estiva (caminho de acesso ao pasto), o Córrego São Pedro (acamparam às margens no dia de comemorações deste santo), a Fazenda Marimbondo, a Tenda (dos Morenos) e assim tantos outros casos. Em todas estas localidades, haviam estacas de madeira, com as iniciais do nome de João, para demarcar que aquela porção de terras o pertencia.

Aos poucos chegavam novos moradores a futura Uberlândia. Ricardo Gonzaga dos Santos e João Vermelho Bravo, se apossaram das sesmarias de Rocinha e Registro, respectivamente. A família Cabral Menezes chegaria mais tarde. O conjunto destas ocupações, ficou conhecido como Fazenda Sobradinho, já que suas construções lembravam tal estilo arquitetônico.

Enquanto levantava a Fazenda Letreiro, Francisco Alves Pereira, em busca de pessoas especialistas na construção de carros-de-boi, teve notícias que em Campo Belo do Prata, atual Prata, havia homens bons para tal serviço. Foi assim que conheceu a família Carrijo, muito competente em seu serviço. Satisfeito com o produto entregue, Francisco se aproxima desta família e a oferece boas terras para que pudessem em sua sesmaria. Os Carrijo logo se mudam para a nova propriedade.

Pouco tempos após a sua chegada, a família Carrijo começa a comprar outras propriedades. Luiz Alves Carrijo, o maior proprietário de grande parte delas, para equilibrar um pouco as cotas entre eles, acaba por facilitar a aquisição destas, para aqueles que ainda estavam em propriedades menores. Ao fim, Luiz ficou com o que hoje é a Fazenda Olhos D'Água. Francisco Alves Carrijo se apossa da Fazenda Laje, Felisberto fica com a Tenda, e Antônio Alves Carrijo com a Marimbondo (UBERLÂNDIA, 2000).

Enquanto foram consolidadas as fazendas dos Carrijos às margens do Córrego São Pedro, se instalava um grande povoado iniciado pelos escravos de João Pereira da Rocha, e expandido com a vinda de famílias que vieram trabalhar em sua sesmaria São Francisco. Estas famílias receberam auxílio com madeiras para a construção de seus ranchos, originando então o que hoje é o bairro Fundinho. Francisco Alves Pereira providenciou um rego d'água rumo ao povoado.

No ano de 1853 é inaugurada a capela do povoado, a Capela Curada (LOPES, 2010), com o seu entorno destinado ao “campo santo”, o 1º cemitério da cidade. Cinco anos depois a

capela foi elevada à posição de igreja matriz e foi ampliada para comportar os quase 3.000 paroquianos (UBERLÂNDIA, 2000) que frequentavam a freguesia. Esta igreja permaneceu até 1943, quando o então prefeito, Vasconcelos Costa, ordena sua demolição para construir a nova rodoviária da cidade, onde atualmente funciona a biblioteca municipal.

Como dito anteriormente, quando o povoado atingiu a marca dos 3.000 habitantes, o mesmo já recebia a denominação de freguesia: isto aconteceu quatro anos depois da construção de capela, de onde procuradores buscaram demarcar o novo arraial que ali havia sido formado. No ano de 1857, é reconhecido pelos proprietários das terras, sob o juizado de Uberaba, o Arraial de Nossa Senhora do Carmo e São Sebastião da Barra de São Pedro de Uberabinha.

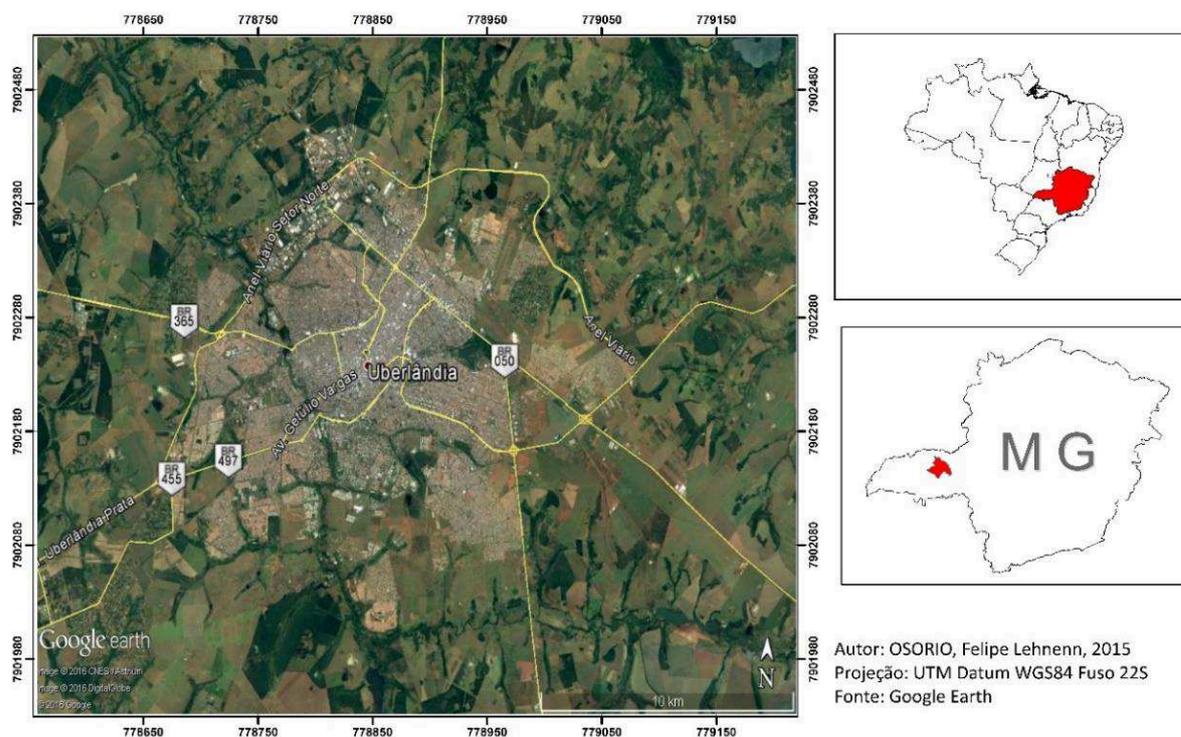
No ano de 1888, por meio da lei provincial nº 3.643, o arraial sobe mais um nível e torna-se a vila de São Pedro de Uberabinha, além de se desmembrar da administração de Uberaba. Neste momento, a vila contava com dois distritos: além da sede, havia o de Santa Maria, hoje Miraporanga. Três anos após ser reconhecida como vila (1891), uma nova denominação é dada: São Pedro de Uberabinha é elevado à categoria de município, permanecendo com a denominação encurtada: Uberabinha. Em 1923, um dos povoados do distrito sede é desmembrado, vindo a ser chamado de distrito de Martinópolis, hoje Martinésia. Por fim, em 1929 a sede do município recebe o atual nome: Uberlândia.

A configuração atual do território uberlandense é dada por meio do decreto estadual nº 1.058 de 1943, no qual anexa os distritos de Tapuirama e Cruzeiro dos Peixotos, além de mudar o nome dos outros dois distritos: Santa Maria é renomeada para Miraporanga, e Martinópolis para Martinésia. Chegando-se então ao que é a “capital do Triângulo Mineiro”.

Localizada na mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, a cidade de Uberlândia está a oeste do Estado de Minas Gerais, com sua extensão territorial na faixa dos 4.115,206 km² (Mapa 1). Ocupando este território, segundo dados do último Censo do IBGE (2010), o município conta com 604.013 habitantes, totalizando uma densidade populacional na casa de 146,78 hab. Km².

Uberlândia, em relação aos demais municípios mineiros, segue com a segunda maior população de Minas Gerais, ficando atrás apenas da capital Belo Horizonte. Ou seja, é a maior cidade do Triângulo Mineiro e do interior do estado. Em termos sociais, os uberlandenses contam com um Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) em 0,798 no último Censo (IBGE, 2010), o que é considerado um Alto Índice de Desenvolvimento, e ocupam o 71º melhor IDH do país. Outro índice de análise da qualidade de vida é o Índice de Gini, que está em 0,5122 (DATASUS, 2010), demonstrando que a distribuição da riqueza não é bem como está no IDH.

MAPA 1 - Localização da cidade de Uberlândia-MG



Fonte: Osorio, 2015

Com uma economia bem diversificada, a “Capital do Triângulo Mineiro”, conta com a tradição de suas atividades locais, como a agricultura e a agropecuária moderna, além da instalação de complexos agroindustriais para o processamento da produção.

Além da economia agrícola, a economia da cidade também se diversifica com a presença de empresas nacionais e multinacionais, atendendo os segmentos de agronegócio, de comércio atacadista, de biotecnologia, de bioenergia, de *call center*, moveleiro, de Tecnologia da Informação, de comunicação, imobiliário, financeiro e varejista (SILVA; OLIVEIRA; SOARES, 2010). Dentre estes segmentos algumas empresas merecem destaque, como: Grupo Algar (Telecom, Tecnologia, Agro, Aviation, Mídia e Segurança), BRF, Uberlândia Refrescos (Coca-Cola), Ambev, Grupo B2W (Americanas, Submarino e Shoptime), Monsanto, Cargill, Petrobrás, as redes de supermercados Pão de Açúcar, Bretas, Walmart e Carrefour e atacados, como Atacadão, Makro, Assaí. Coloca-se ainda o segmento educacional, com a redes de ensino: Nacional, Olimpo e Gabarito para o ensino básico, e UFU, Uniube, Unitri e Faculdade Pitágoras no âmbito dos cursos superiores.

Um dos grandes diferenciais de Uberlândia, que levaram a cidade chegar à posição que hoje ocupa, é devido à sua privilegiada posição geográfica no território nacional, juntamente com um dos maiores entroncamentos rodoferroviários do país: com a Estrada de Ferro Mogiana (hoje incorporada pela Ferrovia Centro-Atlântica - FCA), BR-050, BR-365, BR-452, BR-497 e BR-455. Fazendo uso de tais ligações, a cidade mineira se coloca como um importante centro de comércio e distribuição, com fácil acesso aos principais mercados consumidores nacionais.

No entanto, não se trata apenas abrir rodovias para atender estes mercados consumidores: é preciso todo um planejamento para realizar a construção das vias, além de pensar o espaço urbano, ou seja, em como lidar com estes novos fluxos dentro da cidade. Nesta parte, a “Capital do Triângulo Mineiro” também não ficou para trás, planejando como se tornar sua hegemonia cada vez mais presente. Para reger tal organização e ordenamento do território uberlandense, algumas articulações políticas foram consolidadas de forma a atender os anseios dos empresários locais e investidores, promovendo a confiança e justificando a instalação de empresas na localidade.

Ao final do século XX, a cidade de Uberlândia contrata o escritório de planejamento urbano do arquiteto e urbanista Jaime Lerner como consultor, na elaboração o plano diretor da cidade, consolidando de vez o planejamento estratégico uberlandense. O Primeiro Plano Diretor Municipal, datado de 1991, coloca no papel as diretrizes voltadas a consolidação de Uberlândia como cidade polo do Triângulo Mineiro. Vale lembrar que neste período ainda não havia o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257 de 2001), ou seja, ainda não se falava abertamente, ou muito menos, obrigava os municípios a elaborarem seus planos diretores. Assim, Uberlândia se colocava à frente das políticas nacionais, demonstrando reconhecimento da importância desse tipo de legislação.

O Plano Diretor de Uberlândia de 1991, é interessante notar, já estabelecia a vontade de garantir a posição de polo regional do Triângulo Mineiro, colocando algumas necessidades prioritárias, tais como:

- Duplicação da BR-050;
- Passagem da Ferrovia Leste-Oeste por Uberlândia;
- Construção do gasoduto;
- Fortalecimento de complexos agroindustriais;
- Formar polo de alta tecnologia;
- Fortalecimento do segmento de serviços;

- Construção do terminal de cargas;

No segmento de transportes, no ano de 2010 houve a elaboração do Plano Diretor de Transportes e Mobilidade Urbana de Uberlândia. Este documento, voltado para a questão do transporte, ponto forte da cidade, destaca projetos e ações que visam dinamizar e racionalizar o tráfego de veículos na cidade, hierarquizando vias, zoneando a área urbana, e realizando diagnóstico da situação da mobilidade urbana naquele momento, além de planejar como serão os fluxos quando a cidade atingir 1 milhão de habitantes.

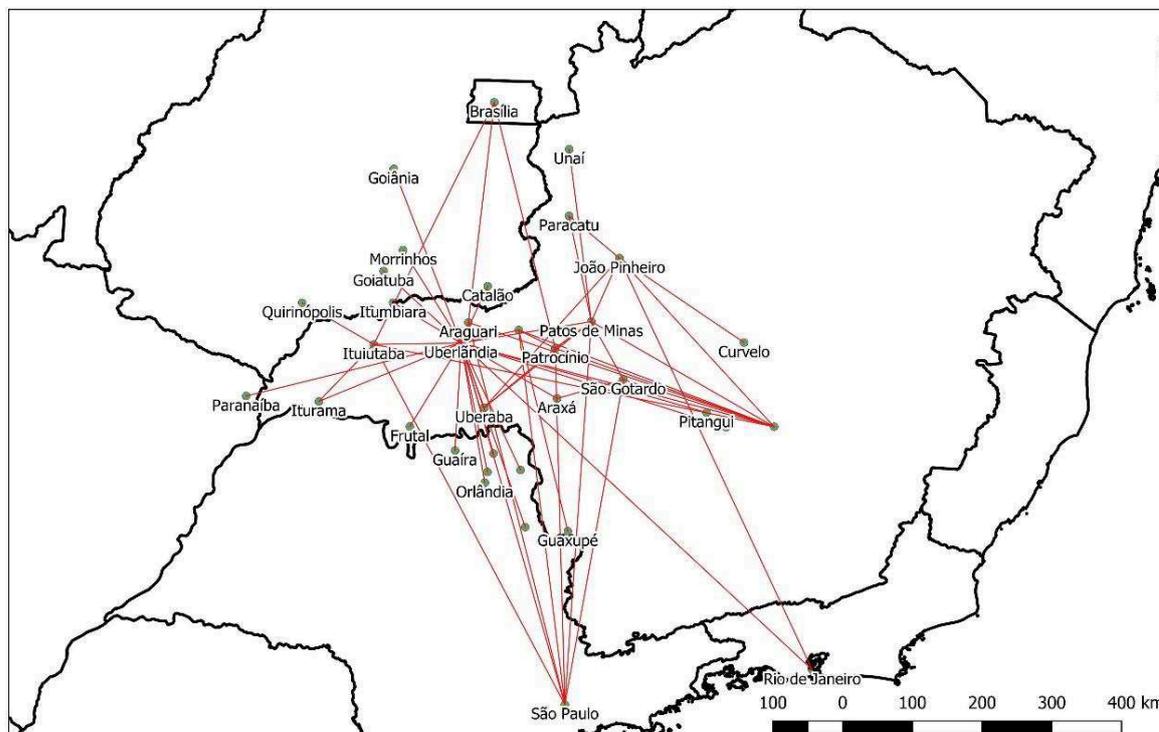
Hoje, concentrando a maciça presença de shoppings centers, supermercados, hipermercados, filiais de empresas multinacionais e redes de franquias, Uberlândia possui uma área de influência de 600km, atendendo mais de 50 milhões de consumidores, o que representa cerca de 2/3 do PIB nacional (BDI – PMU, 2004 apud. CLEPS, 2007).

A abrangência e importância de Uberlândia fica clara no REGIC, estudo realizado pelo IBGE que destaca as regiões que estão sob influência de uma capital (metrópole ou regional). Lá está o município uberlandense (Mapa 2), polarizando a região do Triângulo Mineiro, com Ituiutaba e Patos de Minas como principais braços.

Esta polarização regional é tão evidente que apenas ao caminhar pela cidade é possível observar veículos com placas de outras cidades. Soares (1995) destaca esta característica com o exemplo do hipermercado Carrefour em Uberlândia, onde pessoas de cidades do Triângulo Mineiro e Sudoeste Goiano, realizam as suas compras mensais na cidade. Este mesmo cenário é visto nos *shopping centers* uberlandenses, nestes com a presença de paulistas, constituindo o que a autora chama de *turismo de compras*.

No entanto, Uberlândia não polariza apenas o Triângulo Mineiro, mas também possui fortes vínculos com as metrópoles nacionais, tais como São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Goiânia e Brasília, as quais, juntas, concentram mais da metade da população nacional.

Região de Influência de Uberlândia - REGIC (2007)



Fonte: Osorio, 2018

Neste mapa, fica evidente a grande quantidade de interações que a cidade de Uberlândia estabelece, tanto com os municípios triangulinos, como com importantes mercados nacionais (São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília e Goiânia). Destaca-se ainda, a falta de Belo Horizonte (capital do estado mineiro), evidenciando como que a região interage mais com os estados de São Paulo e Goiás, do que com a própria sede. Esta região de influência de Uberlândia, se estabelece justamente por abastecer os mercados locais destes municípios: com produtos agropecuários regionais, e produtos industrializados que são distribuídos para tais localidades. Outra questão que constrói esta influência, são os serviços oferecidos por Uberlândia, atraindo a população da região a cidade – tanto pelo comércio, quanto aos atendimentos médicos, financeiros e outros.

2.1.6.1. A modernidade está em Uberabinha

A intenção de construir uma cidade moderna e desenvolvida no “coração do Triângulo Mineiro”, remonta ao final do século XIX e início do XX. A elite local uberabinhense estava

determinada a tornar o município em grande e importante centro urbano, muito se espelhando nas grandes cidades mundiais (RAMIRES; SOARES; SOUZA, 2005). No recém-criado município de Uberabinha, já era bem definida a importância de se constituir uma ampla e forte integração espacial regional para alcançar tal posição de destaque. Justamente com a instalação da ferrovia Mogiana que deu início ao traçado de uma cidade moderna e promissora (LOPES, 2010).

Naquele momento, a sede do município de Uberabinha se limitava ao que hoje é o Bairro Fundinho, com as primeiras edificações e ruas e ainda não contava com a ferrovia. A vinda dos trilhos para Uberlândia é uma história a parte: inicialmente, a expansão da linha férrea sobre a região triangulina, previa que o traçado passasse pelos municípios de Estrela do Sul e Nova Ponte. Não satisfeito com tal projeto, Cel. Carneiro, munícipe uberabinhense, se dirige a Campinas para conversar com o presidente da Companhia Mogiana, tentando convencê-lo da mudança do projeto que passasse a contemplar a promissora Uberabinha (LOPES, 2010). O resultado desta reunião foi visto aqui: os engenheiros da Mogiana foram convencidos a traçar novos caminhos para tal ferrovia, inaugurada por aqui em 1895.

Com a chegada da “primeira modernidade” a Uberabinha, a elite local estava então determinada a construir e a trazer ares de cidade moderna para cá. Nos anos de 1907 e 1908 é apresentado um plano de expansão de Uberabinha, feita pelo Engenheiro James Mellor.

As primeiras ruas, construídas no entorno da capela matriz, denunciavam a “cidade velha”, com aspectos de atraso do urbanismo local. Desta forma, o plano de expansão, define que era preciso construir uma nova área na cidade, totalmente alinhada às tendências mundiais. Sendo assim, a partir da Praça Clarimundo Carneiro toda a expansão urbana do município deveria seguir os moldes modernos: surgia a “cidade nova” (LOPES, 2010). Esta transformação fica muito clara na mídia local:

(...) da antiga praça do primitivo cemitério (antiga praça da Prefeitura e hoje Clarimundo Carneiro) partiram as avenidas Afonso Pena e João Pinheiro até o mais alto da divisa do primitivo patrimônio, criado pela iniciativa de Felisberto Carrijo e Francisca Alves Pereira, da atual praça Adolfo Fonseca, partiria a avenida que viria a se chamar Cipriano Del Fávero, da atual Praça Rui Barbosa, partiria as avenidas Floriano Peixoto, Cesário Alvim e Rio Branco. (CORREIO DE UBERLÂNDIA, 1970)

As primeiras ruas da moderna cidade rumavam aos trilhos do progresso da cidade, os trilhos da ferrovia Mogiana. Planas, retas e simétricas, estas eram as ruas modernas que ganhavam a “cidade nova”, mostrando o progresso e modernização que Uberabinha estava

experenciando. No entanto, logo surge um embate estético no núcleo urbano – a dificuldade em o antigo e o novo viverem tão próximos:

Em plena zona urbana e mesmo nos trechos principais das pomposas avenidas e das ruas de construções mais luxuosas, existem ainda casas velhas e condenadas que precisam desaparecerem favor da estética de Uberlândia. São casas que já prestaram muito serviço abrigando algumas gerações (...), mas que hoje convertem-se em ruínas e precisam ser demolidas (...) (CORREIO DE UBERLÂNDIA, 1951, p.2)

Com isto, o núcleo urbano de Uberabinha é aos poucos construído conforme os interesses da elite local, almejando fazer com que o município tenha a cara das grandes metrópoles mundiais. O espaço urbano, aos poucos, ganha as formas da Uberlândia atual.

Na década de 40, Uberlândia (já com esta denominação), desponta como importante centro de comercialização, vivendo anos prósperos e atraindo cada vez mais investimentos e novos moradores. A cidade chegou ao ano de 1970 com uma população de 111.466, segundo Censo de Minas Gerais (MINAS GERAIS, 1982). Muito desta expansão, está relacionada a posição geográfica especial da cidade, estando inserido nos eixos de desenvolvimento nacional.

A construção da Ponte Afonso Pena, na divisa entre os estados Minas Gerais e Goiás, juntamente com a abertura de estradas pela Companhia Mineira de Auto-Viação, promoveu a integração norte-sul do território brasileiro, de forma a colocar em comunicação estas duas partes. Pode-se afirmar, então, que a construção de estradas foi uma “tacada de mestre” para Uberlândia (CUPERTINO, 1942 apud. LOPES, 2010). No entanto, não apenas a posição estratégica foi crucial para o desenrolar deste desenvolvimento, mas também as forças políticas e econômicas uberabinhenses/uberlandenses alavancaram este crescimento.

As largas avenidas que foram construídas no núcleo urbano do município representavam a chegada do progresso, assim como ocorreu com as rodovias. Para a elite local, a travessia destes caminhos que interligavam o território nacional simbolizava o progresso tomando conta de Uberlândia. A vontade de retirar os trilhos da Ferrovia Mogiana para transformá-la em ampla avenida reforçam o quanto as forças estavam determinadas a buscar sempre o que havia de mais moderno.

No que diz respeito à estrutura de transportes que se consolida por aqui, o tripé formado (LOPES, 2010) pela ferrovia-Ponte Afonso Pena–Companhia Mineira de Auto Viação, aliados a falta de caminhos alternativos, colocou Uberabinha/Uberlândia em uma posição especial comercialmente.

Por estar nesta posição chave para o desenvolvimento nacional, evidentemente que a região recebeu atenção especial. Um dos grandes acontecimentos por aqui é relatado por

Rondon Pacheco, retratando a “aventura” em asfaltar a rodovia Uberlândia-Itumbiara em 1954, de onde o asfalto foi transportado da Venezuela para Uberlândia, chegando pelos trilhos da Mogiana (PACHECO, 2001). Anos mais tarde, na construção de Brasília, foram muito utilizadas as rodovias e as ferrovias para transportar os materiais de construção até a nova Capital Federal.

2.1.6.2. *Uberlândia separada pela ferrovia*

Observando a cartografia das primeiras vias abertas no núcleo urbano, mais especificamente na “cidade antiga”, é nítida as formas geométricas e irregulares dos lotes, resultando em um espaço urbano “tortuoso”. No momento em que o progresso passa a ditar o urbano uberabinhense e a “cidade nova” é concebida, tudo passa a ficar retilíneo, com quadrados, retângulos, triângulos e quinas, além dos lotes passarem a apresentar as mesmas dimensões.

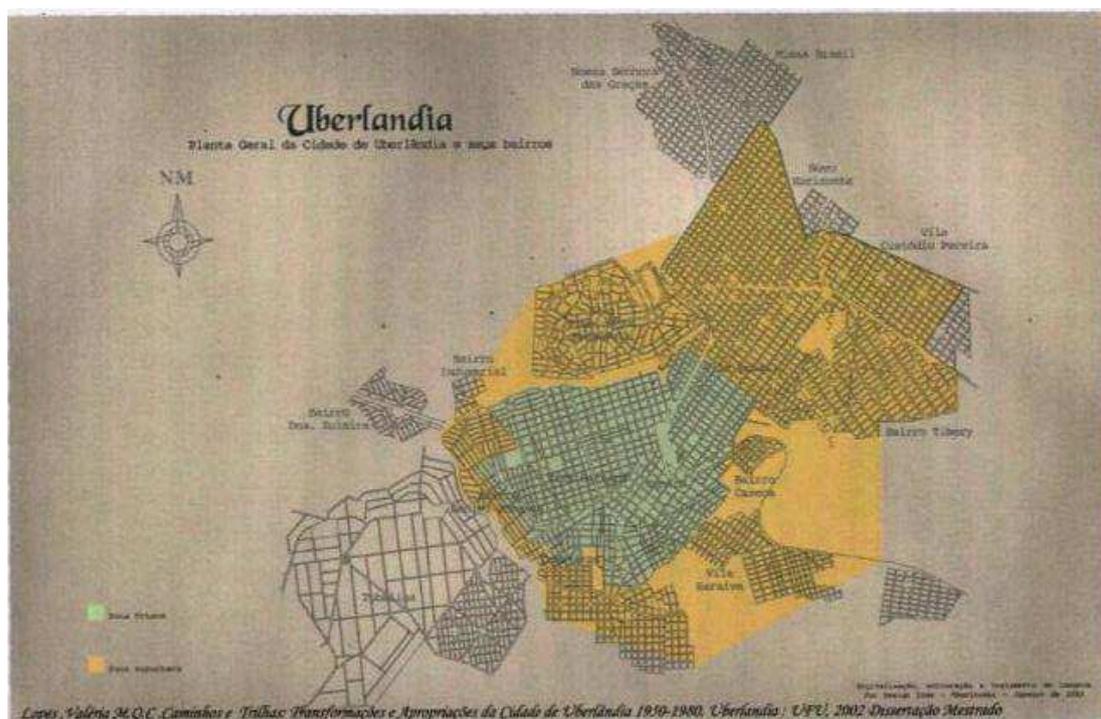
As ideias de desenvolvimentista da elite uberabinhense em modificar o traçado das ruas e lotes tem início no final do século XIX, sendo reforçado ainda a partir de 1948 com o então prefeito José Fonseca e Silva, que desenvolveu um Plano de Urbanização para Uberlândia. Entregue seis anos após o início dos trabalhos, em 1954 é então a apresentada a proposta, que conta com a desapropriação de lotes para a construção de novas ruas e avenidas, construção de muros e passeios, arborização e impostos urbanos.

Durante os estudos para este plano de urbanização, uma notícia do jornal local descreve um pouco da situação em que estava o núcleo urbano de Uberlândia, contando um pouco das dificuldades enfrentadas pelos munícipes em relação à água, à energia, aos transportes, à mendicância e aos assaltos. Vale aqui uma passagem da matéria: “Chegando à final conclusão de que os nossos problemas são os mesmos das grandes capitais do País, o que nos dá certa ufania com relação ao desenvolvimento da cidade.” (CORREIO DE UBERLÂNDIA, 1955). Mesmo com todas as dificuldades enfrentadas, a imprensa local fazia questão de destacar que estes eram sinais do progresso que havia chegado ao município, colocando Uberlândia ao lado das cidades grandes brasileiras. Ainda neste momento histórico, é exaltada a contratação de uma consultoria estadunidense para avaliar a qualidade d’água, além da construção de um *shopping center* ao estilo norte americano na avenida Vasconcelos Costa (LOPES, 2010). Esta era a modernidade almejada pela sociedade local.

A entrada dos trilhos da Mogiana, e sua passagem pela área urbana de Uberabinha, representavam, simbolicamente, a chegada do progresso ao município mineiro. Avenidas, barracões de depósito e comércio, e pessoas, cercam ladearam a estrada de ferro – que passava a dividir a cidade em duas partes.

Retomando a ideia de planejamento urbano, com o Plano de Urbanização apresentado em 1954, um documento nos chama a atenção: o mapeamento detalhado do município e como havia se expandido entre os anos de 1927 e 1954. Neste mapa, é possível visualizar os bairros Aparecida, Tibery, Custódio Pereira, Marta Helena, Nossa Senhora das Graças, Minas Brasil (hoje Minas Gerais), Tubalina, Presidente Roosevelt, Dona Zulmira, Patrimônio, Saraiva, Tabajaras e Cazeca (Mapa 3). Infelizmente, há um “buraco” no mapeamento da Uberlândia entre o final da década de 1920 a início de 50. Mas nestes trinta anos, o que antes se limitava ao bairro Fundinho, dá lugar à “cidade nova” e às primeiras ocupações no Minas Brasil. Uberabinha/Uberlândia viveu uma expansão urbana muito intensa neste período.

MAPA 3 - Uberlândia na década de 1950



Fonte: Arquivo Público Municipal (apud. LOPES, 2010)

Neste mesmo lapso de trinta anos, muitas novidades foram instaladas no município. Nos anos 1940, é inaugurada a Matriz Santa Terezinha, a Estação Rodoviária (antiga), o Fórum e o Mercado Municipal. Nas décadas seguintes, de 1950 e 1960, mais novidades por Uberlândia:

os clubes Uberlândia e Cajubá Country Clube; Colégio Irmãs Salesianas, e as escolas de filosofia e vocacional, além do Hotel Presidente.

A Uberlândia de 1950, contava com aspectos únicos para a região. Apenas um quarteirão possuía asfalto (Fotografia 39), o que foi um grande ponto turístico regional, com pessoas de toda a região visitando e conhecendo a via asfaltada. O aeroporto Tenente Coronel Aviador César Bombonato é então inaugurado em 1953, com 14 pousos diários.

A todo o momento a imprensa local seguia firme em seu trabalho de exaltar os avanços e a modernidade que Uberlândia possuía. Nas páginas do jornal Correio de Uberlândia vinha estampada a frase: “(...) Uberlândia, que gosta de andar na moda, ao sabor dos últimos figurinos.” (CORREIO DE UBERLÂNDIA, 1956). E andar na moda, não significava apenas o modo de se vestir, mas também de morar. A verticalização ganha espaço em meio a área central da cidade, com a construção dos edifícios Tubal Vilela e da Drogasil, além do Hotel Presidente, possuindo seus moradores e hóspedes “(...) os locatários, mostrando que são gente civilizada, surpreendeu com uma procura que esgotou os apartamentos.” (CORREIO DE UBERLÂNDIA, 1962)

FOTOGRAFIA 39 - Av. Afonso Pena x Rua Bernardino Guimarães (asfaltada) - Década de 1950



Fonte: Arquivo Público Municipal (apud. LOPES, 2010)

Na outra ponta da cidade, no bairro Brasil, após os trilhos da Mogiana, era possível perceber o contraste: poeira, buracos, mau cheiro e falta de sinalização. Encontrar o endereço era “(...) tão difícil como encontrar uma agulha no palheiro.” (CORREIO DE UBERLÂNDIA,

1976). Enquanto que no Jardim Altamira, todos os lotes já eram entregues com toda a infraestrutura básica. Tal infraestrutura chegou ao bairro Brasil apenas na década de 1970.

Ainda na década de 1950, com a mentalidade de urbanização progressista da elite uberlandense, um ponto começa a incomodar esta parcela da população: a ferrovia e seu entorno estavam deixando a cidade feia, com sujeira e pobreza expostas. Assim, tão rapidamente a prefeitura municipal logo tratou de propor um novo lugar para a estação ferroviária. Assim, iniciava-se o embate para afastar a ferrovia da área urbana e moderna de Uberlândia.

A especulação imobiliária, com a notícia desta possível “revitalização” da área central, passa a atuar de forma intensa sobre o espaço urbano. Terrenos eram valorizados em pontos estratégicos da cidade, destacando-se principalmente a figura de Tubal Vilela, grande empresário e loteador neste momento. No entanto, a título de curiosidade, o primeiro loteamento uberabinhense data de 1927, com a figura de Raimundo Martins, comerciante local que adquire a Fazenda Salto de Francisco Pacheco e divide estas terras, originando o que pode ser dito como primeiro loteamento do município e que hoje é o bairro Martins.

Mesmo em meio à crise da ferrovia Mogiana, com seus trilhos e estação praticamente no coração de Uberlândia, esta vinha desempenhando papel de suma importância para o município e região triangulina. O asfalto destinado ao asfaltamento da rodovia Uberlândia-Itumbiara, chegou em 20 vagões lotados deste material, promovendo mais uma vez o progresso a cidade. Temos, aqui, esta contradição: os trens enfeiam a cidade, mas foram eles que trouxeram o moderno a ela.

A prefeitura municipal de Uberlândia, “segurando” todas as reivindicações da sociedade uberlandense, a qual exigia iluminação nas ruas, sistema de esgoto, construção de travessias sobre os trilhos, abertura de novas vias e calçamento (LOPES, 2010), se vê diante do impasse em alterar a rota da Mogiana para fora dos limites da área central. Nesta equação ainda entra o intenso tráfego de caminhões que circulavam por ali, vindos de São Paulo e Rio de Janeiro rumo ao Brasil Central, e que não tinham outra opção senão passar por dentro da cidade, ocasionando o intenso fluxo na Av. Floriano Peixoto, onde terminava uma destas rodovias, e muitas vezes dificultando a circulação por ali. O então prefeito, Tubal Vilela, desenvolve o projeto de remoção da estação ferroviária juntamente com os trilhos da ferrovia, para outra localidade de Uberlândia, e assim comunica a Companhia Mogiana (CÂMARA MUNICIPAL, 1954).

Os prefeitos seguintes continuaram empenhados com a problemática dos trilhos que dividiam a cidade em duas partes, e foram além. Muito ligados à elite uberlandense,

promoveram uma série de projetos e alterações na cidade, como a abertura de novas ruas, doação de terras para o Sindicato Rural construir o Parque de Exposições (hoje Camaru), além de negociarem a antiga sede para abrigar a Associação Comercial e Industrial de Uberlândia (ACIUB). As duas instituições possuem grande influência nas decisões tomadas pela gestão pública e são politicamente muito ativas. Outra realização foi a abertura da Avenida João Naves de Ávila sobre o leito da ferrovia, visando desafogar o intenso tráfego da Avenida Floriano Peixoto. Ao final da década de 1980, é dado início às obras do Anel Viário Ayrton Senna visando desviar o fluxo de veículos para fora de Uberlândia, obra esta não concluída até o momento (OSORIO, 2016).

Aos poucos, o município de Uberlândia foi mudando, como novos prédios, viadutos e passarelas, transformando a paisagem urbana. No entanto, o passado continuava presente próximo à ferrovia e suas instalações de apoio: barracões, armazéns, oficinas hospedagens e depósitos, cercavam a Uberlândia progressista e moderna. Havia, ainda, os funcionários que moravam nas proximidades da estação, divididos em duas colônias: uma para aqueles que trabalhavam para o chefe da estação, além dele mesmo, e outra colônia para a equipe de manutenção, maquinistas e foguistas.

Encerrada a apresentação sobre cada um dos municípios selecionados, é possível entender como que em um espaço de duzentos anos uma região habitada praticamente por indígenas locais passa a ser um grande centro de comércio nacional, inserido nas principais redes nacionais, e de onde cada um destes municípios possui um papel importante dentro desta cadeia de comércio e serviços.

Considerando o papel que cada uma delas desempenha, é válido sistematizar, de forma sintética, pois não é nosso interesse aprofundar muito nesta temática, a função dos municípios do Triângulo, tendo a sua participação na economia regional e nacional. Para tanto, utilizamos a classificação de municípios pequenos, médios e grandes.

2.2. Cidades pelo Triângulo Mineiro

Tendo em vista a importância destes municípios aqui apresentados, e vista as suas historiografias e trajetória até se tornarem o que são hoje, nos permite então avaliar neste momento, a participação destes dentro do contexto nacional: como que estas cidades médias (excetuando Uberlândia- grande; e Sacramento- pequena) participam da malha urbana brasileira, além do que, o que representa região do Triângulo Mineiro para o Brasil.

A definição do que se define como cidades pequenas, médias e grandes, advém da década de 1970, em que o índice populacional passa a definir em qual categoria cada um dos municípios se encaixa. Esta metodologia classificatória, se baseia no consumo, renda, demandas pelo transporte e divisão do trabalho – fatores estes que costumam concentrar a demografia– sendo definido por Santos (2005):

- Pequenos: até 100 mil habitantes
- Médios: entre 100 a 500 mil habitantes
- Grandes: acima de 500 mil habitantes

Entretanto, avaliar os municípios exclusivamente através de seu tamanho populacional, não é o suficiente – uma vez que há tantos outros fatores envolvidos em analisar tal classificação. Castello Branco (2007), salienta que tal visão, de modo que se assim utilizada, permitiria incluir na mesma categoria, cidades com funções na rede urbana díspares. Coloca-se nesta equação, que esta definição de classificação populacional aqui apresentada, data de 1970, período este que as cidades brasileiras possuíam dimensões muito diferentes, uma vez que hoje, os principais centros urbanos, muitas das vezes, ultrapassam a marca de dois milhões de habitantes – podendo não atender muito bem as necessidades atuais. Sendo assim, é preciso avaliar muito bem a forma como será definida tal classificação.

Para tal pesquisas sobre o Triângulo Mineiro, a definição de cidades médias de Milton Santos (2005), encaixa muito bem aqui, podendo ser identificado um município pequeno, quatro médios, e um grande. Esta classificação auxilia no entendimento quanto ao papel que cada uma delas exerce sobre o território triângulino.

Diante do cenário nacional, o destaque vai quanto a importância das cidades médias, estando em suas atividades desempenhadas para atender o mercado interno e externo. Conforme trabalho de Santos e Silveira (2001), estas possuem o papel de interpretar a técnica utilizada no sistema produtivo industrial e agrícola:

“(...) as cidades médias têm como papel o suprimento imediato e próximo da informação requerida pelas atividades agrícola e desse modo se constituem em intérpretes da técnica e do mundo. Em muitos casos, a atividade urbana acaba sendo claramente especializada, graças às suas relações próximas e necessárias com a produção regional.”

Adentrando ao espaço urbano destes municípios médios e grandes, observa-se como que estes estão estruturados, tendo a sua organização interna de forma a privilegiar as suas interações com a região, país ou mundo. A diversificação das atividades que antes se limitava apenas aos grandes centros urbanos, passa a ser encontrado também nestes de menor porte.

Tendo esta ascensão destes centros urbanos, a primeira constatação é a melhora da qualidade de vida nestas localidades. No momento em que elas passam a se inserir na rede urbana nacional, e tendo contato com os grandes centros, os municípios médios principalmente, passam a compor as atividades econômicas nacionais – participando de forma direta ou indireta.

Esta inserção e participação dos municípios menores, se deve muito a sua dinâmica, contando com oportunidades de formação educacional, qualificação profissional e ascensão no mercado de trabalho – mas sem abrir mão da qualidade de vida e dos problemas dos grandes centros urbanos (trânsito, insegurança, miséria, etc.), sendo um importante atrativo este.

2.2.1. Pequenas cidades no Triângulo

O único município triangulino de pequeno porte analisado é o de Sacramento. Primeira ocupação da região, não acompanhou o ritmo de crescimento do Triângulo Mineiro, sendo tão logo superada em termos populacionais pelos demais. Atualmente possui cerca de 25.998 habitantes (IBGE, 2017). A problema da cidade foi de não ter nenhum grande destaque no setor agropecuário, comercial ou industrial, e, assim, ter ficando “apagada” diante da economia e dinâmica da região.

Por estar mais distante de grandes fluxos econômicos, a cidade acabou ficando distante também de uma ampla malha rodoviária. Por ela, passam as rodovias BR 464 e MG-190. Ambas não desempenham a função de grandes eixos viários estruturais nacionais, deixando o município de fora da dinâmica mais intensa.

2.2.2. Cidades médias no Triângulo

O maior grupo, com quatro municípios – Ituiutaba, Araguari, Uberaba e Araxá –, desempenha grande função para a região. Contando com parques industriais, atividade comercial expressiva, bem como produção agropecuária, eles despontam e participam ativamente no desenvolvimento e competitividade do Triângulo Mineiro no mercado nacional. As rodovias que cortam estes municípios, são importantes eixos viários nacionais, tais como a

BR-365, a BR-050 e a BR-452. Com isto, cada uma das cidades buscou se especializar em atividades econômicas próprias, de modo a atender o mercado nacional.

A cidade de Ituiutaba se especializou na atividade leiteira e no café, e mais recentemente, na cana-de-açúcar. Araguari seguiu também com a produção de café, além de desenvolver a atividade comercial atacadista. Uberaba hoje é conhecida nacionalmente pela sua tradição na produção bovina, especialmente com zebus, além dos laboratórios de melhoramento genético para a atividade pecuária. Araxá se beneficia com a atividade mineradora do nióbio.

Em termos populacionais, três destes municípios estão na casa dos 100 mil habitantes: Ituiutaba (103.333), Araguari (147.445) e Araxá (102.238), enquanto que Uberaba totaliza 289.376 habitantes (IBGE, 2017), assumindo a posição de segunda maior cidade da região do Triângulo Mineiro.

Observa-se, assim, como que estas cidades médias possuem importância no cenário nacional. Com importantes atividades agropecuárias e industriais, estas cidades cresceram e desenvolveram de forma mais significativa na região triangulina. Destaca-se ainda, a posição geográfica destes municípios, inseridos nos grandes eixos viários nacionais, reforçando a importância que as rodovias podem desempenhar no crescimento das cidades.

2.2.3. Cidades Grandes no Triângulo

De cidade grande, acima dos 500 mil habitantes, está apenas Uberlândia, a “capital do Triângulo Mineiro” a maior e principal cidade da região, com seus 673.613 habitantes. Centro de tudo o que acontece na macrorregião, a cidade é polo regional, atraindo pessoas de todo o Triângulo em busca de comércio diversificado, serviços e atendimentos.

Para alcançar o posto de polo regional, a elite local sempre buscou recursos e projetos para fazer de Uberlândia uma cidade referência onde o progresso chega primeiro. O esforço em “desviar” a ferrovia Mogiana de seu trajeto previsto, e tempos depois, a rodovia BR-050, reforçam a força política que a sociedade local conseguiu construir. Nos dizeres de Soares et al (2004, p. 156):

A cidade de Uberlândia mudou de conteúdo e qualidade, passando a manter relações constantes e duradouras com o seu espaço regional, o que inclui [...] toda a região do Triângulo Mineiro/ Alto Paranaíba, assim como as regiões do nordeste paulista e do sudeste, sul e sudoeste goiano. Além de manter articulações com centros urbanos de hierarquia superior, entre eles: São Paulo, Brasília Goiânia e Belo Horizonte.

Sempre em busca de especialização no setor comercial e de serviços, consolidando a cadeia comercial na cidade, além da infraestrutura viária eficiente para escoar tal comercialização, Uberlândia desponta nas suas atividades. Soma-se ainda a força política em atrair investimentos para o município, colocando-a em posição de destaque.

Localizada no entroncamento de cinco rodovias (BR-050, BR-365, BR-452, BR-455 e BR-497), facilitando o acesso aos quatro cantos do extenso território brasileiro, fizeram de Uberlândia uma cidade estratégica comercialmente, atraindo centrais de distribuição, indústrias e empresas diversas. Com isto, servida por importantes eixos rodoviários brasileiros, o município uberlandense se utiliza de sua posição geográfica e força política para consolidar a sua posição de polo regional, atraindo investimentos de diversos setores e colocando Uberlândia como uma das principais cidades interioranas nacionais.

2.3. Cidades e Rodovias

Seria possível pensar que o crescimento e desenvolvimento dos municípios está atrelado à sua inserção na malha ferroviária/rodoviária? E que quanto mais importantes forem estes eixos viários, mais chances terá o município em se tornar uma grande e importante cidade para o mercado nacional e/ou internacional?

Observando o caso do Triângulo Mineiro, objeto de estudo deste trabalho, este tem sido um fator relevante para o desenvolvimento dos municípios, tendo em vista que Sacramento, distante das principais rodovias de grande fluxo da região, ficou limitada em seus 26 mil habitantes. No oposto, está Uberlândia, polo regional com mais de 670 mil habitantes, cortada por cinco rodovias federais, e importante cidade no âmbito nacional.

O correto é afirmar que as ferrovias e rodovias foram essenciais para o crescimento e desenvolvimento das cidades: não apenas no Brasil, mas no mundo. Foram por meio delas que as cidades modernas foram levantadas, sendo o meio por onde chegaram novos moradores e trabalhadores, materiais para construir os centros urbanos, além de transportar mercadorias e informações. Há essa necessidade em estar conectado com outros núcleos urbanos.

Muito relacionada ao processo de industrialização nacional, as rodovias acompanharam a expansão dos parques industriais, de forma a garantir o transporte eficiente e barato para atender com matéria-prima estas plantas industriais, e depois levar o produto final até o consumidor. Novamente, tomando como base o caso brasileiro, as primeiras rodovias surgem

no eixo Guanabara-São Paulo (BARAT, 1969), de onde surge o primeiro eixo de industrialização nacional na segunda metade da década de 1950, e depois se espalhou pelo país, a qual o precário e obsoleto sistema ferroviário inglês não dava conta de atender as demandas que surgem.

Aos poucos, os mercados internos, espalhados e fragmentados pelo território nacional, passam a ter contato com seus “vizinhos” conforme a chegada das rodovias entre estas localidades, interligando-as. Ou seja, foi-se construindo, aos poucos, a sonhada integração econômica e divisão do trabalho dentro do território nacional, de forma a substituir os produtos que até então eram importados (BARAT, 1969), criando a nascente indústria nacional.

No Triângulo Mineiro, não foi diferente. Uberaba, Uberlândia e Araguari aproveitaram o traçado da ferrovia Mogiana em seus respectivos territórios, sabendo explorar as vantagens em se possuir tal infraestrutura. Com isto, despontaram como municípios importantes para o desenvolvimento da região triagulina, marcando história. O mesmo ocorreu com as rodovias, da qual Uberlândia desponta como polo regional, integrando o território nacional com a sua inserção na malha rodoviária nacional, funcionando como importante entroncamento viário.

Analisando o processo de industrialização do Triângulo Mineiro, este processo tem mais forças em Uberlândia, devido a questões políticas mais fortes desta localidade, atraindo maiores montantes de investimentos. Inaugurado o parque industrial uberlandense, faz com que o município tenha mais um motivo para ter um complexo de rodovias que passem pela cidade, de tal modo, que fortaleceu esta posição de polo regional que esta possui.

Assim como ocorreu no restante do Brasil, as rodovias do Triângulo se concentraram principalmente na região de Uberlândia, de onde vinha em crescente ascensão o total de habitantes, indústrias se instalavam, investimentos federais chegavam a todo momento, dentre tantos outros fatores. Com isto, as rodovias foram sendo traçadas no entorno dos polos regionais, já que estava em certa transição, entre Uberaba e Uberlândia – justificando o porquê rodovias importantes estão concentradas nesta região: BR-050, BR-365 e BR-262 (Mapa 4).

2.4. Formando um polo regional

A formação e a consolidação de um polo regional é, de certa forma, contraditória: enquanto um município atrai investimentos, mão-de-obra e infraestrutura, outros perdem esta força, restando-lhes a subordinação à cidade polo. Alguns casos podem ser exploratórios, enquanto em outros, há a relação de complementaridade, no qual todos crescem junto, mas sempre com a cidade polo obtendo vantagens

Em seus estudos e trabalhos, Perroux (1977), traz a discussão de como algumas cidades podem alavancar o seu crescimento, se desenvolver de forma avassaladora enquanto que outras ficam para trás, praticamente estagnadas. O desenvolvimento econômico se dá de forma heterogênea pelo espaço. Para essas reflexões, o autor teoriza o crescimento polarizado, visando explicar o motivo que isto ocorre:

“O crescimento não aparece, simultaneamente, em toda a parte. Ao contrário, manifesta-se em pontos ou polos de crescimento com intensidades variáveis, expande-se por diversos canais e com efeitos finais variáveis sobre toda a economia” (PERROUX, 1977)

Tal afirmação é construída tomando como base três aspectos estruturais observados por ele: o surgimento e o desaparecimento de empresas, a difusão desigual quanto ao crescimento de empresas e regiões e o crescimento desigual de setores e regiões. Ou seja, o crescimento é diferenciado tanto dentro de empresas do mesmo segmento quanto entre cidades que desenvolvam a mesma atividade. Assim, fatores e especificidades determinam qual localidade irá “vencer” a disputa e se tornar polo regional.

A formação e a consolidação de um polo regional muito se associa à articulação entre as localidades que compõem a região, abordando, assim, o sistema de transportes, que é responsável por interligar estes espaços, compondo uma cadeia de interações e trocas, base fundamental para a manutenção de uma cidade que assume a posição de polo na região.

O isolamento geográfico se torna, assim, um grande entrave para qualquer município que venha a se tornar um polo regional. Faz-se necessária a existência de infraestruturas bases, como estradas, redes de comunicação, empresas especializadas em insumos, dentre outros (SOUZA, 1993). Com isto, é mobilizada toda uma cadeia produtiva necessária para dar o “pontapé inicial” para a construção da identidade de polo.

Com esta infraestrutura necessária, é preciso, então, atrair a indústria motriz. Estas empresas terão o papel de construir o espaço produtivo de forma a atender às necessidades básicas para a operação destas plantas industriais. Assim, atende-as com seus insumos e,

também, como mão-de-obra, provocando o despontar do núcleo urbano e sentindo um crescimento intenso de sua economia e população, fatores que a fortalecem um polo.

2.5. O Triângulo Mineiro para o Brasil

Até meados da década de 1950 o crescimento do Brasil aconteceu forma localizada, restrita e desigual. Enquanto o Sudeste e Sul vivenciavam prosperidade e crescimento, as regiões Nordeste e Norte passavam despercebidas e sem atenção. O verdadeiro destaque de polos nacionais neste período se restringe aos estados de São Paulo e Rio de Janeiro, de onde surgiram as primeiras indústrias nacionais, justamente pela existência da infraestrutura básica para tais operações. Como São Paulo era a “maquina financeira” nacional, com a riqueza do café, e Rio de Janeiro, a capital federal, foi ali que aconteceram os maiores crescimentos urbanos.

A hegemonia Paulista-Carioca se manteve até meados dos anos de 1968 quando, com a mudança da capital federal para Brasília, juntamente com as políticas de integração nacional, foi iniciado o processo de equipar e estruturar o território nacional como um todo, consolidando o mercado interno. Com isso, outros estados foram inseridos no movimento de progresso nacional, como Minas Gerais e Bahia, concorrendo, assim, com São Paulo e Rio de Janeiro, que seguiam firmes dentro o cenário econômico nacional com os seus parques industriais consolidados.

Este processo ficou historicamente conhecido como “desconcentração industrial brasileira”. O que aconteceu naquele momento não foi uma mudança dos polos nacionais, os quais se mantêm até a atualidade, mas sim, a formação de polos secundários, os quais hegemonizam a região em que estão inseridos, mas continuando subordinados aos grandes centros nacionais: São Paulo e Rio de Janeiro são as duas metrópoles que continuam a influenciar o território brasileiro.

O que acontece é uma redução das desigualdades entre as regiões brasileiras, sem atribuir poder/competitividade efetivamente a estes novos polos que formaram, os quais se voltaram para o atendimento apenas de suas regiões de influência. É na formação destes “subpolos regionais” que vem a se consolidar a região do Triângulo Mineiro.

A região do Triângulo Mineiro tem como polo regional a cidade de Uberlândia. Polarizador, este município é responsável por liderar o crescimento e desenvolvimento da região triangulina com a sua inserção na malha rodoviária, indústrias e serviços, atendendo à

região e ao Brasil. A “capital do Triângulo” conta com atributos que a colocam com um polo regional: conta com rodovias, telecomunicações, indústrias e mão-de-obra especializada.

Para alcançar tal posição, Uberlândia teve que mobilizar sua elite local, ganhar forças políticas e conquistar parcerias com municípios do entorno. Não foi um caminho fácil devido à concorrência de peso, como Uberaba e Araguari. Assim, restou ao município uberlandense se esforçar muito para chegar ao que é hoje. Ser polo regional é uma questão de status de uma cidade com crescimento acentuado e moderna, justamente o que almejava a elite local uberlandense.

O município de Uberlândia é visto como o centro regional da região triangulina devido à sua população residente, à taxa de crescimento desses habitantes, às oportunidades que a cidade oferece, à economia fortalecida, ao parque industrial, aos serviços, dentre outros fatores. Mas não é apenas Uberlândia que compõe o Triângulo Mineiro: outros municípios participam ativamente da rede regional, tendo destaque alguns deles: Ituiutaba, Uberaba, Araguari e Araxá (Quadro 1).

QUADRO 1 - Comparativo População e PIB per capita – Triângulo Mineiro

	População 2010	População 2018 (est.)	Crescimento Pop.	PIB per capita
Uberlândia	604.013	676.613	12%	R\$44.612,40
Uberaba	295.988	328.272	10,90%	R\$38.881,05
Araguari	109.801	117.445	6,96%	R\$31.979,16
Ituiutaba	97.171	104.526	7,56%	R\$26.575,53
Araxá	93.672	104.283	11,32%	R\$47.720,25

Fonte: IBGE, 2018 (Org. OSORIO, 2018)

A segunda maior cidade da região, Uberaba concentra importantes serviços assim como Uberlândia, possuindo, também, força polarizadora sobre cidades do entorno, como Campo Florido, Delta, Veríssimo, dentre outras. Sua economia é também fortalecida, principalmente com o comércio agropecuário e a genética bovina. Mesmo não possuindo o mesmo porte e força que Uberlândia, Uberaba consegue se assegurar como um sub-centro regional, polarizando as cidades menores em seu entorno, mas permanecendo sob domínio do polo regional uberlandense.

O mesmo pode ser percebido em Ituiutaba: quarto maior município em termos populacionais no Estado de Minas Gerais. Polarizando as cidades do entorno (Santa Vitória,

Gurinhata, Capinópolis, etc.), Ituiutaba concentra amplo polo comercial e de serviços para estes municípios próximos, possuindo sua economia local consolidada e forte, mas sem condições de disputar com a hegemonia uberlandense.

No entanto, o município de Araxá chama a atenção: o PIB per capita da cidade, consegue superar o de Uberlândia, atingindo R\$ 47 mil, o maior da região, sem, no entanto, ser polo regional do Triângulo Mineiro. O que acontece neste caso em específico é a ampla participação da atividade mineradora no município, atividade que movimenta altos montantes de dinheiro, o que contribui com a renda per capita da localidade. Isso reflete no crescimento de Araxá, aproximando-se ao ritmo de Uberlândia devido às oportunidades que a cidade oferece para empreendedores e trabalhadores, justamente devido a esse grande montante financeiro que circula pela cidade, chamando a atenção de potenciais investidores e empresários.

Observa-se, então, que há uma articulação entre os municípios triangulinos e como isto se reflete na organização e na divisão da região: em termos populacionais, economia, oportunidades, crescimento, dentre outros. O que pode ser chamado de “forças” de cada uma destas cidades demonstra qual a sua função dentro da rede regional. Em conjunto, as cidades triangulinas conseguiram se fortalecer e formar uma importante economia nacional.

Evidentemente que para construir esta unidade regional o planejamento serviu como uma importante ferramenta, atribuindo funções e especificidades para cada município, que, bem organizados, complementam as atividades da região. Tendo em vista a questão de ordenamento do território triangulino, que o colocou em posição de destaque no cenário nacional, é válido entender um pouco como isso aconteceu, analisando como que o Estado de Minas Gerais planeja esta unidade.

CAPÍTULO 3 – UM TRIÂNGULO EM CONSTRUÇÃO

3.1. Formação do Triângulo Mineiro

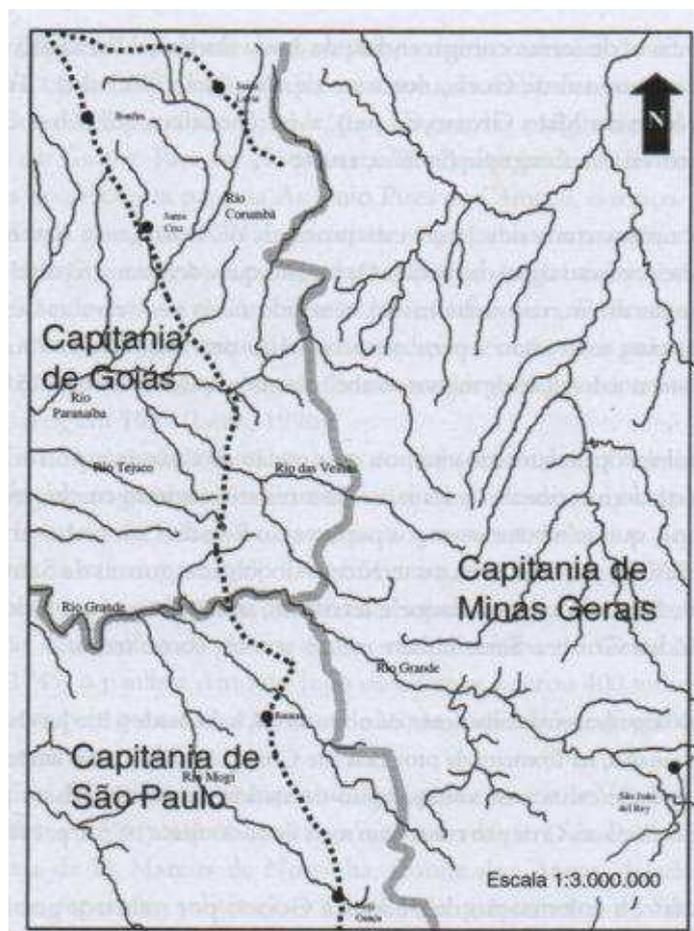
A formação da região do Triângulo Mineiro acontece no decorrer de boa parte da história do Brasil, às margens, estando de fora de boa parte dos principais acontecimentos históricos nacionais. Sua relevância só iria chegar com a formação de um mercado nacional, em meados do século XVIII.

Pode-se dizer, então, que a região mineira tem a sua história contada a partir da segunda metade do século XVIII (GUIMARÃES, 2010; LOURENÇO, 2005), com as primeiras explorações portuguesas, as quais adentraram o território colonial em busca de minérios. A localidade ficou conhecida como Sertão da Farinha Podre (SOARES, 1997, p. 111). Durante os anos de 1720 a 1748 a região do Triângulo Mineiro ficou sob domínio paulista, fruto do desdobramento das expedições bandeirantes.

As expedições bandeirantes chefiadas pela Coroa Portuguesa, juntamente com as Capitânicas de São Paulo e Minas Gerais, tinham o intuito de explorar as riquezas do interior da colônia brasileira, além de construir caminhos para desbravar o território. Tais expedições partiram de São Paulo rumando os rios Atibaia, Camanducaia, Moji-Guaçu, Rio Grade, Rio das Velhas e adentrando em Goiás, passando pelas terras do Triângulo Mineiro, abrindo novos caminhos, ficando estes conhecidos como Estrada Real (Minas Gerais e Rio de Janeiro) e Anhanguera (São Paulo, Minas Gerais e Goiás) (Mapa 5), vias que foram muito utilizadas no processo de ocupação destas localidades, além de ser a principal rota de escoamento dos minerais preciosos encontrados (Ouro Preto e Diamantina -MG; e Pirenópolis e Corumbá-GO), perdurando este ciclo ao longo do século XVIII. As ocupações, em sua grande maioria, se concentravam às margens destes caminhos (LOURENÇO, 2005).

Nas expedições de desbravar o interior do Brasil foram encontradas algumas minas de ouro em Goiás e em Mato Grosso no final daquele século, colocando o Triângulo Mineiro na rota de exportação deste minério, ligando o centro-oeste a São Paulo e Rio de Janeiro, de onde era enviado a Europa.

MAPA 5 - Estrada Anhanguera



Fonte: Lourenço, 2005

Fazendo uso desta posição geográfica estratégica, a região mineira passa a experimentar uma nova dinâmica, com a sua função de interligar as minas de ouro aos mercados consumidores. Com isto, o Triângulo Mineiro caracteriza-se como ponto de abastecimento das tropas que iam e vinham assumindo o papel de entreposto, consolidando como importante centro de comercialização (CLEPS, 2005). Com isto, surgem os primeiros aldeamentos na região (Quadro 2).

O século XIX ficou marcado pela passagem da ferrovia na região, conectando Minas a São Paulo e Rio de Janeiro, grandes economias nacionais, e ao Brasil Central, que surgia neste momento, vindo a se tornar o que é hoje, um importante eixo econômico brasileiro. O território mineiro passou a vivenciar grandes e intensas transformações neste período, refletindo nos próximos anos.

QUADRO 2 - Primeiros aldeamentos no Triângulo Mineiro

Nome do aldeamento	Provável ano ou período de criação	Situação atual	Nome atual e situação administrativa	Ano de criação da condição atual
Baixa	1776-1816	Existente	Baixa: distrito de Uberaba (MG)	1953
Boa Vista	1776-1816	Extinto	-	-
Estiva	1776-1816	Extinto	-	-
Lanhoso	1775	Extinto	-	-
Piçarrão	1776-1816	Extinto	-	-
Rio das Pedras	1748	Existente	Cascalho Rico (MG): sede de município	1948
Rocinha	1776-1816	Existente	Tapuira: distrito de Uberlândia (MG)	1943
Santana do Rio das Velhas	1748	Existente	Indianópolis (MG): sede de município	1938
Uberaba	1776-1816	Existente	Uberaba (MG): sede de município	1836

Fonte: Oliveira, 2013

Esta lista de municípios acima é um tanto questionada, pois há divergências entre os pesquisadores quanto ao que seriam tais aldeamentos, tanto é que aqui se considera Desemboque como primeiro núcleo urbano (se utilizou deste conceito para se estabelecer com melhor precisão). No entanto, denota-se que alguns destes aldeamentos conseguiram se manter, e hoje são municípios sede ou distritos, que contam parte da trajetória de ocupação e atividades na região do Triângulo Mineiro.

O século XX marcou o Triângulo Mineiro com a construção de Goiânia (1933), e, mais tarde, Brasília (1960), juntamente com a expansão da fronteira agrícola nacional rumo ao interior, fazendo com que a região despontasse no cenário brasileiro. Toda essa transformação espacial no Centro-Oeste se refletiu no Triângulo Mineiro de forma a compor um importante eixo nacional ligando a capital nacional e a fronteira agrícola aos principais mercados consumidores nacionais e a exportação.

Fazendo uso de sua posição geográfica privilegiada, e atenta ao que estava ocorrendo no país, a região se volta para a agropecuária e para os complexos agroindustriais, embarcando no movimento desenvolvimentista nacional. Destaca-se também, neste período, a formação e consolidação de um comércio atacadista e de serviços, o qual ocupa, hoje, a posição de destaque dentro do mercado nacional.

O primeiro núcleo urbano do Triângulo Mineiro é localizado próximo à Serra da Canastra, às margens do Rio Araguari (ou das Velhas, ou, ainda, das Abelhas): o Julgado de Nossa Senhora do Desterro das cachoeiras do Rio das Velhas do Desemboque (GUIMARÃES, 2010), hoje chamada simplesmente por Desemboque, distrito de Sacramento. A formação deste povoado está relacionada a descoberta do ouro ali, originando o núcleo de mineração regional, com o seu auge entre os anos de 1740 a 1789 (RAMIRES; SOARES; SOUZA, 2005).

Denota-se que Desemboque não consta na tabela de aldeamentos apresentada anteriormente, sendo necessário adentrar aos termos conceituais. Neste trabalho, adota-se a terminologia encontrada nos trabalhos de Luis Augusto Bustamante, que faz a distinção entre aldeamentos e arraiais. Os aldeamentos seriam aquelas ocupações que não se fixavam em um dado lugar, estando em movimento pelo espaço em busca de terras férteis, além de guerras que os forçavam a se deslocar. Enquanto que os arraiais são nitidamente estruturas urbanas, fixas no espaço e com dinâmicas próprias.

Com a formação deste núcleo, e em meio ao eixo de mineração em Goiás, estradas foram abertas em função da atividade mineradora, com o intuito de escoar ouro em direção a São Paulo e a Rio de Janeiro. A primeira delas foi a Estrada de São Paulo (ou Anhanguera), interligando o litoral paulista à região central de Goiás, atravessando o triângulo. No entanto, vale aqui um fato interessante: o governador de Goiás ordenou a “instalação” de províncias ao longo desta estrada, com a intenção de dar apoio e proteção aos usuários. Como desdobramento, a região do Triângulo Mineiro passa a ser de domínio goiano entre os anos de 1746 a 1816. Com a crise da mineração, a região volta à administração mineira.

A segunda estrada, a Rota Salineira, tinha início no litoral do Rio de Janeiro e rumava, assim como a Estrada de São Paulo, ao estado de Goiás, cortando de ponta-a-ponta Minas Gerais. Esta rota visava a integração regional, origem para o que viria depois a ser o mercado nacional.

Como é possível perceber, a região do Triângulo Mineiro sempre esteve em meio às disputas de dominação por São Paulo, Goiás e Minas Gerais. Estes movimentos de tentativa de anexar o território às unidades administrativas acabaram por emancipar aspirações separatistas (SOARES, 1997, p. 108) que defendiam a autonomia do Triângulo, movimento ainda defendido na atualidade.

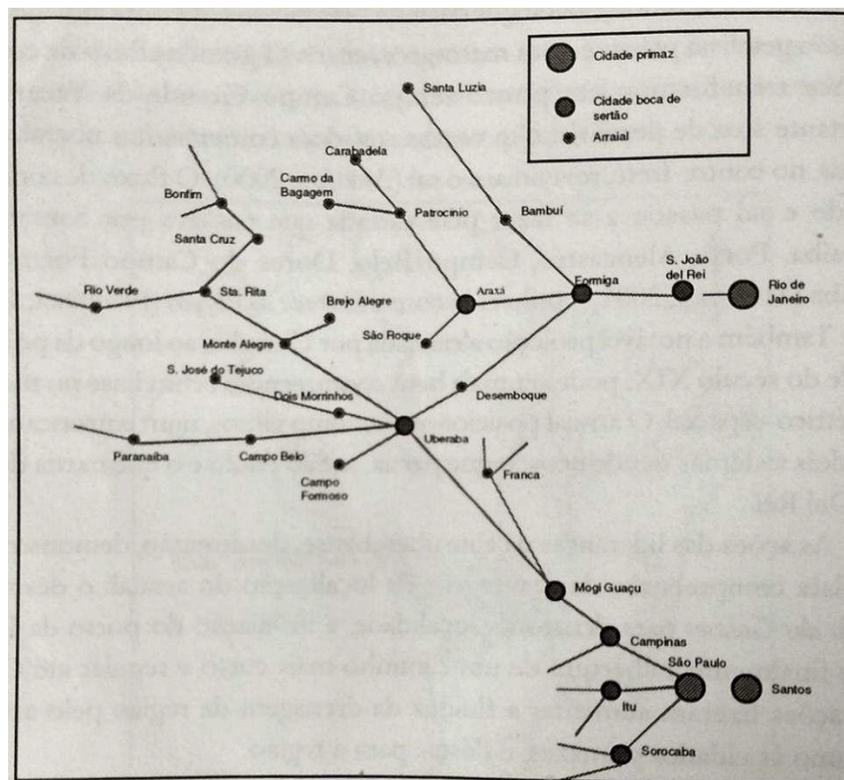
Em meio aos movimentos separatistas do estado mineiro, além da próspera exploração mineira, outro povoado é constituído: Julgado de Araxá, voltado para o desenvolvimento bovino (RAMIRES; SOARES; SOUZA, 2005). Diante deste cenário de cisão, novos povoados

se formavam, mas sempre ressaltado a proximidade com o Estado vizinho: o oeste do Triângulo Mineiro ligado a São Paulo, enquanto o Sul e a Zona da Mata, porção leste, estavam articulados com o Rio de Janeiro (GUIMARÃES, 2010).

Com o auge da exploração do ouro entre as décadas de 1740 a 1780, a região viveu grande período de prosperidade e expansão até o esgotamento destas minas e o consequente declínio da atividade exploradora. Sentindo os impactos do enfraquecimento da mineração, a produção agropecuária aos poucos tomou a região no final do século XVIII. Visualizando esta nova dinâmica que se instalava, nota-se o esvaziamento dos centros urbanos e a migração para o campo neste período em busca de melhores oportunidades.

Neste período, novos povoados começam a se formar por meio de incentivos promovidos por Marquês de Pombal, como isenções de tributos e concessões de sesmarias (LOURENÇO, 2005), se espalhando pelo território triangulino, tais como Patrocínio e Uberaba. Aos poucos, esses municípios foram se especializando no rebanho bovino, a partir do qual podiam abrir novos caminhos até os locais de reprodução e de engorda, rumo os mercados consumidores. Com condições naturais favoráveis e localização geográfica estratégica (Mapa 6), a atividade da pecuária deu forma ao território do Triângulo Mineiro.

MAPA 6 - Rede de interações de Minas Gerais com São Paulo e Rio de Janeiro (1840)



Fonte: LOURENÇO, 2005

3.2. Polarização regional

Em meio à expansão da atividade agropecuária na região, forma-se então um pequeno arraial no ano de 1808: o Arraial de Capelinha (atual Uberaba). Fazendo uso de uma agropecuária tecnicamente pouco desenvolvida, esta localidade se beneficiava das condições naturais e da força de trabalho ali instalada. No entanto, há relatos de que ali próximo, pelo Rio Grande (divisa SP-MG), havia uma rota fluvial sendo explorada. Esta seria uma grande oportunidade, um diferencial frente aos demais núcleos urbanos, uma vez que permitiria um transporte de mercadorias facilitado até então sem concorrência. É talvez daí que tenha vindo o nome que hoje uma das cidades recebe: Uberaba – que no tupi-guarani significa águas claras/brilhante.

Assim, aos poucos, este núcleo urbano foi ganhando importância e crescendo para se tornar o polo regional do Triângulo Mineiro. Para tanto, seria preciso seguir a “tendência nacional” e estar conectado ao país através de nascente malha viária. Processo este que teve início no final do século XIX. Estando cada vez mais a região inserida nas rotas comerciais, tem-se além da chegada das estradas, a vinda dos trilhos no mesmo período. No entanto, aos poucos foi chegando a concorrência de outras cidades e regiões, ameaçando a hegemonia uberabense. A primeira delas se deu pelo uso de novas rotas marítimas através dos rios Araguaia e Paraguai, diminuindo o domínio de Uberaba. Soma-se a isto o despontar de outro núcleo urbano na região: Frutal.

Diante do cenário internacional de crise, Uberaba prepara a sua ofensiva: ao perceber a demanda internacional por algodão na década de 1860, diversificou a produção agropecuária, de forma a abranger este novo mercado/oportunidade (GUIMARÃES, 2010). Logo em seguida, foi declarada a Guerra do Paraguai, impossibilitando o uso do Rio Paraguai, que vinha sendo utilizado, retomando, assim, a navegação pelo antigo caminho, o qual também foi utilizado para a passagem e o abastecimento das tropas brasileiras. Com estes acontecimentos, Uberaba retoma o seu crescimento.

Não podemos excluir que o século XIX foi marcado por inúmeras transformações, a saber: a Proclamação da República, as inovações tecnológicas (barcos e trens), o desenvolvimento da economia cafeeira em São Paulo, além da interligação dos espaços ao redor do mundo. Assim, nota-se o intenso progresso mundial, com instituições financeiras, sistemas

comerciais, a agricultura mercantilizada e crescente urbanização. Uberaba mostrava-se pronta para receber o progresso da sociedade deste período.

Esta efervescência não estava apenas no setor de transporte. Neste mesmo século, começaram a surgir outros núcleos urbanos no Triângulo Mineiro, reforçando o quanto que este período foi marcado por transformações. Ao fim, treze novos centros urbanos formaram-se na região (Quadro 3).

QUADRO 3 - Municípios criados no século XIX no Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba

Município	Área km ²	Região de Planejamento	Fundação
Araxá	1.165,2	Alto Paranaíba	1831
Uberaba	4.512,1	Triângulo	1836
Patrocínio	2.866,6	Alto Paranaíba	1840
Prata	4.856,6	Triângulo	1854
Estrela do Sul	820,3	Alto Paranaíba	1856
Patos de Minas	3.189	Alto Paranaíba	1866
Monte Alegre de Minas	2.593,2	Triângulo	1870
Sacramento	3.071,5	Alto Paranaíba	1870
Carmo do Paranaíba	1.307,1	Alto Paranaíba	1873
Araguari	2.730,6	Triângulo	1882
Monte Carmelo	1.353,7	Alto Paranaíba	1882
Frutal	2.429,7	Triângulo	1885
Uberlândia	4.115,8	Triângulo	1888

Fonte: GUIMARÃES, 2010

Enquanto estes novos centros urbanos se formavam pelo território do Triângulo, movimentos separatistas surgem e despontam nessas localidades (RAMIRES; SOARES; SOUZA, 2005). Como destacado por Souza (1991), os movimentos ganham força nos anos de 1857 e 1875, comandados por coronéis da pecuária, com a vontade de anexar a região a São Paulo (novamente), enquanto outros defendiam a construção de uma república independente. Essas manifestações estão relacionadas à fragilidade das relações do Triângulo Mineiro com a província de Minas Gerais, que pouco fazia à região.

O apaziguamento desta tensão veio a ocorrer em 1930, quando o presidente Washington Luís decidiu intervir para impedir a criação do Estado do Triângulo por meio da instalação de novas infraestruturas nos municípios triangulinos: saneamento básico (Uberaba), cassinos (Araxá), além da construção da rodovia Belo Horizonte-Araxá e da ponte no Canal de São

Simão (RAMIRES; SOARES; SOUZA, 2005). No entanto, o movimento continuava a ganhar forças, apesar da rixa entre Uberaba e Uberlândia, pois a primeira estava perdendo a sua posição de polo regional com projetos disseminados até os anos de 1980.

3.3. O desenvolvimento no Século XX

O início do século XX já apresentava sinais de como seria o futuro do Triângulo Mineiro. Neste período, três núcleos urbanos despontavam na região: Uberaba, Araguari e Uberabinha, Uberlândia. Segundo dados do recenseamento de 1920, estes três núcleos absorviam uma quantidade significativa de estrangeiros, ligados à produção agrícola que vinha se estabelecendo e prosperando na região. Relacionada a esta questão, uma característica desta população fica bem delineada: com 380.187 habitantes, apenas 15,6% (ESTATÍSTICA, 1927) moravam nas sedes e o restante nas áreas rurais, reforçando o quanto a agropecuária era importante para a região.

Os bovinos ocupavam boa parte da extensão do Triângulo Mineiro. É neste período também que Uberaba passa a despontar como polo produtor bovino, seguido por Ituiutaba, Frutal, Patrocínio e Prata, correspondendo a 61,4% do rebanho bovino triangulino.

No plano da agricultura, com destaque menor do que a pecuária, havia a produção de grãos, voltadas ao arroz e milho, e, em menor escala, a produção de cana-de-açúcar, feijão e mandioca. Vale notar que não houve a continuidade da “frente cafeeira” paulista sobre a região, com uma pequena produção apenas em Conquista e em Sacramento.

Para transportar a produção agropecuária era preciso consolidar uma ampla malha de estradas que garantisse o fácil e rápido acesso aos mercados consumidores. Contando com a topografia privilegiada, a construção de rodovias e os caminhos com técnicas rudimentares e baixo capital foi facilitada no Triângulo Mineiro, que tão logo pôde contar com esta infraestrutura.

É possível notar que neste período a região estava voltada a produção agropecuária, e ao mesmo tempo, necessitava trazer produtos básicos (sal, arame, querosene, diesel, etc.). Desta característica, entende-se o porquê da instalação de tantos armazéns nestes núcleos urbanos, com a função de exportar a produção e importar estes itens de necessidade básica. Coloca-se na balança, ainda, a marginalização do Triângulo Mineiro no processo de industrialização, pois enquanto São Paulo construía polos industriais, a região mineira continuava com sua economia

agropecuária em função da necessidade de capital necessário para se construir estas indústrias, escasso em território mineiro (GUIMARÃES, 2010).

Na década de 1940, temos a queda de domínio de Araguari e a ascensão de Uberlândia, com a sua especialização na parte de serviços, especialmente no que se refere aos armazéns citados anteriormente. O aumento deste tipo de estabelecimento se deve a um aspecto que surgia: a população estava aos poucos migrando para centros urbanos. Segundo dados do recenseamento de 1940, a população urbana havia chegado a 20%, ante os 15,6% de 1920 (IBGE, 1920; 1940). Além disto, as populações de Uberlândia e Uberaba somadas correspondiam a 41,5% do total de habitantes urbanos da região triangulina.

O que se tem é a urbanização destes núcleos e sua consequente especialização no setor de serviços. Na década de 1940 tem-se a formação de um polo atacadista na região, o qual seria umas das forças de desenvolvimento do Triângulo Mineiro. Contando com uma ampla malha rodoviária e ferroviária, esta foi uma vantagem crucial para o estabelecimento desta atividade aqui, conforme destacado por Soares (1997, p. 118):

A refuncionalização da rede urbana no Triângulo Mineiro orientou-se principalmente pela modernização do campo, que expulsou uma parcela significativa da população rural, pelo dinamismo de algumas aglomerações; pela intensificação dos fluxos de transportes e comunicações, bem como, pela diversificação dos serviços, que possibilitaram uma maior diferenciação entre as cidades.

A queda de Araguari está relacionada com a competição que passou a ter com as cidades próximas. Não obstante de Uberlândia passar a despontar no setor de serviços, duas cidades goianas passam a entrar na “competição”: Anápolis e Goiânia também despontaram nas atividades comerciais. Araguari perdeu a função de entreposto que possuía com Goiás, seu principal mercado.

3.4. Uberlândia em destaque

A integração modal no município de Uberlândia, contando com a presença de uma ampla malha rodoviária, juntamente com a linha férrea, certamente foi um fator decisivo para a posição que a mesma se encontra hoje. Esta inserção na malha de transportes que se formava no país incentivava a instalação e abertura de novas empresas na cidade.

No entanto, enquanto que em boa parte do território nacional havia investimentos do governo na abertura de rodovias e ferrovias, na região do Triângulo Mineiro isto ocorreu pela iniciativa privada. Em 12 de Agosto de 1912 (GUIMARÃES, 2010) é criada em Uberlândia a

Companhia Mineira de Auto Viação Intermunicipal, que ligou Uberlândia a Monte Alegre de Minas, estendendo, depois, esta rodovia até Ituiutaba, que hoje é a rodovia BR-365, e finalmente, Monte Alegre de Minas a Itumbiara, hoje BR-153, fazendo uso da Ponte Afonso Pena. Esta ponte foi erguida em 1909 na divisa de Minas Gerais com Goiás por meio de financiamento do Governo Federal com a intenção de promover o desenvolvimento na região Sul do estado goiano, colocando Uberabinha (Uberlândia) em uma posição favorável para realizar o comércio entre Goiás e São Paulo e despontar como polo regional (RAMIRES; SOARES; SOUZA, 2005). Uma curiosidade sobre esta rodovia era a de que o seu idealizador, Fernando Vilela, vivia em Ituiutaba, buscando beneficiar o seu município, que não contava com um ramal ferroviário, interligando sua cidade até Uberlândia, que por sua vez fazia ligação com São Paulo e litoral por meio da ferrovia. A finalidade era privilegiar o café ituiutabano, uma vez que o Brasil vivia o Ciclo do Café neste período (1800-1930).

Em solo goiano ainda há outras duas empresas relacionadas à expansão da malha rodoviária naquele estado. A primeira, na cidade de Morrinhos, sob o comando de Tito Teixeira, partia deste município rumo a Goiatuba, de onde se tinha a ligação com a Ponte Afonso Pena. A segunda empresa, de Ronan Rodrigues Borges, conectava o oeste de Goiás, partindo de Mineiros até Itumbiara, de onde encontrava a mesma ponte. (GUIMARÃES, 2010)

No entanto, a cidade mais privilegiada foi Uberlândia, que fez uso desta conexão com Ituiutaba e Itumbiara/Goiatuba e se especializou na função de entreposto comercial, negociando as mercadorias no mercado nacional, além de distribuí-las mais facilmente. No entanto, não eram apenas os transportes e o comércio que faziam de Uberlândia diferente das demais na região. Outras atividades ali se desenvolveram, como destacado por Guimarães (2010), tais como a pecuária, agricultura e o comércio de cereais. A primeira, relacionada às grandes propriedades, aproveitou-se do relevo e da vegetação propícias para esta atividade. A agricultura por sua vez, mais relacionada à facilidade dos transportes, dali se volta a produção de arroz, já que no ano de 1925, famílias japonesas se instalaram na região e deram início a atividade (GUIMARÃES, 2010; CORSI, 2006), culminando na valorização das terras no entorno do município uberlandense. Por fim, o comércio de cereais foi outro grande mercado para Uberlândia, do qual era beneficiado e comercializado (SOARES, 1997, p. 115). Com ascensão de Uberlândia novas oportunidades começaram a aparecer para o município e seus moradores, que cada vez mais atraíam novos investimentos, além de demandar mão-de-obra especializada na atividade comercial, colocando o comércio como sua força motriz da economia local.

Atentos ao mercado que se expandia, uma figura merece destaque em meio a tantos envolvidos na atividade comercial: os motoristas. Em sua grande maioria autônomos, estes profissionais carregavam seus caminhões em Uberlândia e em seguida rumavam em direção a todos os cantos do país, comercializando os produtos. As principais mercadorias negociadas por estes *chauffeurs* (como eram conhecidos), eram os secos e molhados, sal, bebidas, medicamentos, querosene, arame farpado e ferramentas (GUIMARÃES, 2010).

Observando que a região do Triângulo Mineiro não possuía nenhum tipo de indústria moderna neste momento, é interessante compreender como esta atividade comercial foi fundamental para o desenvolvimento da cidade, e como que isto a levou a ocupar a posição de polo regional. Uberlândia consegue competir com a forte pecuária uberabense, atraindo benefícios estatais para si e financiando projetos que visem o desenvolvimento local. A primeira delas foi a escolha de sediar o Escritório Central da Expedição Roncador-Xingu, responsável por compor o projeto de Estado de Vargas, a “Marcha para o Oeste”. Além disto, no período da década de 1940, as rodovias privadas passam a ser de responsabilidade do governo.

O que era para ser um período próspero para Uberlândia, que passava a ser assistido pelo governo, mudou. As rodovias se deterioraram com o tempo sem a devida manutenção, as lavouras de arroz estagnaram, as obras públicas prometidas levavam anos para sair do papel, e por fim, a concorrência goiana começava a ameaçar esta hegemonia uberlandense. A cidade precisava de mudanças de forma a garantir a posição de polo regional, o que veio a acontecer anos mais tarde.

3.5. A Federação em nova sede

No embalo em que Uberlândia se encontrava, conquistado novos mercados, atraindo mão-de-obra e empresas, o município mineiro ainda capturou outra grande oportunidade: a construção da nova Capital Federal, o que traria uma nova organização espacial e políticas nacionais.

A escolha quanto a localização da nova Capital Federal, no planalto central, é uma clara referência ao projeto de Estado daquele momento: a expansão e ocupação do interior do Brasil. Casualmente, neste caminho havia uma região que despontava no cenário nacional, o Triângulo Mineiro, que faria este contato entre os dois grandes mercados nacionais: São Paulo e Rio de Janeiro com a nova Capital que começava a ser erguida.

A decisão da construção e transferência de toda a estrutura administrativa por Juscelino Kubitschek, através da sua política do Plano de Metas, transformou o Brasil de uma maneira significativa. A ocupação daquela região, praticamente um vazio populacional, dava início a uma nova fase e uma nova cara ao país. E para ter a sonhada Brasília, cidade moderna e planejada no coração do Brasil, era preciso transportar todo um sistema de infraestruturas que viesse a atender a Capital Federal. Com isto, o Triângulo Mineiro se beneficiou com a melhoria de rodovias, construção de hidrelétricas, e toda uma atenção do Governo Federal para as demandas locais e regionais (GUIMARÃES, 2010; RAMIRES; SOARES; SOUZA; 2005).

O destaque aqui vai para a construção da hidrelétrica de Cachoeira Dourada no Rio Paranaíba, que tinha como principal função a de garantir a demanda de energia para nova capital. Aproveitando o embalo no setor energético, o governo de Minas Gerais funda no ano de 1952 as Centrais Elétricas de Minas Gérias, as quais assumiram a responsabilidade de construir as linhas de transmissão no Triângulo Mineiro na década seguinte.

A construção de Brasília, além de promover uma abrupta mudança no território brasileiro, também mudou o “estilo político”: até aquele momento, a estrutura coronelista ainda se fazia presente em algumas localidades. A nova capital permitiu o fortalecimento do Estado Nacional, o qual passa a intervir e a participar da economia nacional, dialogando com os interesses do setor privado e assumindo algumas responsabilidades. Neste período é instalada uma divisão inter-regional do trabalho, frente à estrutura produtiva que se formava na região centro-sul, distinguindo-se do restante.

No entanto, o fortalecimento da região triangulina vivia em tropeços. Mesmo estando a caminho da capital federal e com o Estado cada vez mais voltado a dotar o território brasileiro de infraestruturas, Uberaba e Uberlândia sentiam as dificuldades. A primeira contava com uma boa estrutura educacional, base para a formação de uma mão-de-obra qualificada, faltava-lhe uma estrutura econômica consolidada, capaz de se equiparar as concorrentes. Enquanto que o segundo município, mesmo exercendo a força polarizadora na região, se via frente a uma crise energética, base para o setor industrial, além dos transportes, com a deterioração das rodovias. Estariam estes dois centros urbanos, a ficar para trás na posição de polarizadores?

A questão energética na década de 1950, se tornou um grande entrave para o Triângulo Mineiro. Enquanto Uberlândia sofria com racionamento de eletricidade, Uberaba pagava altos preços pelo *watt*. A geração de energia é uma operação de vultuosos custos, com perspectivas de retorno a longo prazo não interessando à iniciativa privada a realizar investimentos nesse segmento. Com isto, quem assumiu esta responsabilidade foi o Estado, uma vez que é uma

necessidade básica para a sociedade e indústrias. A justificativa pela demora em sanar a problemática, segundo Guimarães (2010), muito se deve à lentidão do Governo de Minas Gerais com seus projetos na região. Soma-se a isso a falta de força política do Triângulo Mineiro em Belo Horizonte, agravando a situação e a falta de energia. Situação esta que foi revista em 1961, quando o Governo Federal percebeu a necessidade em promover a interligação dos sistemas hidrelétricos de Furnas ao de Cachoeira Dourada, solucionando, assim, grande parte da problemática energética do Triângulo Mineiro, além de garantir, com maior tranquilidade, o abastecimento de Brasília (GUIMARÃES, 2010; RAMIRES; SOARES; SOUZA, 2005).

Ao passo que o setor energético estava sucateado, o setor de telecomunicações ganhava forças. Vista como sinal de progresso, a telefonia veio conquistando espaço, justamente pela facilidade em se comunicar instantaneamente com outras localidades. Para a região do triângulo, esta foi uma boa oportunidade para negócios, mais especificamente, para Uberlândia. No ano de 1954, vencia a concessão da empresa que operava o sistema, sendo substituída por outra de capital local: era o início da CTBC (Companhia de Telefones do Brasil Central). Esta concessão se estendia a outros 5 municípios: Ituiutaba, Tupaciguara e Monte Alegre em Minas Gerais, e Itumbiara e Buriti Alegre em Goiás. Três anos após ganhar a concessão, o Governo Federal inaugura no estado de São Paulo o primeiro sistema de telecomunicações micro-ondas no país, permitindo ligações entre São Paulo e Campinas. A CTBC vê a oportunidade em integrar este sistema e se tornar uma estação tronco entre São Paulo e Brasília (RAMIRES; SOARES; SOUZA, 2005). Aos poucos, a região do Triângulo Mineiro ganhou uma moderna e ampla rede de comunicação. No entanto, de nada adiantava poder se comunicar apenas dentro da própria região, uma vez que a infraestrutura e cabeamentos para fora eram escassos e ineficientes. A solução viria pouco depois, em 1960, quando foi colocada em um funcionamento o sistema micro-ondas em Uberlândia. Entretanto, por boicote das demais operadoras de telefonia nacionais, era difícil completar as chamadas para a região triangulina.

Esta dificuldade de ter um sistema de telecomunicações operando em sua totalidade acarreta em uma série de transtornos: negociar mercadorias, contatos e informações financeiras, interações políticas, dentre outros. Este pode ter sido um importante entrave por algum tempo para as negociações na região, mas foi solucionada anos depois sem o boicote das operadoras.

Entretanto, a infraestrutura que merece destaque no Triângulo Mineiro, são as rodovias: é a partir delas que muitas das cidades cresceram e se desenvolveram, estando conectadas com as principais redes regionais e nacionais, que hoje ditam o ritmo do mundo contemporâneo.

3.6. Modernização dos transportes

A infraestrutura de principal importância do Triângulo Mineiro é composta pelas vias de transportes: foram elas que colocaram a região em destaque, como visto anteriormente, permanecendo como rota de expedições exploratórias e de mineração. Os transportes foram responsáveis por consolidar o território triangulino: aeroportos, ferrovias e rodovias constituíram a malha de integração da região mineira, merecendo um destaque a parte para cada uma delas, além de suas influências sobre o espaço.

3.6.1. Aéreo

Ainda que com pouca expressividade no geral, muito devido aos seus altos custos envolvidos, o sistema aéreo tem a sua relevância no sistema de transportes, uma vez que sua rapidez e agilidade estão à frente dos demais modais. Para a região do Triângulo, as cidades de Uberlândia e Uberaba conquistaram, juntamente com o Governo Federal, aeroportos capazes de receber aviões comerciais de grande porte. No entanto, como as cidades são próximas, há a concorrência entre elas, ficando, na primeira, concentrados praticamente todos os voos para a região.

O aeroporto de Uberaba é o primeiro a ser construído e a entrar em operações no ano de 1935, como voos para São Paulo e São José Rio Preto (SP) (BERNARDES; FERREIRA, 2013). Hoje, Uberaba conta apenas com alguns voos comerciais semanais para Belo Horizonte, enquanto Uberlândia possui voos para Rio de Janeiro, São Paulo, Campinas, Belo Horizonte, Brasília e mais recentemente, a Porto Seguro. Além disso, o município uberlandense vem há alguns anos projetando a ampliação da capacidade do terminal de cargas, podendo o modal aéreo ganhar maior relevância na região.

O aeroporto de Uberlândia também é inaugurado no ano de 1935, crescendo conjuntamente com a cidade ao longo dos anos. Atualmente ocupa a posição de 3º maior aeroporto de Minas Gerais (BERNARDES; FERREIRA, 2013), possuindo voos para: Campinas, São Paulo, Ribeirão Preto, Rio de Janeiro, Porto Seguro, Belo Horizonte, Recife e Brasília. Além disso, possui projetos para a construção de novos terminais, como o Terminal de Cargas (TECA) e outro terminal para passageiros.

Por fim, outros dois aeroportos menores estão instalados no Triângulo Mineiro. O município de Araxá ganha a sua pista de pousos e de decolagens no ano de 1940. Atualmente

possui voos todas as segundas feiras com destino a Uberaba e a Belo Horizonte. Enquanto que o aeroporto de Patos de Minas, inaugurado em 1990, possui voos para Belo Horizonte, Paracatu e Araxá. (BERNARDES; FERREIRA, 2013)

O segmento aéreo na região do Triângulo Mineiro possui grande potencial para expansão e desenvolvimento. A aviação regional, com deslocamentos entre as cidades do Triângulo tem se mostrado como um potencial modal a ser utilizado: reduzindo o tempo dos deslocamentos. No entanto, o principal entrave tem sido os custos de operação, ainda altos.

3.6.2. Ferrovias

As ferrovias desempenharam e ainda possuem o papel fundamental para o desenvolvimento regional. A chegada dos trilhos da Ferrovia Mogiana ao Triângulo Mineiro no final do século XIX até Araguari, representou a modernidade aportando por aqui. O progresso chegava pelos trens que por aqui passavam, o que nas palavras de Lourenço (2007, p. 45): “a chegada da referida Companhia, acelerou o tempo dos deslocamentos e transportes”. A inauguração da estrada de ferro em solo mineiro, ocorreu em 5 de março de 1888, com o início das operações da Estação Jaguará em Sacramento (SILVA, 2008, p. 55) – trazendo maior proximidade com a economia e atividades paulistas:

[...] A relação comercial do Triângulo Mineiro com São Paulo tornou-se mais intensa e decisiva a partir de 1888, quando a Mogiana transpôs o Rio Grande, chegando a Jaguará, trazendo grande contingente de imigrantes, para ocuparem as fazendas de café, aumentando consideravelmente a sua produção nessa região. (CERCHI, 1991, p.29)

A expansão da Mogiana adentrou o território triangulino, chegando ao município de Uberaba no ano seguinte, 1889 (REZENDE, 1991). Neste período, a cidade despontava como um polo regional, concentrando grande parte das atividades econômicas do Triângulo e superando a rota fluvial que se encontrava enfraquecida diante da Guerra (RAMIRES; SOARES; SOUZA, 2005). A chegada da ferrovia alavancaria o desenvolvimento e crescimento do município com a chegada da mão-de-obra para os trabalhos locais. Embora Uberaba não seguisse a tradição cafeeira paulista que comandava a Mogiana, Rezende (1991, p. 81), justifica a estrada de ferro na cidade por meio da dinâmica comercial local:

A estrada de ferro marcou o apogeu do comércio, deixando traços profundos na vida econômica da cidade. Como se tratava de uma companhia paulista a dependência da

cidade de Uberaba a São Paulo se tornou evidente. A Mogiana foi o ponto de confirmação das relações comerciais entre Minas Gerais e São Paulo.

A extensão até Uberlândia, no entanto, levou mais alguns anos para acontecer. A inauguração da estação Uberabinha ocorreu no dia de 21 de dezembro de 1895 (SILVA, 2008), seis anos depois de Uberaba. A mesma dinâmica que havia no município uberabense, chegou à Uberlândia, favorecendo o desenvolvimento uberlandense, e, nas palavras de Bessa (2007, p. 114), “criando uma rede de transportes que acelerou a circulação de mercadorias e de informações e, ao mesmo tempo, estreitou e ampliou os vínculos com São Paulo, já apresentava uma rede funcional e estruturada.”.

Por fim, no ano seguinte, 1896, a Ferrovia Mogiana chega ao município de Araguari, recém originado. Mais uma vez, a chegada dos trilhos alterara de forma intensa a cidade, trazendo novas dinâmicas e novas atividades econômicas. De Araguari partia outra ferrovia, a Estrada de Ferro Goiás rumo a Catalão, inaugurada em 1928 (SILVA, 2008).

Por alguns anos a economia regional e nacional girou entorno dos trilhos, movimentando o comércio regional e contando ainda com outras três linhas férreas: Estrada de Ferro Goiás (Araguari- Goiânia), Estrada de Ferro Oeste de Minas (Ibiá-Uberaba) e a Estrada de Ferro Elétrica do Município de Sacramento (Estação Cipó da Ferrovia Mogiana até a cidade de Sacramento). A dinâmica territorial e econômica triangulina é fortemente alterada com a chegada das ferrovias na região. As cidades por onde passavam as estradas de ferro tiveram sua configuração espacial adaptada, mas seguiram a sua atividade econômica de tradicional de comércio. Nos dizeres de Lourenço (2007, p. 154):

A ferrovia estimulou a inserção mais especializada da região na divisão territorial do trabalho. Contudo, o Triângulo Mineiro continuou a desempenhar o papel que lhe cabia, desde o início do século XIX; o de área de abastecimento das regiões mais dinâmicas da economia do país.

Após 1950, a expansão ferroviária é praticamente interrompida, com apenas algumas extensões e melhorias em vagões e locomotivas (GUIMARÃES, 2010). Com a crise de 1929, nos Estados Unidos, juntamente com o declínio do Ciclo do Café, muitas das concessões privadas acabaram falindo, fazendo com que o setor vivesse o período de estatização das linhas férreas, constituindo a Rede Ferroviária Federal (RFFSA). Com isto, apesar de ser ainda muito importante como sistema de transportes, aos poucos a ferrovia vai perdendo a sua hegemonia.

Para a região, os efeitos desta crise foram fortes: a Companhia Mogiana, responsável por cuidar do trecho Triângulo-São Paulo, estava praticamente falida, elevando as tarifas de

seus serviços, representando até 50% do valor da mercadoria embarcada². Ainda assim apresentaram algumas modernizações, tais como locomotivas diesel-elétricas e vagões superluxo para passageiros. Assim, ocorreu o declínio das ferrovias, tanto no Triângulo Mineiro quanto no restante do país, sendo substituída pelo transporte rodoviário, este, alvo de amplas políticas de Estado. O mapa a seguir (Mapa 7), mostra as primeiras linhas sendo desativadas neste período, como “Patrocínio-Monte Carmelo-Goianira”, a qual passava um pouco acima da linha da RFFSA, e “Ribeirão Preto-Franca-Uberaba”, restando apenas o trecho paulista.

MAPA 7 - Rede de interações de Minas Gerais com São Paulo e Rio de Janeiro (1840)



Fonte: Osorio, F.L., 2018

Diante do declínio das Estradas de Ferro no Triângulo Mineiro, as duas principais cidades, Uberaba e Uberlândia, são desafiadas a encontrar novas formas de alcançar novos mercados, mas sem a total dependência aos trens. É neste momento que Uberlândia se eleva frente a Uberaba, pois investiu no setor de comunicações, destacado por Brandão (1989, p. 106 apud. SILVA, 2008):

[...] O que Uberaba não conseguiu, dada a precariedade das vias de comunicação, Uberlândia envidou esforços para conseguir: consolidar uma infra-estrutura de transportes de comunicações que garantisse o escoamento rápido e contínuo dos produtos agropecuários de Goiás, Mato Grosso e do próprio Triângulo. O alto grau de

² Livro de Atas (1943 – 1968), Ata nº 1.022, de 09/08/1960

complementaridade conseguido entre automóveis e estrada de ferro foi decisivo. Assim, Uberaba perdendo definitivamente a hegemonia comercial do Triângulo, dirigiu seus investimentos a atividade pecuária.

Com este cenário de incorporação e desativações das estradas de ferro, Uberlândia constitui a sua estratégia de ser um importante entroncamento rodoviário, justamente por conta de sua localização espacial estratégica. O Triângulo que até então estava baseado no modelo ferroviário, começa a incorporar as estradas e rodovias a partir da década de 1950, em conjunto com os planos de governo de JK.

Atualmente, apenas uma linha férrea está em operação, sob o comando da Ferrovia Centro-Atlântica, a qual incorporou em sua malha rodoviária os trilhos da RFFSA em 1996 (BERNARDES; RODRIGUES, 2013), constituindo a malha Centro-Leste, a qual liga Anápolis (GO)-Brasília (DF) ao porto de Santos (SP).

3.6.3. *Pelas estradas do Triângulo*

Centro das atenções do governo federal com o Plano de Metas de Juscelino Kubitschek, o modal rodoviário passa a definir os eixos de desenvolvimento nacional, interligando as regiões brasileiras. Adentrando em Minas Gerais, é neste período que muitas das rodovias foram abertas no estado, estruturando a malha viária que hoje conecta os municípios mineiros. Com esta a nova política de governo, políticas estaduais se consolidaram também, tal como o Programa Mineiro de Pavimentação, o qual previa a asfaltar mais de três mil quilômetros de rodovias, o que não foi executado. O que aconteceu foram movimentos pontuais de ampliação e conservação das rodovias conforme as lideranças locais bem entendiam (GUIMARÃES, 2010). Enquanto isso, Goiás e São Paulo investiam forte no setor, ameaçando mais uma vez o estado mineiro.

As primeiras estradas de rodagem no Triângulo são construídas no início do século XX com a Companhia Mineira de Autoviação Intermunicipal, sediada em Uberlândia (SOARES, 1997, p. 114), o que mais tarde viria a ser um grande diferencial para este município. Aos poucos, estradas e rodovias começam a tomar conta da região do Triângulo Mineiro, inicialmente ligando os municípios, e em seguida constituindo eixos viários nacionais (Quadro 4).

QUADRO 4 - Implantação das Principais Redes de Circulação do Triângulo Mineiro, 1958 – 2004.

Período	Principais Projetos de Circulação Viária Implantados
1958	BR-153 = Inauguração do trecho asfaltado de Monte Alegre (MG) à Itumbiara (GO), concluindo o trajeto entre a divisa de Minas Gerais e Goiás; Função: direcionar para o Oeste do Triângulo Mineiro o fluxo que demandava o sentido Sul-Brasília, interligando a cidade paulista de São José do Rio Preto e de Goiânia – Anápolis, no Estado de Goiás.
1960	BR-050 = Conclusão da ligação Milton Santos-Brasília, num total de 1.087 Km., passando no Triângulo Mineiro pelo eixo Uberaba-Uberlândia-Araguari. A ligação por asfalto de Uberaba a São Paulo só foi efetivamente realizada no início dos anos de 1960. O trajeto Uberaba-Cristalina (GO), com cerca de 400Km, havia demorado mais de uma década para ser completado.
1965	BR-050 = Embora fosse aberta ao tráfego desde fins de 1962, o trecho Uberaba Uberlândia só foi inaugurado em meados de 1965.
1966	BR-365/ BR-153 = Conclusão do trecho asfaltado no trajeto Uberlândia-Brasília através da BR-365 (Uberlândia – Divisa com Goiás) e da BR-153 (Itumbiara-GO até o Distrito Federal) BR-153 = Complementação da pavimentação asfáltica na parte do Triângulo Mineiro, permitindo a ligação efetiva da região com o Estado de São Paulo até a SP-326, com direção à Barretos (SP).
1968	BR-050 = Conclusão do trajeto Uberlândia – Araguari. Apesar de já ser transitável desde 1961, com a construção da ponte sobre o Rio Paranaíba, no sentido Araguari-Catalão (GO), a ligação asfáltica entre Uberlândia-Araguari, pela BR-050, só foi completada no início de 1968.
1974	BR-365 = Inauguração da pavimentação do eixo Uberlândia a Montes Claros, no noroeste de Minas Gerais, passando por Patrocínio e Patos de Minas.
1975	BR-452 = Conclusão da pavimentação do trajeto Uberlândia-Araxá, interligando a cidade de Uberlândia a Belo Horizonte.
1987	BR-497 = Inauguração oficial do trecho pavimentado da ligação Uberlândia – Prata, com uma extensão de 78Km, dando acesso à BR-153 que liga o Sul do país à Capital Federal.
1998-2004	BR-050 = Duplicação do trecho Uberlândia – Uberaba – Anhangüera, visando interligar o Porto de Milton Santos e São Paulo à Brasília, passando pela região do triângulo Mineiro/Alto Paranaíba.

Elaboração: CLEPS, G. D. G., set./2004.

Fonte: Prefeitura do Município de Uberlândia. BDI, 1995, 1996; GUIMARÃES, 1990; CLEPS JR.,1998, p.189. (com atualizações)

Neste momento, a única rodovia que ligava o Triângulo Mineiro à capital do estado era a BR-31 (hoje 262) (Uberaba-Araxá-Belo Horizonte) ainda não pavimentada. A Associação Comercial de Minas, neste período, afirmava a necessidade de expandir a rodovia: ela deveria começar em Vitória (ES), atravessar Minas Gerais, seguir em direção a Cuiabá, e por fim chegar ao Acre. De concreto, até o final de 1960, foi a ligação Uberaba-Araxá-Belo Horizonte-Vitória (BRASIL, 1973).

Enquanto a BR-31 ganhava forma, outra rodovia surge em território triângulino. ou melhor, uma derivação: a BR-71 (hoje 452), ligando naquele momento, a “capital do Triângulo Mineiro”, Uberlândia, a Araxá, a qual se conectava a Belo Horizonte. A justificativa para tal ligação, em meados de 1960, seria a ligação entre a Ferrovia Mogiana (Uberlândia) a Rede Mineira de Estradas de Ferro (Próxima a Araxá), ramificação da Ferrovia Mogiana.

Outros dois projetos rodoviários ganharam força no período de 1950 a 1960. Um deles, era a o asfaltamento da BR-75, hoje BR-146, entre as cidades de Patos de Minas e Araxá, vindo a ocorrer apenas duas décadas depois. O segundo, seria a extensão da BR-42, que já estava federalizada no momento (hoje 365), cortando todo o Triângulo Mineiro rumo a Montes Claros (MG) e Bahia. Entretanto, a concretização ocorreu apenas até o norte de Minas Gerais, não estendendo até o território baiano como previsto (BRASIL, 1973).

No entanto, o que realmente alavancou a região triangulina historicamente foi a ligação Triângulo-Sul. Na década de 1950, se discutia a possibilidade de construir uma rodovia asfaltada entre Uberlândia-Uberaba, as duas potências da região. No entanto, nenhuma das cidades possuía representação política forte o suficiente para tal feito, especialmente porque esta rodovia não atenderia os anseios da economia mineira em geral. A reviravolta vem com o Plano de Metas do governo JK, de onde veio a sustentação quanto à necessidade em interligar a forte economia paulista, com a frente de ocupação do Centro-oeste. Resultado disto é a construção de dois grandes eixos viários atuais: a BR-116 (hoje 050) interligando São Paulo à nova capital federal, passando por Uberaba e Uberlândia; além da ligação BR-14 a BR-56 (hoje 153 e 364/SP-326 respectivamente) atravessando Araraquara-Matão-Frutal-Goiânia (BRASIL, 1973).

Mesmo com essa intensa expansão da malha rodoviária brasileira no período de 1950-1960, atendendo várias cidades que se encontravam ao longo destas vias, os conflitos regionais não deixaram de existir: os municípios seguiam firmes em assegurarem os seus interesses. A questão do momento, envolvendo o Triângulo Mineiro, se dava entre os interesses de Uberlândia, Uberaba e Ribeirão Preto *versus* Goiânia, Anápolis e Araraquara, visto que este segundo conjunto de municípios queria uma ligação direta ao centro-oeste, sem passar pela região mineira triangulina.

Com isto, entre os anos de 1957 e 1959, muito se discutiu o traçado que a BR-050 deveria assumir: foram 2 projetos a serem debatidos. O primeiro, atendendo às vontades uberlandenses, propunha aproveitar trecho de uma estrada que já existia, desviando de Uberaba. A segunda proposta, defendida por Uberaba, seria a rodovia passar pela cidade e seguir rumo a

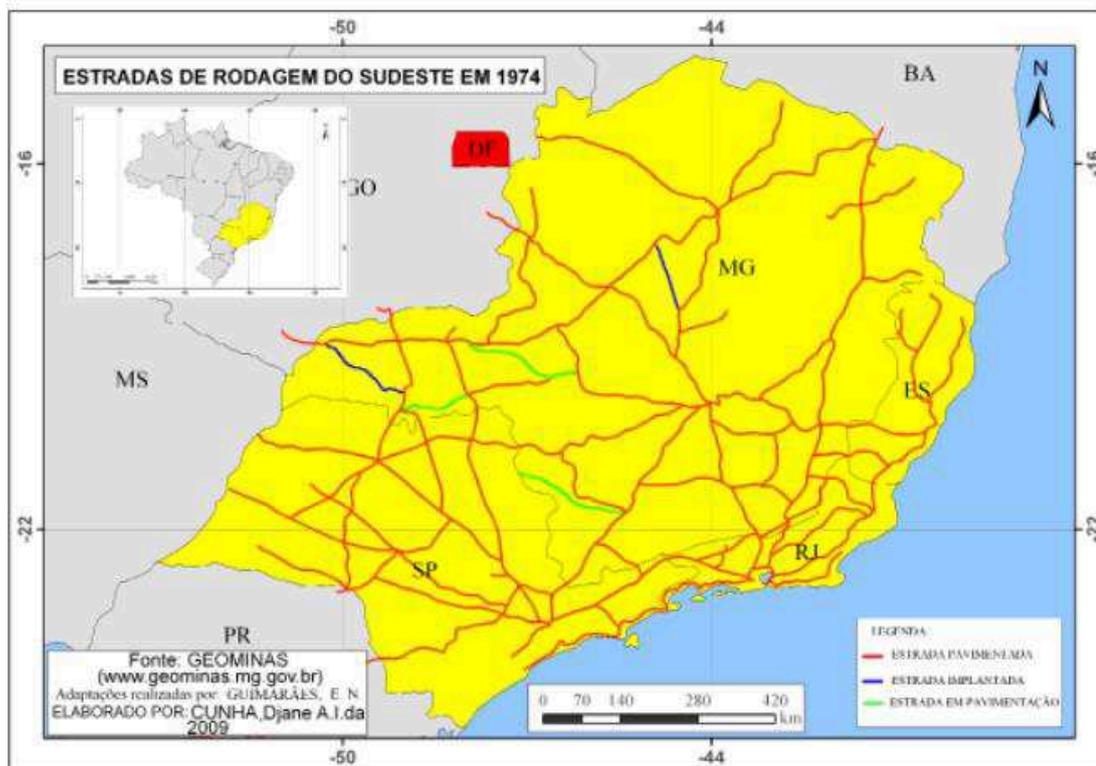
Uberlândia, justificando que reduziria em 50 km o traçado. Assim, com o poder do coronéis mo em Uberaba, a rodovia seguiu a última proposta (GUIMARÃES, 2010).

Até então, parecia que BR-050 tão logo iria ser o mais novo eixo de desenvolvimento nacional, mas não foi isso que ocorreu. Com uma série de barreiras políticas colocadas ao longo da sua construção, o trecho Cristalina (GO) até Uberaba, levou mais de uma década para ser concluído. Até a década de 1960, apenas o trecho Santos-Uberaba havia sido pavimentado. Dois anos depois, é aberto o trecho Uberaba-Uberlândia, sendo asfaltado depois de mais três anos (1965). Em 1961, mais um avanço: o trecho Uberlândia-Araguari estava parcialmente concluída, além da construção da Ponte sobre o Rio Paranaíba (rumo a Goiás), estando tudo pavimentado em 1968. Por fim, em 1974 a rodovia chega a Cristalina, de onde se interliga com a BR-040 rumo a Brasília (BRASIL, 1973).

Considerando esta trajetória da abertura de rodovias no Triângulo Mineiro é que se pode compreender como que os eixos viários regionais e nacionais se formaram e transformaram os municípios por onde passam. Com a BR-153 concluída, além de beneficiar o oeste do Triângulo – Ituiutaba e Frutal, cidades como Goiânia e Anápolis (GO) e São José do Rio Preto (SP) também aproveitaram o embalo, formando o que é um dos grandes eixos de desenvolvimento nacional (RAMIRES; SOARES; SOUZA, 2005). Assim também é considerada a ponte Afonso Pena, que assume função de suma importância para o desenvolvimento destes três estados federativos.

Mesmo desviando de Uberaba e Uberlândia, atendendo a supremacia goiana, tão logo essa rodovia teve de “partilhar” seus fluxos com a BR-365, a qual passa transversalmente em Monte Alegre de Minas (local conhecido como Trevão). Com sua pavimentação em 1952, a BR-365 passou a ser uma rota interessante, uma vez que chegava a Uberlândia, forte centro comercial, além de estar inserida na malha de eixos de desenvolvimento nacional, dando vantagem ao município uberlandense (Mapa 8).

MAPA 8 - Estradas de rodagem do Sudeste em 1974



Fonte: Rezende (1973). Elaboração própria.

Notadamente, a grande quantidade de rodovias federais na região do Triângulo Mineiro (Quadro 5), reforça o quanto que o transporte rodoviário representa para tal localidades, escoando a produção agrícola e industrial para o consumidor final, colocando a região como polo de crescimento nacional. Nos dizeres de Lourenço, “Obviamente, hoje não são as ferrovias, mas suas sucessoras – as autovias – que funcionam como o suporte material dos fluxos na região.” (LOURENÇO, 2005, p. 21)

QUADRO 5 - Rodovias Federais presentes na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba

RODOVIAS FEDERAIS			
Rodovias	Localidades	Extensão (Km)	Extensão Triângulo Mineiro (Km)
BR-050	Brasília - Cristalina - Uberlândia - Uberaba - Ribeirão Preto - Campinas - São Paulo - Santos	1.025,30	186
BR-146	Patos de Minas - Araxá - Poços de Caldas - Bragança Paulista	678,7	255

Rodovias	Localidades	Extensão (Km)	Extensão Triângulo Mineiro (Km)
BR-153	Marabá - Araguaina - Gurupi - Ceres - Goiânia - Itumbiara - Prata - Frutal - São José do Rio Preto - Ourinhos - Irati - União da Vitória - Porto União - Erechim - Passo Fundo - Soledade - Cachoeira do Sul - Bagé - Aceguá	3.566,30	183
BR-154	Itumbiara - Ituiutaba - Campina Verde - Nhandeara - Entroncamento com a BR-153	470,3	187
Rodovias	Localidades	Extensão (Km)	Extensão Triângulo Mineiro (Km)
BR-262	Vitória - Realeza - Belo Horizonte - Araxá - Uberaba - Frutal - Icém - Três Lagoas - Campo Grande - Aquidauana - Porto Esperança - Corumbá	2.295,40	389
BR-352	Goiânia - Ipameri - Patos de Minas - Abaeté - Pitangui - Pará de Minas	816,5	302
BR-354	Cristalina - Patos de Minas - Formiga - Lavras - Cruzília - Caxambu - Vidinha - Engenheiro-Passos	852,70	162
BR-364	Limeira - Matão - Frutal - Campina Verde - São Simão - Jataí - Rondonópolis - Cuiabá - Vilhena - Porto Velho - Abunã - Rio Branco - Sena Madureira - Feijó - Tarauacá - Cruzeiro do Sul - Mâncio Lima - Fronteira com o Peru	4.141,50	255
BR-365	Montes Claros - Pirapora - Patos de Minas - Patrocínio - Uberlândia - Ituiutaba - São Simão	878,70	487
BR-452	Rio Verde - Itumbiara - Tupaciguara - Uberlândia - Araxá	508,9	266
BR-455	Uberlândia - Campo Florido - Planura	138	138
BR-461	Ituiutaba - Gurinhatã - Iturama	108	108
BR-462	Patrocínio - Perdizes - Entroncamento com a BR-262	94	94
BR-464	Ituiutaba - Prata - Uberaba - Entroncamento com a BR-146	500,9	386
BR-497	Uberlândia - Campina Verde - Iturama - Porto Alencastro - Entroncamento com a BR-158	315	315
		Total:	3.663

Fonte: BERNARDES, F. F. 2011 (apud. BERNARDES; FERREIRA, 2013); DNIT(2018)

3.6.4. Integrando Modais

De nada adiantaria possuir um complexo sistemas de transportes se eles não estiverem integrados em suas operações. A integração dos modais se torna essencial para as operações no setor dos transportes e na própria logística. Para tanto, é importante ressaltar os principais marcos e infraestruturas que colocaram a região do Triângulo Mineiro como destaque neste segmento.

O primeiro marco, vem através das expedições bandeirantes em busca de riquezas no interior nacional – com a abertura da Estrada Anhanguera, ligando São Paulo a nova frente de

expansão. Conjuntamente, outra frente fazia companhia, a Rota Salineira, oriunda do Rio de Janeiro, atravessando Minas Gerais rumo a Goiás. Ambas as estradas foram essenciais para o desenvolvimento do Triângulo Mineiro.

Não foram apenas as estradas que promoveram o crescimento da região. A navegação pelo Rio Grande também foi uma importante rota para o escoamento da produção triangulina, bem como uma rota alternativa para o comércio durante a Guerra do Paraguai na segunda metade do século XIX.

A chegada da ferrovia marca um importante período para a região e para o Brasil. A extensão da Ferrovia Mogiana (1896), seguida da Estrada de Ferro de Goiás (1928) em território mineiro, promoveram um desenvolvimento e crescimento acentuado, colocando o Triângulo Mineiro como ponto estratégico para a negociação e comercialização de produtos para o interior do país, que crescia a passos largos neste período. Os trilhos eram vistos como sinal de progresso pela sociedade local.

Neste intervalo de franca expansão das ferrovias, o modal rodoviário começa a dar os seus primeiros passos na região. A construção da Ponte Afonso Pena consolidava a primeira ligação entre o Triângulo Mineiro com o Sul Goiano, o que anos depois seria reforçada com a chegada da Estrada de Ferro de Goiás. Empolgado com a construção de tal ponte, é fundada quatro anos depois, a Companhia Mineira de Viação, a qual tinha por pretensão fortalecer o de integrar ainda mais a região triangulina com o restante do país, construindo caminhos entre Uberlândia, Monte Alegre de Minas e Ituiutaba. Com as políticas rodoviaristas de Juscelino Kubitschek é que o Triângulo Mineiro entra de vez como importante região logística nacional, com uma ampla malha de rodovias atravessando a localidade.

Por fim, os aeroportos também ganham espaço. Inaugurados em 1935, as instalações de Uberaba e Uberlândia traziam nova velocidade e facilidade nos deslocamentos pelo território nacional, caracterizando um grande chamariz para o turismo de negócios que vem sendo adotado na segunda cidade.

Com isto, denota-se como que cada um destes modais de transporte são importantes para as atividades da região do Triângulo Mineiro. Todos são responsáveis por movimentar a economia regional e nacional, comercializando produtos e serviços. Os principais marcos destacados, reforçam o quanto que estas infraestruturas foram importantes para alavancar o crescimento do Triângulo. Com isto, pode-se adentrar naqueles que tiraram o proveito desta ampla infraestrutura para as suas atividades: a agropecuária, indústrias, comércio e serviços.

3.7. Agropecuária

O papel da agropecuária, no período de 1950 a 1960 era bem pequeno, não possuindo maiores atenções de políticas governamentais. A região do Triângulo, não assumiu o posto de franja da fronteira agrícola, assim como ocorreu em Goiás. Assim, as terras triangulinas, em sua grande parte, se mantiveram com os métodos tradicionais de cultivo, com poucos casos de mecanização: algumas propriedades em Canápolis, Capinópolis, Ituiutaba e Tupaciguara, todos sob influência comercial de Uberlândia, que estava sob o modelo latifundiário e de estrutura familiar e de onde eram adquiridos os equipamentos, (RAMIRES; SOARES; SOUZA, 2005).

O município uberlandense, apesar de não contar com uma produção agropecuária intensiva, tinha na sua economia local, o beneficiamento de cereais que movimentou significativamente a economia local, tomando posição hegemônica na região. Observando a função comercial que Uberlândia possuía, denota-se como que o município mineiro fazia uso da produção agrícola das cidades goianas e mato-grossenses vizinhas para comercializar o que ali era cultivado, e o sequente beneficiamento, garantindo a sua posição de polarizadora regional.

Pode parecer que a agricultura e pecuária na região eram de pouca relevância para o Triângulo Mineiro, o que não é verdade. Com o declínio do ciclo aurífero, muitos tentaram uma vida nova nos férteis campos triangulinos, com a produção de algodão e milho, mas voltados ao consumo próprio, ou seja, comercializando apenas o excedente, além de não ter a produção de queijo como destaque na região. Uberaba era reconhecida pela excelente qualidade do rebanho bovino, com grande comercialização com a capital imperial – Rio de Janeiro. Possuindo o Zebu como “marca registrada” e ícone da cidade, os uberabenses se voltam à atividade agropecuária. Soma-se ainda a produção leiteira em Prata, Patos de Minas, Tupaciguara e Ituiutaba (IBGE, 1960). Para exportação, o triângulo se manteve forte com a produção de soja e café.

Este cenário de lentidão do campo na região do Triângulo começa a mudar após a promulgação do Plano de Metas federal, de onde veio a questão da necessidade de fortalecer o setor, uma vez que a população brasileira vinha crescendo de forma acentuada e era preciso garantir alimento para todos.

Fruto disto é que se tem a fundação da Companhia de Armazéns e Silos do Estado de Minas Gerais (Casemg), além da Companhia Agrícola de Minas Gerais (Camig). Ambas começaram as suas atividades no ano de 1958. Estas duas estatais tinham por função principal

armazenar a produção de alimentos para a região, evitando, assim, possíveis desabastecimentos de alimentos por meio da construção de silos e armazéns. Neste período também teve a ativação de uma indústria de fosfato em Araxá, trazendo tecnologias e técnicas novas aos campos triangulinos.

Além da iniciativa estatal, havia outra de grande impacto no campo: as cooperativas. Essas organizações de produtores fortaleceram a produção local, conseguindo comercializar a produção local com preços competitivos e com produtos de qualidade, modernizando o campo (CLEPS, 2005).

Coloca-se na equação a grande malha rodoviária e ferroviária existente na região, facilitando a chegada de insumos e o envio destas produções aos mercados consumidores internos e externos. O sistema de transportes é de grande importância para este setor, uma vez que é ele que realiza os deslocamentos para a operacionalização do sistema produtivo agrícola (RAMIRES; SOARES; SOUZA, 2005).

Mais recentemente, a agricultura passou a perder o seu “hiper destaque” dentro da região, que tão logo se adapta as novas exigências e dinâmicas mundiais: com plantas industriais e polos de serviços. A agricultura e pecuária não deixam de ser importantes, uma vez que ainda possuem ampla participação na economia local, mas a modernidade exigia tal diversificação das atividades.

3.8. Capital comercial, industrial e de serviços

Uma das principais formas de medir o crescimento e a capacidade de uma cidade ou região polarizadora, é através da análise do desenvolvimento do capital comercial nestas localidades. Na década de 1960, o comércio atacadista seguia com toda a força, seguindo Uberlândia, Anápolis e Goiânia na disputa para definir quem seria a cidade polarizadora. Percebe-se que Uberaba e Araguari, já não estão mais em destaque, já que não conseguiram acompanhar mais desde 1940 esta concorrência.

Ao passar do tempo, Anápolis começa a ficar para trás nesta disputa, pois apostara demais no modal ferroviário, o qual aos poucos já vinha sendo dando sinais que seus dias estavam por chegar ao fim. Tem-se então, Goiânia e Uberlândia na empreitada. Por ser capital do estado, a primeira cidade se beneficiou muito com crescimento local, ajudando a alavancar a sua atividade comercial. Enquanto isso, o município mineiro adotou outra estratégia: ao invés de focar na quantidade, se dedicou a variedade de produtos que poderia oferecer.

Ao que se refere ao setor industrial, a região recebeu grandes atenções deste segmento, em especial, ao beneficiamento de produtos e apoio a expansão da indústria automobilística brasileira. Nos anos de 1950, seguindo as políticas federais e estaduais, cidades industriais passam a compor o espaço urbano dos municípios. Segundo Guimarães (2010), indústrias como: Matarazzo, Votorantim, Willys (automóveis), Petrobrás (refinaria), Eternit (telhas), e tantas outras, demonstram interesses em se instalar pela região. E esta industrialização, não se limitava apenas a bens duráveis. Muitas das plantas industriais, estavam voltadas ao processamento dos alimentos produzidos na região (SOARES, 1997, p. 115).

Mais uma vez, os transportes se tornam fator-chave para o crescimento da região triangulina: seu diferencial era a ampla rede rodoviária e de fácil acesso aos mercados consumidores, além de facilitar a chegada de insumos para estas industriais, atraíam os interesses e investimentos.

No entanto, é no setor de serviços que a hegemonia uberlandense demonstra a sua força. Especializada na atividade comercial e de transportes, este foi um grande diferencial do município mineiro diante da concorrência. Soma-se ainda, a estruturação de um sistema educacional no município, voltado para a formação de profissionais nestes e em outros segmentos de mercado, tais como cursos de formação superior, como o Direito, a Filosofia e a Escola Vocacional, todas oriundas de articulações políticas a serem instaladas na cidade. Anos mais tarde (década de 1970) estas instituições são federalizadas e unificadas, formando a Universidade Federal de Uberlândia. O mesmo ocorre em Uberaba, com criação da Faculdade do Triângulo Mineiro.

3.9. Uberlândia assume a centralidade

A consolidação de Uberlândia como centralidade do Triângulo Mineiro, só veio a partir dos anos de 1960, quando uma série de fatores e acontecimentos culminaram em coincidências históricas, as quais colocaram o município em destaque, além saber aproveitar bem estas oportunidades. Dois pontos merecem destaque para compreender o que viria a acontecer: o golpe militar de 1964, e a pressão do Estado de Minas Gerais em atrair novas indústrias conforme a onda de desconcentração industrial que o Brasil experienciou neste momento. O coronelismo então assume a escala nacional, o que Guimarães (2010) chama de “Coronelismo Militar”, de onde Uberlândia tinha esta proximidade e conseguiu se fortalecer frente as demais.

Com todas as etapas do Plano de Metas concluídas, era preciso observar como estava aquele Brasil, que tinha crescido muito nos últimos anos. Avaliar e lançar um novo programa de desenvolvimento nacional era a política de Estado a ser seguida até o II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) (1975-1979), com o intuito de repensar a posição econômica brasileira frente ao mercado capitalista e periférico, buscando fortalecer o desenvolvimento dos capitais privados.

No período de 1964 a 1967, a economia nacional estava demasiadamente enfraquecida, atravessando o país uma forte recessão. Em momentos assim, os investimentos costumam ser cortados, principalmente no setor industrial, o qual vinha sendo a força motriz do desenvolvimento nacional. Assim aconteceu: os investimentos no setor cessaram neste período. O reerguimento da economia nacional, viria através do aquecimento do mercado com as demandas internas, promovidas pela política econômica entre 1964 a 1966. Isto deu fôlego ao setor de bens de consumo duráveis, colocando a economia nacional de volta ao caminho de prosperidade. A década de 1970 ficou marcada pela estabilidade econômica brasileira. Tirando proveito deste momento, o governo então concebe o primeiro PND em 1972, o qual tinha em seu propósito, a expansão de parques industriais pelo país. Além disto, a oferta de crédito estava facilitada, o que incentivava ainda mais este tipo de investimentos.

Seguindo este caminho, quanto à necessidade de abrir parques industriais pelo Brasil, o projeto rodoviário, juntamente com a indústria automobilística, tiveram papel importante neste processo, mobilizando toda uma cadeia de indústrias que abasteceriam as linhas de montagem. Assim, a atividade transportadora construiu e levou o desenvolvimento industrial às cidades brasileiras. A expansão urbana muito se deve à industrialização, que por sua vez, é muito dependente dos transportes para as suas operações. Ou seja, existe toda uma cadeia na expansão do capital, de forma a construir uma divisão territorial do trabalho em escala nacional.

Conforme os transportes foram adentrando o território nacional, novos mercados internos foram sendo constituídos, de tal forma a interiorizar a ocupação brasileira, além da diversificação da economia nestas localidades. Sendo assim, se constituiu a especialização das regiões brasileiras, conforme suas vantagens e oportunidades que podiam oferecer (localização geográfica, recursos naturais, mão-de-obra especializada, etc.).

Como já foi visto, Minas Gerais possuía grandes forças políticas dentro do Governo Federal, de modo a ter destaque dentro da política nacional, conseguindo atender os seus interesses. Durante o governo militar, esta proximidade política se estreita mais ainda no final dos anos de 1960, com a ascensão do Governador Rondon Pacheco, representando o Triângulo

Mineiro. Com isto, a região triangulina passa a ter força dentro da esfera política, algo que não tinha até então.

A primeira vantagem desta inserção na esfera política governamental, se deu com o aproveitamento das condições hidrográficas, através da construção de Usinas Hidroelétricas (UHEs) na região. Soma-se a isso, a atenção dada ao setor dos transportes, uma vez que o Triângulo Mineiro era a principal rota até a capital federal, e se relacionava comercialmente com São Paulo e o Centro-Oeste.

No entanto, quando se trata de comércio é que se tem um desafio e tanto para o Triângulo: a questão tributária. A taxaço sobre os produtos em território mineiro deixava a região triangulina menos atrativa para o comércio, colocando em risco a prosperidade econômica local. Com uma concorrência forte, Goiânia, Anápolis e Itumbiara retomam a disputa de polo regional com Uberlândia. Esta era uma situação complicada para o governo mineiro, afinal, significava a queda de arrecadação, ainda mais com a segunda maior cidade de Minas Gerais. Coincidentemente neste período, estavam ocorrendo disputas interna dentro da política, de tal forma a retirar o poder das oligarquias locais, e unificar a gestão em âmbito nacional (GUIMARÃES, 2010). Resultado disto, forma algumas isenções tributárias, que não estavam voltadas a região do Triângulo, mas caíram perfeitamente para as necessidades da região do Triângulo.

Os anos de 1968 a 1973, ficaram marcado pelo “milagre econômico”, período este em que a economia nacional andou a passos largos, tendo expressivo crescimento o mercado nacional. A prosperidade econômica após a crise no início da década de 1960. Enquanto isso, a região do Triângulo não ficou para trás, reforçando as suas vantagens topográficas e naturais, facilidade em mecanização da agricultura pelas terras planas, abundância de recursos hídricos e minerais, o clima favorável, e a posição estratégica com os principais centros consumidores.

Aliando estas vantagens, a política governamental federal, de promover a industrialização do território nacional, o estado de Minas Gerais entra no embalo com a criação do BDMG (Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais), visando promover a industrialização do estado. Em 1959 é então inaugurada a Cidade Industrial de Uberlândia (ACIUB, 1983), a primeira da região, demonstrando que o progresso chegava primeiro na “Capital do Triângulo Mineiro”. A abertura destes parques industriais, estava muito ligada ao interesse dos municípios, onde Guimarães (2010) destaca:

(...) tanto de associações de classes privadas quanto do aparato público municipal, por meio de doação de terrenos para as indústrias, isenções de tributos municipais, infraestrutura pública e contatos com empresas em potenciais.

Entretanto, o alavancamento e prosperidade dos parques industriais do Triângulo, só foi acontecer a partir de 1971, quando Rondon Pacheco assume como governador estadual, e dá atenção a região, atraindo novos complexos industriais. Neste momento (1972), com maior maturidade no projeto de industrialização, Uberlândia e Uberaba apostaram em novos modelos de distritos industriais, mais modernos e seguros. (ACIUB, 1983).

Observando a industrialização do país, e se utilizando da imagem de exportador que o mesmo possuía, em função de produtos agrícolas e agropecuários. O Governo Federal cria o programa “Corredores de Exportação” neste momento, tendo como intenção a interligação da produção do interior brasileiro aos portos marítimos de Santos, Paranaguá, Rio Grande e Vitória, rumo aos mercados consumidores. Estando Uberlândia na rota para os portos, e especialista em comércio dos produtos – foi mais uma grande oportunidade para a cidade mineira consolidar a sua posição de vanguarda.

Seguindo a mesma linha do governo federal, a federação mineira cria o seu próprio plano de desenvolvimento: o Primeiro Plano de Desenvolvimento Econômico e Social, do qual o estado de Minas Gerais foi dividido em 8 macrorregiões de planejamento, de tal forma a dinamizar o desenvolvimento direcionado a cada uma delas. Neste documento, constava a inviabilidade quanto a força polarizadora de Uberaba, que já se encontrava enfraquecida neste momento, colocando em xeque tal posição devido à grande concorrência que se instalava – principalmente por Uberlândia. Um segundo ponto sobre o Triângulo, é a caracterização de Patrocínio como uma cidade com características de polo regional, em função de seu poder políticos e de sua ligação ferroviária com a capital mineira. Observando o mapa da malha rodoviária (Mapa 9), é que se pode enxergar que Patrocínio não conseguiria competir com o forte mercado paulista, além de já ter influências de Belo Horizonte sobre ela, e até mesmo Patos de Minas já contava com maiores condições de polarização.

Com tudo isso, a região do Triângulo mineiro passa a ocupar uma posição privilegiada no cenário nacional, colocando-a como um grande potencial econômico para a economia brasileira. A entrada de capitais externos a região na década de 1970, reforçam a competitividade, somando-se a isso a posição geográfica estratégica. Estando próximo aos principais mercados consumidores e fácil acesso aos portos para exportação. E por fim, toda a infraestrutura que a região triangulina recebeu com a mudança da capital federal para o Centro-Oeste, sendo outro grande atrativo.

Mas não foi apenas a “Capital do Triângulo” que se desenvolveu: cidades próximas que sempre mantiveram a concorrência com Uberlândia, trazendo desafios e ameaçando tirar o posto uberlandense. Os demais municípios do Triângulo Mineiro, também seguiram os passos, tais como Uberaba, Araguari, Ituiutaba e Araxá, conquistando os seus interesses e desenvolvendo economias locais fortes.

Com esta reflexão, entende-se que a região do Triângulo Mineira se beneficiou muito com a sua localização e eventos históricos, que hoje a coloca como uma localidade extremamente dinâmica e de oportunidades. É seguro dizer que os transportes sempre foram essenciais para o desenvolvimento do Triângulo, estando presente em todas as fases, além ser um dos grandes diferenciais da região frente a concorrência – a facilidade em se acessar os demais mercados nacionais.

CAPÍTULO 4 – A LOGÍSTICA

4.1. O que é a logística?

A importância da logística e dos transportes foi bastante comentada ao longo deste trabalho, mas afinal: o que é logística? De onde ela vem? Quais os seus princípios? Para o que serve?

A origem do termo “Logística” ainda vem sendo debatida, tendo na bibliografia duas prováveis origens: a primeira do grego “logístikos”, o que significaria cálculos e raciocínio matemático; enquanto a segunda opção se refere ao francês “Logistique” (do verbo *loger* – alojar/colocar).

Os primeiros registros de atividades logísticas, são perceptíveis nos relatos de atividades militares no império persa, em suas guerras, utilizando estratégias lógicas na organização das tropas e buscando sempre agilizar a movimentação destas, além de suprimentos (OLIVEIRA, FARIAS, 2010). Complementando esta ideia, de como que a logística revolucionou os campos de conflitos:

Na sua origem, o conceito de logística estava essencialmente ligado às operações militares. Ao decidir avançar suas tropas seguindo uma determinada estratégia militar, generais precisavam ter, sob suas ordens, uma equipe que providenciasse o deslocamento, na hora certa, de munição, viveres, equipamento e socorro médico para o campo de batalha. Por se tratar de um serviço de apoio, sem o glamour da estratégia bélica e sem o prestígio das batalhas ganhas, os grupos logísticos militares trabalhavam quase sempre em silêncio. (NOVAES, 2004, p.31).

Com a ampla evolução e desenvolvimento de suas técnicas, a logística deu um grande salto a Segunda Guerra Mundial, sendo amplamente utilizada ao longo desta, definindo o sucesso ou não nos campos de batalhas. Com o fim da guerra, o setor empresarial se interessa por tais técnicas, vendo a possibilidade de serem adotadas dentro das plantas industriais, e assim tornar mais eficiente a produção. A necessidade em garantir os prazos de distribuição, além de melhor oferta de serviços, diversificação de produtos e uso de informações – foram responsáveis por alavancar o uso da logística empresarial (OLIVEIRA, 2011).

Por fim, o processo globalizatório forçou o mundo inteiro a adotar tais técnicas logísticas: o consumidor aumenta a sua exigência, forçando qualidade de produtos e serviços, os quais devem ser atendidos em prazos cada vez mais curtos e a baixos custos, colocando as empresas nesta enrascada.

Com isto, a logística tem o importante papel na sociedade moderna, de criar formas de reduzir custos, além de fazer com que produtos cheguem ao destino e hora exatos, sempre buscando a satisfação do cliente. Ballou (1993) reforça esta questão em uma de suas obras, deixa claro que não há logística sem comércio.

Vista toda a questão de como que a logística está presente no mundo contemporâneo é que se pode partir para análise de como que os transportes estão intrinsecamente relacionados com tudo isso. Sendo assim, as empresas transportadoras estão atentas as expectativas dos clientes, sempre buscando atendê-los da melhor forma possível. Custos e tempo de entrega ditam a qualidade do serviço prestando.

Assim, os transportes tomam conta dos espaços, sempre buscando entregar seus produtos o quanto antes e baixos custos. E assim entra a logística e os transportes dentro desta pesquisa: é através destes, que cidades do Triângulo Mineiro surgiram e algumas se especializaram nestas atividades, fazendo parte na formação e crescimento da região triangulina. Mas não só de empresas transportadoras que se constrói uma operação logística eficiente: o Estado também possui importante papel neste segmento, como já foi visto anteriormente, e será reforçado a seguir.

4.2. Planejando a Região

O governo de Minas Gerais, por meio de suas secretarias de desenvolvimento, desenvolve no ano 2000, durante a gestão de Itamar Franco, o Plano Mineiro de Desenvolvimento Integrado (PMDI), com a intenção de otimizar e gerenciar o crescimento e desenvolvimento do Estado de Minas Gerais, colocando em prática uma gestão com olhar setorizado para cada região mineira conforme as suas especificidades e potencialidades, mas sempre buscando a interação dos segmentos (econômico, transportes, saúde, segurança, educação, etc.) para fortalecer o desenvolvimento sustentável do Estado. A última edição deste Plano data do ano de 2016.

Dividido em três volumes, este documento identifica a real situação de cada segmento no estado, analisando as potencialidades e fragilidades existentes, e construindo políticas voltadas a melhoria frente a tais dificuldades. O primeiro volume constitui o apanhado geral quanto aos principais pontos: saúde, educação, segurança, mobilidade, economia, etc. O segundo, parte para o diagnóstico de cada um destes segmentos, através de dados estatísticos e políticas voltadas ao setor. Enquanto último volume é voltado a análise segmentada conforme

as unidades de planejamento. Conforme a temática abordada por este estudo se dá através dos transportes e planejamento urbano, na região do Triângulo Mineiro, a leitura deste Plano de Desenvolvimento ficou restrita a esta parte. Destes volumes, foram então retiradas algumas questões pertinentes a esta discussão, seguindo a linha do planejamento urbano e transportes na Região do Triângulo Mineiro.

Em seu segundo volume, do Plano Mineiro de Desenvolvimento de 2016, é apresentado um diagnóstico acerca da infraestrutura e logística no estado. Nesta parte, destaque-se o Programa de Recuperação e Manutenção de Rodovias de Minas Gerais (PROMG), o qual avalia e realiza pequenas obras de manutenção nas rodovias mineiras. No relatório denota-se a leve estagnação/queda na qualidade das vias que recebem tal programa, sendo colocada como justificativa, que o mesmo cumpre muito bem o seu papel onde foi implantado, colocando a responsabilidade na falta de empenho de algumas Coordenadorias Regionais, as quais não estariam fazendo boa atuação quanto a busca de recursos para a manutenção destas rodovias.

No plano dos trilhos, Minas Gerais conta com pouco mais de 5 mil km de estradas de ferro, representando uma grande fatia no cenário nacional, com 17% de toda a extensão da malha brasileira. No entanto, apesar desta (relativa) grande extensão de trilhos pelo estado, boa parte deles estão concentrados na região metropolitana de Belo Horizonte, enquanto as regiões Noroeste e Jequitinhonha não contam com essa infraestrutura. Outro ponto de entrave, se deve ao tamanho da bitola (largura dos trilhos), incompatível entre as ferrovias e impossibilitando uma plausível integração entre a malha ferroviária mineira. Para tal questão, foram elaborados planos de reestruturação das estradas de ferro mineiras, visando principalmente o transporte de passageiros – mas até o momento, se restringiu a discursos e poucos projetos.

A temática aeroviária também é apresentada no plano, construindo uma análise crítica sobre as possibilidades que este modal pode propiciar. Nesta linha, é reforçada a importância dos aeroportos regionais para o deslocamento dentro do próprio estado mineiro, que com a sua grande extensão territorial, muitas vezes dificulta de certa forma, acesso a todas as localidades e regiões. Este foi um projeto que avançou em algumas localidades, fortalecendo e oferecendo voos para alguns destes aeroportos regionais – mas enfrentando dificuldades quanto a custos e demandas, tendo fim para alguns municípios este projeto.

O que tem no segundo volume do Plano Mineiro de Desenvolvimento é de que realmente o governo de Minas Gerais busca compreender o seu território, identificando os pontos fortes, as dificuldades e desafios colocados, e propor soluções e alternativas para deixar o estado competitivo dentro do cenário nacional. Este é um projeto de grande impacto e valor

para Minas, pois consolida políticas de acompanhamento para o planejamento e desenvolvimento. E esta visão está presente no volume seguinte, o terceiro da série, com a análise por regiões de planejamento.

Para as unidades de planejamento, um ponto interessante: o Triângulo Mineiro neste ponto, é dividido em dois: Triângulo Mineiro Norte e Triângulo Mineiro Sul. Não ficando explícito o motivo desta distinção dentro da região, pode-se pensar na questão do contato/proximidade que estas possuem com os seus respectivos estados vizinhos: Norte com Estado de Goiás; e Sul como São Paulo, estabelecendo relações fortes entre a região e Estado próximo.

Composta pelos macros territórios de Ituiutaba, Uberlândia e Patrocínio – o Triângulo Mineiro Norte totaliza 30 municípios, e população estimada em 1.200.694 hab., sendo 92,33% desta, nos centros urbanos. Destaca-se ainda na localidade, o alto IDH-M (Índice de Desenvolvimento Humano Municipal), tendo a média de 0,710 – considerado alto. (MINAS GERAIS, 2016). Em termos econômicos, o Triângulo Mineiro Norte representa 9% do PIB mineiro (IBGE, 2012), com destaque para o setor de serviços (59,5% da economia local), além da agropecuária com a sua produção leiteira, soja e café. Outros pontos são apresentados: saneamento básico, saúde, segurança pública, educação, cultura e eixos de desenvolvimento.

Dentre estes eixos de desenvolvimento, os quais são projetos discutidos pelo poder público com a comunidade, através de Fóruns Regionais, um deles merece aqui ser colocado: o de Infraestrutura e logística. Neste eixo, é colocada a necessidade:

- Recuperar o asfalto de algumas rodovias estaduais (MG 230 e 462);
- Terceira faixa e acostamento na MG 497 Prata-Uberlândia;
- Pontos de travessia na BR-365 em Monte Alegre de Minas;
- Pavimentação e melhoria de vias vicinais; e
- Melhoria da sinalização de rodovias.

A região norte do Triângulo Mineiro, é vista como um importante integrante do Estado de Minas Gerais, concentrando população e economia significativas para o estado como um todo. As atividades comerciais, industriais, juntamente com a agricultura, alavancam o desenvolvimento e crescimento local.

Enquanto isto, o Triângulo Mineiro Sul também é formado por mais três macro territórios: Araxá, Uberaba e Frutal. Contando com 27 municípios e 697.812 habitantes distribuídos pela localidade, representando 3,56% da população mineira. Destaque desta região,

é a pobreza: a menor de Minas Gerais, com 18,16% da população nesta situação. Em termos de IDH-M, o Triângulo Mineiro Sul possui índice muito semelhante a parte norte: 0,713 – como visto antes, considerado alto (MINAS GERAIS, 2016). No âmbito econômico, a participação desta região é menor em relação à parte norte, ficando na casa dos 5,5% do PIB do estado (IBGE, 2012), tendo como principais expoentes a cana-de-açúcar, representando 60% da produção de Minas Gerais, além de uma infraestrutura adequada para atender este mercado canavieiro.

Assim como aconteceu no Triângulo Mineiro Norte, tiveram os Fóruns Regionais na região, colocando em discussão questões que devem ser tratadas para os próximos anos, estabelecendo prioridades. No que se refere a infraestrutura e logística, o que se teve:

- Construção de um aeroporto de cargas;
- Melhorias em estradas vicinais;
- Recapeamento, terceira faixa e acostamento da MG 190 entre Uberaba e Iraí de Minas; e
- Duplicação da BR-262 entre Franca (SP) e Araxá.

Seguindo a linha da parte norte, o sul triangulino também possui importância para o Estado de Minas Gerais com a sua atividade canavieira em e mineração. Mesmo não tendo os mesmos números expressivos do norte, o comércio e indústria são expressivos na região, com grandes centros distribuição e indústrias.

Juntando as duas regiões de planejamento, e olhando o Triângulo Mineiro como um todo, denota-se o quão forte é esta região para Minas Gerais e para o país, possuindo grande participação na economia nacional, constituindo um importante polo econômico e de negócios. Com esta visão, denota-se como que o planejamento confirma a necessidade em se pensar nos transportes, além do quanto que os transportes significam para o Triângulo Mineiro, bem como as suas cidades se desenvolveram sobre esta infraestrutura viária.

Planejar significa pensar nos fluxos que irão tomar conta do espaço. Ordenar e pensar nestes movimentos no espaço, é algo essencial dentro do contexto de mundo global. A urgência com que mercadorias possuem para chegar aos seus destinos, desafiam a noção do tempo e espaço – desejando a mesma velocidade com que as informações circulam através da internet.

4.3. Fluxos e Direções

Os territórios nacionais contemporâneos são tomados pelas redes e fluxos, integrando as regiões e formando quase que uma unidade administrativa consolidada. As dinâmicas espaciais e transformações destes, estão intrinsecamente relacionadas às forças exercidas pelos fluxos, criando necessidades e oportunidades. Seguramente, pode-se dizer que o transporte é um dos principais, se não o principal, fluxo moderno. A atividade deste segmento é o que faz pessoas, mercadorias e informações circularem pelos espaços, dinamizando as atividades setoriais (agrícola, industrial, comercial e serviços).

No caso brasileiro, houve grandes incentivos ao segmento transportador, o qual foi visto como essencial para a integração nacional, e consolidação de um Estado forte soberano. Para alcançar tal feito, o então governo de Juscelino Kubistchek, decide dar início ao que ficou conhecido como política rodoviarista. O Brasil deste período passava pela experiência de industrialização, fazendo-se necessária uma integração nacional para consolidar mercados consumidores, além de exigir uma rede de transportes articulada para transportar matérias primas e o produto final. Com esta visão, o governo federal incentiva a formação de uma indústria automobilística, constrói a nova capital federal, Brasília, e interliga todo o território nacional à nova sede por meio de rodovias. Deste modo, ao mesmo tempo que fortalecia o processo de industrialização, trazendo montadoras e outras indústrias para fornecerem as peças para estes veículos, também se teve um papel político culminante para a consolidação da unidade nacional brasileira. Tal política rodoviarista também foi muito fortalecida durante o governo militar: período em que muitas rodovias importantes do país foram construídas. Atualmente, a política tem sido um pouco mais descentralizada, com investimentos pontuais nos sistemas ferroviário, marítimo e aéreo, mas ainda bem inferiores ao que é destinado para as rodovias.

A escolha de adotar as rodovias como principal modal para o desenvolvimento e integração nacional se reflete no crescimento do Brasil atual: um transporte intermunicipal e interestadual calcado nas rodovias, deixando afastados os demais meios (ferroviário, marítimo e aéreo).

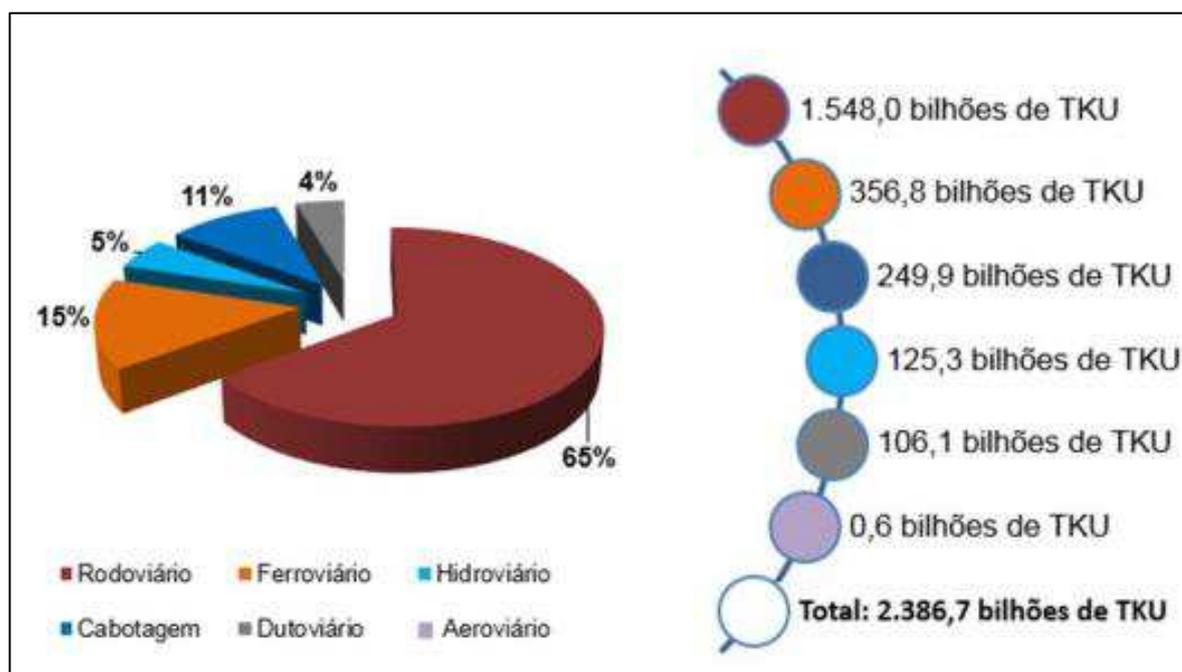
Com uma extensão de 76,4 mil quilômetros, a malha rodoviária brasileira pode ser considerada extensa pela dimensão continental do país. Característica única, a capilaridade das rodovias também chama a atenção quando se olha a malha nacional – reforçando o transporte “ponto-a-ponto” no espaço, não sendo vista tal situação nos demais modais.

Muitos países adotam as rodovias como forma de transportar cargas de pequeno e médio porte em pequenas distâncias, sempre observando a agilidade que o modal rodoviário pode entregar. Além disso, há uma maior opção de rotas a serem feitas para se chegar ao destino, porém a um custo mais elevado por conta desta facilidade.

Seguindo estudos da Plano Nacional de Logística, realizado pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL), a malha rodoviária nacional cresceu 12,7% entre os anos de 2004 a 2013. Este aumento é pouco expressivo frente ao crescimento dos setores nacionais como um todo, ainda mais pensando que neste mesmo período, o PIB nacional, bem como a frota de veículos mais que dobraram (EPL, 2018), colocando em questão o estrangulamento que o rodoviarismo vem sofrendo quanto a sua qualidade e eficiência operacional dentro do território nacional.

Observando a distribuição e participação de cada modal na economia nacional através da metodologia do TKU (Toneladas por quilômetro útil), enxerga-se o quanto que o modal rodoviário representa para a economia nacional: representando 65% do total (Gráfico 1). A ferrovia aparece em segunda colocação, com 15% - tendo como expoente o minério de ferro (aumentando significativamente a tonelada transportada). Enquanto que os 20% restantes se distribuem no hidroviário, dutoviário, cabotagem e aeroviário.

GRÁFICO 1 - Distribuição modal – 2015



Fonte: EPL, 2018

4.3.1. Fluxos no Triângulo Mineiro a Alto Paranaíba

Inserida nos principais eixos viários brasileiros, a região do Triângulo Mineiro, conta com um grande fluxo de veículos chegando, partindo ou simplesmente atravessando esta parte do estado de Minas Gerais. Este grande fluxo de veículos é perceptível quando se observa o movimento intenso nas rodovias, especialmente BR-153, BR-365 e BR-050.

Interligando o Brasil, fazendo o contato com a região Sul, Sudeste e Centro-Oeste, as rodovias em território triangulino, exercem papel estruturante das comunicações e comercialização de mercadorias. Não menos importante, há fluxos significativo de pessoas nesta localidade, mas não com a mesma intensidade quando comparado ao que representa o comércio.

O grande fluxo se refere ao deslocamento de matérias-primas a serem entregues a indústrias ou mesmo serem exportadas pelos terminais portuários, bem como produtos finais para serem distribuídos pelo território nacional. Ou seja, a atividade dos transportes, no Triângulo, é muito mais voltada a transportadoras, que levam produtos e mercadorias a seus respectivos destinos.

No que diz respeito à temática, é importante conhecer um pouco destes fluxos que tomam conta desta região mineira, afinal, foi através deles que muitas das cidades triangulinas cresceram, e até mesmo se especializaram na atividade comercial, como é o caso de Uberlândia.

O caso uberlandense, como visto em sua trajetória histórica e caracterização, mostra a intenção e o alcance que este município teve em se utilizar de sua posição geográfica estratégica, além de acontecimentos históricos (como a construção da nova capital federal – Brasília), fizeram o que hoje é Uberlândia: polo regional. A cidade se fortaleceu com os armazéns para o comércio de produtos, negociando e comercializando. Soma-se a isso a rápida visão em priorizar o modal rodoviário, reconhecendo que as ferrovias perderiam espaço em pouco tempo. Todo este jogo de planejamento, conhecimentos específicos adquiridos e forças políticas, promoveram o crescimento e desenvolvimento uberlandense.

Outros municípios da região também tentaram seguir esta receita, conseguindo, em alguns casos, resultados expressivos, como Araguari: cidade que cresceu muito com a chegada da ferrovia, explorando a possibilidade de comercializar os produtos locais, além de negociar aqueles que vinham de fora para a região. Com isto, reforça-se como que a região triangulina se utilizou da sua posição no território nacional, para se especializar na atividade comercial.

Mas não foi apenas a atividade comercial que colocou o Triângulo no mapa nacional. Com o avanço da fronteira agrícola para o Centro-Oeste, através do movimento que ficou conhecido como “Marcha para o Oeste” nas décadas de 1950 e 1960, alavancou ainda mais esta região mineira. Iniciando esta ocupação com pequenos agricultores sulistas em sua grande maioria, estes ocuparam as terras ainda desocupadas de Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul (BEZERRA e CLEPS, 2004).

Atualmente, esta região representa praticamente toda a produção de grãos em território nacional, além de ter de uma participação muito expressiva na produção agropecuária. A maior parte desta produção se destinada à exportação, possuindo como principais mercados o europeu, o chinês e o estadunidense (EUA, 2018), contribuindo significativamente no PIB (Produto Interno Bruto) brasileiro. Na região Centro-oeste se destacam os cultivos de: amendoim, algodão, arroz, milho, soja, cana-de-açúcar, mandioca e tomate. Para exportação, fica apenas o algodão, milhos e soja.

A participação desta região nacional (Centro-Oeste) pelo o Triângulo Mineiro, está relacionada ao transporte. A chegada de insumos para o cultivo e a respectiva exportação desta produção, atravessam a região triangulina rumo aos terminais portuários em São Paulo, Paraná e Rio Grande do Sul. Ou seja, mais uma vez a região mineira se destaca por realizar esta conexão do território nacional, articulando as dinâmicas envolvidas na atividade transportadora – por onde passa praticamente toda a produção agrícola desta localidade, abastecendo o mercado interno e internacional.

A produção no Centro-Oeste não para ao longo do ano, sempre tendo alguma colheita ocorrendo. Como bem se observa abaixo (Quadro 6), ao longo do ano, está tendo atividades no campo, demandando transporte até os mercados consumidores e para exportação. Como efeito deste fluxo de caminhões e trens, rumando a São Paulo, rodovias e ferrovias do Triângulo Mineiro são utilizadas para escoar tal produção agrícola.

QUADRO 6 - Período de colheita de safra da região Centro-Oeste

	Jan.	Fev.	Mar.	Abr.	Mai.	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Out.	Nov.	Dez.
Amendoim			X	X								
Algodão				X	X	X						
Arroz	X	X	X	X								
Milho		X	X	X	X	X						
Soja	X	X	X	X	X							
Cana-de-açúcar				X	X	X	X	X	X	X	X	X
Mandioca			X	X	X	X	X	X				
Tomate				X	X	X	X	X	X	X		

Fonte: Canal rural (adaptado OSORIO, 2018)

Com isto, por mais que caminhões e trens estejam apenas de passagem pela região do Triângulo, eles necessitam de uma infraestrutura de apoio em seu caminho, como postos de combustíveis, hospedagem, restaurantes, oficinas mecânicas, dentre outros. Visando oferecer apoio à frota que atravessa a região mineira, muitos estabelecimentos voltados a este segmento surgem nas cidades, principalmente às margens das rodovias, além de pontos de apoio pela própria empresa que administra as ferrovias aos maquinistas no caso das ferrovias.

Ou seja, além da região ser destaque no setor comercial, com empresas atacadistas, o Triângulo Mineiro também se utiliza da sua posição geográfica, para dar apoio à produção agrícola nacional oriunda da região Centro-Oeste. Estes fluxos contribuíram e ainda contribuem para o desenvolvimento triangulino, sendo mais outro segmento econômico a ser explorado.

Hoje, as rodovias BR-050, BR-365 e BR-153, concentram muito deste fluxo intenso de caminhões, transportando os insumos necessários ao plantio e retornando com a colheita da safra, movimentando constantemente as rodovias e a economia do Triângulo Mineiro.

Esta característica e relevância do Triângulo Mineiro fica evidente quando se observa o Mapa de Corredores Rodoviários (Anexo 5) elaborado pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT). Nele, é visível a concentração destas rodovias principais, na região triangulina. Outra constatação neste mapa, é a ligação que o Triângulo Mineiro proporciona no território nacional: rodovias da região norte (Pará e Tocantins; Acre e Rondônia), além de próprio centro-oeste (Mato Grosso e Goiás), grande parte destes eixos viários nacionais, atravessam a região mineira. Por fim, ainda temos a avaliação quanto à qualidade destas rodovias, que no Triângulo Mineiro ficam entre boas e regulares.

4.3.2. *Em números*

Dizer que há um grande fluxo de veículos é uma medida subjetiva: o que seria grande fluxo? 10 veículos por minuto? 50? Como forma de mensurar o fluxo de veículos na região, utilizamos o Plano Nacional de Contagem de Tráfego (PNCT), com a sua última edição no ano de 2016, quando houve a contagem de veículos que circularam pelas rodovias federais no período entre julho e novembro daquele ano. Tomando como base as três rodovias destacadas acima, como principal ligação e escoamento da produção agrícola nacional, vale a leitura destes dados e compreender melhor como que se dão estes deslocamentos pela região.

A primeira análise destas rodovias, começa pela principal e de maior fluxo: BR-050. Abrangendo a extensão entre as cidades de Cristalina (GO) a Santos (SP), totalizando 950km de extensão e atravessando três unidades federativas (GO, MG e SP), além de estar integralmente concessionada e com pedágios. Em quase toda a sua extensão a rodovia se encontra ao menos com pista dupla, ficando a exceção no trecho entre a divisa MG/GO até Domiciano Ribeiro (GO). Visto isso, fica evidente a função que esta rodovia possui para logística nacional: ligando a região produtora e exportadora ao Terminal Portuário de Santos – colocando em evidência a importância que esta possui para a dinâmica nacional, além de sua dimensão histórica, sendo o eixo pioneiro do desenvolvimento nacional, como pode ser bem visto durante a construção de Brasília e o avanço da fronteira agrícola

Tal contagem de veículos realizada no dia 19/11/2016, contabilizou 13.106 veículos em ambos os sentidos da rodovia, estando o ponto de pesquisas pouco após o município de Uberaba, sentido São Paulo. Destes 13 mil veículos, 3.358 eram caminhões, representando 25% do fluxo total da rodovia. Nota-se então, a baixa participação dos veículos de cargas nesta via, o que fica evidente quando comparada ao fluxo com a rodovia seguinte: a BR-153.

A segunda rodovia a ser aqui analisada é a BR-153. Considerando que esta tem se mostrado como um importante eixo, uma vez que a mesma tem início na cidade de Paraíso de Tocantins (TO) se estendendo até São José do Rio Preto (SP). Este eixo também é muito utilizado pelos caminhões que se destinam ao porto de Santos, utilizando a BR-153 para chegar o estado de São Paulo, e tomando a SP-310 rumo ao litoral paulista. Este eixo tem ganhado importância nos últimos anos, sendo até então apenas mais uma rodovia federal. No entanto, um fator passou a modificar esta realidade: com a privatização da BR-050, o custo dos recentes pedágios em Minas Gerais e Goiás (concessão iniciada no ano de 2014), passou a impactar nos custos dos transportes. Buscando fugir deste custo a mais, muitos caminhoneiros estão optando

por alterar a sua rota para a BR-153, rodovia não privatizada em sua totalidade, apenas o trecho goiano está sob concessão. No entanto, a duplicação desta rodovia é lenta, pois foi concluída apenas de Anápolis (GO) até o Trevão em Monte Alegre de Minas (MG). O restante da rodovia assume a forma de pista simples, exigindo paciência dos motoristas que utilizam tal rodovia. No entanto, ao observar os números, percebe-se que muitos preferem utilizar a rodovia de faixa simples, ao invés de pagar pela comodidade da pista duplicada da BR-050. Esta visão fica clara, no momento em que se observa os números da contagem volumétrica desta rodovia.

No mesmo dia 19/11/2016 foi então realizada a contagem volumétrica classificada nesta rodovia, contabilizando 5.023 veículos no posto de pesquisa, localizado pouco após a cidade Frutal, sentido São Paulo. Deste total de veículos, 2.703 eram caminhões, ou seja, 53% do tráfego da rodovia é composto por veículos pesados, reforçando o peso que esta rodovia possui para a logística nacional. Como foi afirmado anteriormente, o que se percebe é que mesmo com uma capacidade viária inferior, por contar com faixa simples, o número de veículos de cargas não fica muito distante quando comparado ao visto na BR-050.

Para finalizar a lista das principais rodovias do Triângulo Mineiro, está a BR-365, se diferenciando das anteriores, tendo como sentido o longitudinal (Leste-Oeste) na região, enquanto as anteriores atravessam a região mineira de forma latitudinal (Norte-Sul). Totalizando 886 km de extensão, tal rodovia interliga a divisa de Minas Gerais (Santa Vitória) com Goiás (São Simão) no Triângulo Mineiro a Montes Claros (MG) no Norte de Minas. Historicamente, esta rodovia se destaca por conectar a parte oeste da região triangulina a Uberlândia e por ser caminho do café ituiutabano rumo à exportação.

Por ter esta característica, a análise de dados deste eixo viário se deu de uma forma um pouco diferente, adotando dois pontos de contagem volumétrica na rodovia: o primeiro pouco após a entrada de Minas Gerais, próximo ao município de Ituiutaba; enquanto que o segundo ponto de contagem se localizava após o município de Patrocínio, seguindo em direção a Belo Horizonte. Tendo a pesquisa sido feita no mesmo dia das demais (19/11/2016), esta contabilizou naquele dia, 3.363 veículos na “entrada” do estado, nas proximidades de Ituiutaba. Destes, 787 ou 23% do tráfego era composto por veículos pesados de cargas – demonstrando que esta não tem sido mais a principal rota destes veículos, que por muitos anos utilizaram tal, fortalecendo o desenvolvimento do município ituiutabano, o qual hoje passa por momentos de leve estagnação de sua economia, sem conseguir se inserir de forma intensa na economia triangulina. Nas proximidades de Patrocínio, este fluxo aumenta para 4.965 veículos, sendo destes, 1.522 de carga, somando 30% do total. Este incremento, se deve justamente pelas BR-

050 e BR-153 que estão entre estes dois postos de contagem volumétrica, além das indústrias uberlandenses que atendem a região. Coloca-se como mais um ponto de influência, a passagem da BR-040 mais a frente: mesmo que não passe pelo Triângulo Mineiro, este é outro grande eixo viário nacional, e seus fluxos acabam por complementar o tráfego triângulino – rumando a capital estadual. A soma destes três fatores, aumenta a quantidade de veículos que seguem em direção a Capital do Estado e/ou a região Norte de Minas Gerais – justificando o incremento.

No que tange ao fluxo de veículos nestas rodovias, temos uma proximidade entre os dados. Nas rodovias BR-050 e BR-365, os automóveis representam 51% e 42% (Ituiutaba) e 49% (Patrocínio) respectivamente, dos veículos na contagem volumétrica. Este dado, coloca como que há grade deslocamento de pessoas dentro da região, seja para atividades de lazer ou trabalho. Vale ressaltar que esta pesquisa foi realizada em um sábado, o que pode ter interferido de forma significativa nestes resultados. A exceção fica por conta da BR-153, que neste mesmo dia, registrou apenas 29% dos veículos como automóveis, reforçando o quanto que esta rodovia é voltada para o transporte de insumos e mercadorias.

Nos anexos, encontram-se as tabulações desta pesquisa para efeitos de interesse em analisar sob outras óticas (Anexo 1, 2, 3 e 4).

No entanto, se tem uma limitação nesta análise: houve outro PNCT no ano de 2011, seguindo esta mesma proposta de contagem volumétrica do tráfego de veículos nas rodovias. Contudo, há uma falha na metodologia desta pesquisa: em cada ano, os pontos de contagem são diferentes, o que impossibilita uma comparação entre as pesquisas. Este entrave, limita então a abrangência e um maior aprofundamento desta questão nas rodovias da região.

4.3.3. Efeitos

A dinâmica intensa destes fluxos sobre o território promove transformações rápida e de grandes proporções no espaço. Em questão de dias, a paisagem vista pode ter mudado completamente. Tal dinâmica e velocidade, fruto do processo globalizatório, têm este poder de modificar o ambiente, de tal modo a adapta-lo aos novas funcionalidades e usos para aquele momento.

A rápida transição de uma sociedade brasileira majoritariamente rural, para uma urbana no século XX, mais precisamente em questão de 40 anos (entre 1940 a 1980), colocou em questão a necessidade em se repensar todos os fluxos, uma vez que a população passa a se concentrar em pontos específicos do território nacional.

Na região do Triângulo Mineiro, esta regra continua valendo. As transformações nos núcleos urbanos e zonas rurais, reconfiguraram e reordenaram o espaço, atendendo novas funções e necessidades colocadas. Novas atividades passaram a ser desenvolvidas no campo, com novas técnicas e conhecimentos – colocando a região que até então era especializada na produção agropecuária, nos caminhos do agronegócio – atividade esta que vem em franca expansão, tendo feiras anuais voltadas a este segmento.

Enquanto isso, nos centros urbanos, o crescimento da população transforma tal espaço, construindo edificações cada vez mais altas, além de espalhar mancha urbana pelos limites do município. A dinâmica destes centros também é alterada, com grandes fluxos de veículos e pedestres nas ruas, dinamizando o cotidiano destas cidades, as quais assumem a velocidade da globalização. A chegada das rodovias e ferrovias, como visto já, alteraram o espaço urbano de forma impactante – com novos usos e atividades.

O que acontece hoje, é que os territórios foram tomados pelos fluxos (locais, regionais, nacionais e internacionais), os quais fazem das cidades seus nós para a interação e (re)distribuição – compondo a organização redes que inserem os municípios dentro deste complexo sistema. O que ocorre, é que a cidade deixa de ser apenas o espaço da moradia e comércio, mas assume o papel de produzir também, seja por indústrias ou por serviços.

Retomando ao caso triangulino, compreende-se então a localização das empresas e indústrias dentro da região: cada uma próxima aos seus fornecedores de insumos, e ao mesmo tempo, inseridas nas redes de distribuição para os principais mercados consumidores de seus produtos. Com isto, é que se entende a instalação de uma indústria de beneficiamento de café em Ituiutaba, ou de sucos em Araguari, ou ainda de melhoramento genético bovino em Uberaba. Estes três casos se utilizam destas rodovias, participando dos fluxos registrados nas pesquisas volumétricas.

E como fica a região do Alto Paranaíba? A localidade conquistou significativa expressão com a consolidação de algumas atividades agropecuárias e industriais. O município de Patos De Minas, se transforma com a chegada da semente híbrida do milho na década de 1950, fazendo com que a cidade se especializa neste tipo de cultivo, abrigando hoje a maior feira deste mercado: a Festa Nacional do Milho – Fenamilho (PATOS DE MINAS, n.i). Patos de Minas ainda tem a descoberta de uma das maiores jazidas de fosfato da América nos anos de 1970, e a partir de 1990, seu parque industrial começa a receber grandes indústrias (CICA e Coca-Cola – ambas desativadas hoje) e mais tarde, chegam Predilecta e Cemil.

Outro município que se destaca neste período no Alto Paranaíba, é Monte Carmelo. A partir de meados dos anos de 1930, industriais ceramistas começam a se instalar na cidade, que hoje é grande destaque neste mercado com telhas, tijolos e decoração (MARIANO, LUCENA, n.i.). Uma segunda atividade que tem movimentado a economia carmelitana, é o café, recendo já prêmios importantes pela sua qualidade.

Nota-se como que a região do Alto Paranaíba tem crescido de forma expressiva nos últimos anos, se utilizando da malha rodoviária construída no século passado, para promover o desenvolvimento da agricultura e indústria regional. Projeta-se uma forte expansão do tráfego de veículos pelas rodovias – dando destaque a esta localidade.

4.3.4. *Qualidade das rodovias*

Mas não é apenas de traçados que são constituídas as rodovias. Formam também eixos rodoviários importantes para o país, conectando as cidades e regiões. As condições de conservação das rodovias são fator decisivo na sua utilização ou não: asfalto ruim (com buracos), sinalização precária, curvas perigosas, segurança (quanto a risco de roubos ou assaltos) são questões que determinam o maior uso ou não da via.

Rodovias em más condições frequentemente são evitadas pelos motoristas, que desejam realizar uma viagem tranquila e segura. Observando o Anexo 6, com os principais corredores (eixos) viários, podemos avaliar as condições de conservação destas rodovias em cinco categorias: ótimo, bom, regular, ruim e péssimo.

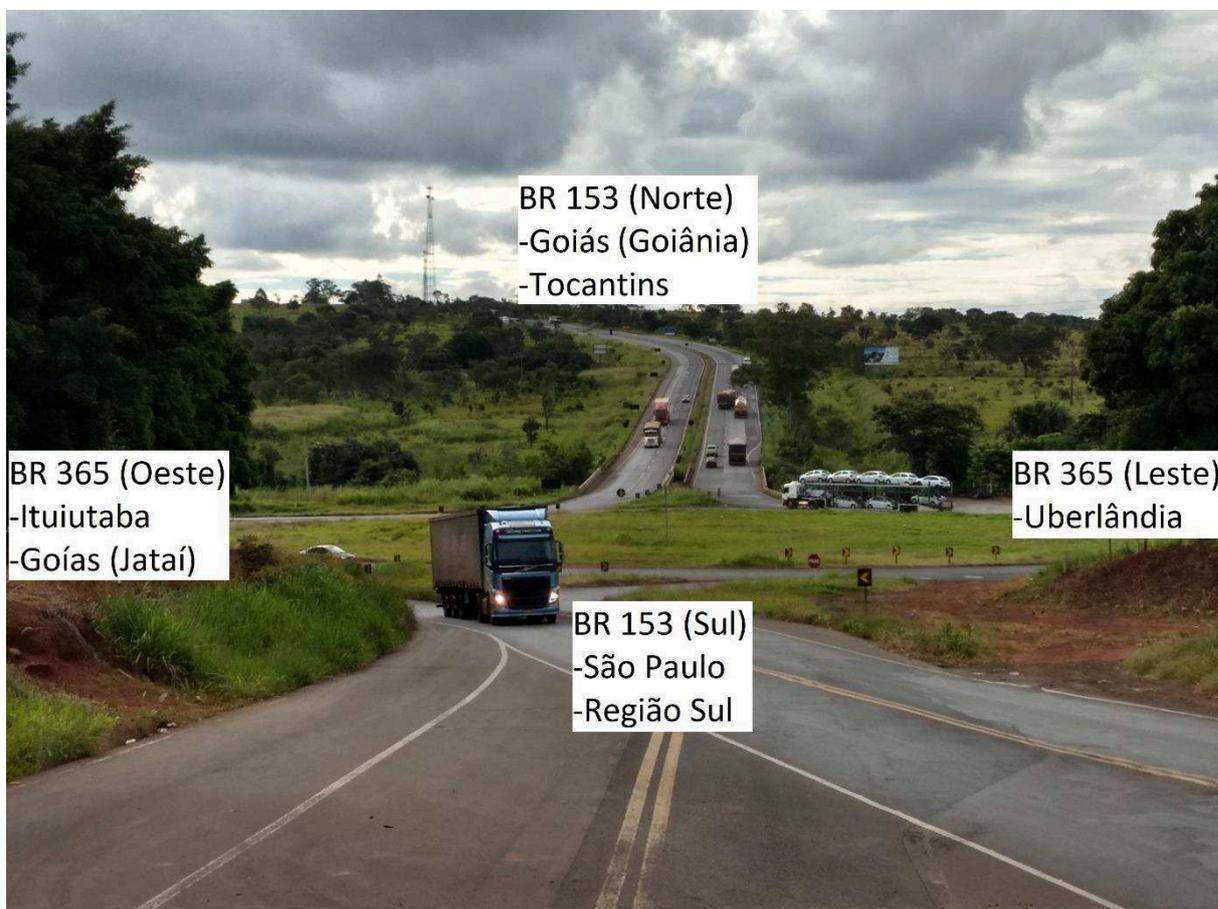
A região do Triângulo Mineiro conforme a avaliação da CNT, apresenta rodovias com condições regulares, boas e um pequeno trecho como ótimo – não possui nenhum ruim ou péssimo. Este cenário reforça o quanto que esta localidade se beneficia dos transportes para o seu crescimento e desenvolvimento, de importante a boa qualidade das rodovias para tanto.

O destaque fica por conta da BR-050, avaliada em sua grande parte como boa, além de ser a única com um trecho classificado como ótimo, próximo à divisa com São Paulo. A boa qualidade da rodovia fica por conta de ser pedagiada, estando sob concessão, além de estar totalmente duplicada no seu trecho mineiro e com asfalto em boas condições. Atualmente, a rodovia exerce o importante papel de interligar o sudeste goiano, Triângulo Mineiro e interior paulista ao Porto de Santos: porta de saída para as exportações brasileiras.

As BRs 365 e 153, possuem o misto de trechos regulares e bons. Conectado o leste e o sul goiano, respectivamente, essas duas rodovias, assim como a BR-050, possuem a função de

escoar a produção agrícola nacional por via de exportação marítima. Como destacado anteriormente, por não serem pedagiadas e terem condições razoáveis para trafegar, estas duas rodovias atraem alguns motoristas, principalmente caminhoneiros a utilizarem-nas, evitando pagar as taxas da BR-050, como forma de reduzirem os seus custos. Ambas, BR 365 e 153, possuem pista duplicada e com asfalto em boas condições até o Trevão - onde se encontram (Fotografia 40), de onde começam o seu trecho de pista simples no sentido Ituiutaba e Prata, respectivamente – com partes com o pavimento em condições precárias.

FOTOGRAFIA 40 – Trevão: Encontro das rodovias BR 365 e BR 153 – Monte Alegre de Minas-MG

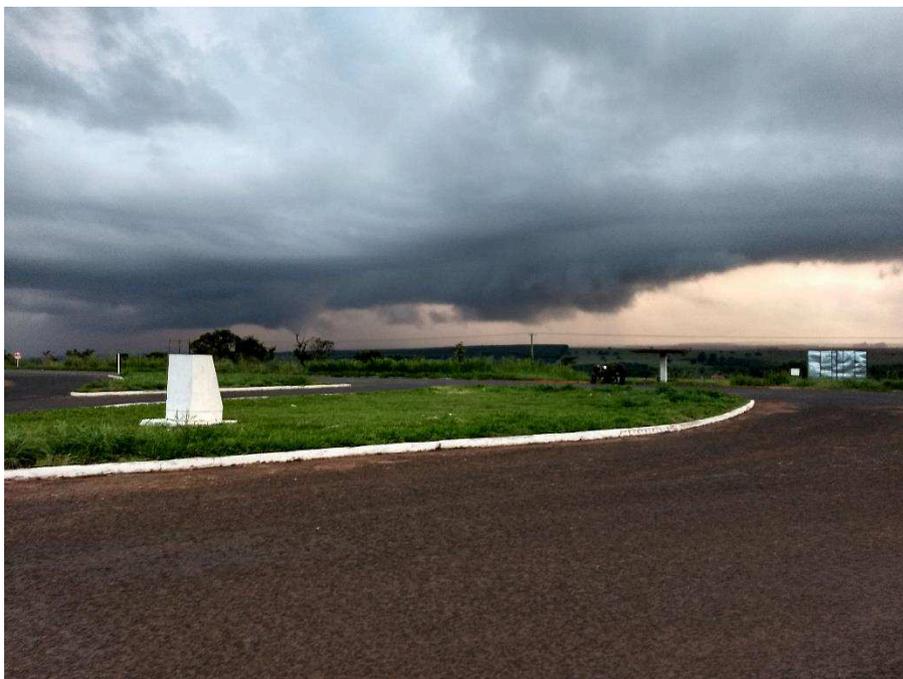


Autor: OSORIO, 2019

Em se tratando de pavimento asfáltico em condições precárias, este é encontrado em boa parte das rodovias não pedagiadas pela região do Triângulo Mineiro. Buracos, falta de sinalização, mato alto, e muitas outras adversidades são enfrentadas ao longo dos trajetos. Um dos pontos críticos, e que ocorrem acidentes com relativa frequência, é na BR-452 (que liga Uberlândia a Araxá), mais especificamente no trevo de acesso a Capela da Saudade e Ambev

(estrada municipal 371). Neste local, além de um retorno perigoso e sinalização fraca (Fotografia 41), as condições do asfalto também são precárias (Fotografia 42).

FOTOGRAFIA 41 – Trevo de acesso a Capela da Saudade e Ambev



Autor: OSORIO, 2019

FOTOGRAFIA 42 – Condições do asfalto na BR 452 (próximo ao trevo)



Autor: OSORIO, 2019

Outro ponto de atenção, são as obras paralisadas, que tornam alguns trechos da BR 365, em direção a Ituiutaba (MG) e Jataí (GO), de onde os trabalhos foram iniciados no ano de 2010, mas sem conclusão até o presente momento (2019) de alguns trechos. Caso este, que pode ser visto no trevo Xapetuba (encontro da BR 365 rumo a Monte Alegre de Minas, e BR 452 via Tupaciguara), de onde não foi concluído o viaduto previsto ali (sendo visível apenas a pilastra de sustentação). Neste ponto, subitamente a pista duplicada se transforma em pista simples com um leve desvio, como pode ser visto na Fotografia 43, sendo um ponto de perigo e com riscos de graves acidentes.

FOTOGRAFIA 43 – Trevo Xapetuba (BR 365 e BR 452)



Autor: OSORIO, 2019

4.3.5. Rodovias Duplicadas

Não é apenas o traçado e as condições do asfalto de uma rodovia que a tornam um importante eixo viário. Há uma terceira característica essencial: a quantidade de faixas de rolamento. Quanto mais faixas a rodovia possuir, maior é o tráfego que comporta, o que por sua vez, reforça a importância de tal via quanto ao grande fluxo de veículos que nela trafegam – colocando-a como importante eixo viário.

Com essa visão, compreende-se que as rodovias que possuem pista duplicada, possuem uma função de eixo viário mais significativo do que uma de via de pista única, uma vez que, para que uma rodovia tenha a segunda faixa, notadamente necessita ter um tráfego diário significativo de veículos.

Entretanto, não é sempre que esta regra é aplicada: há algumas rodovias que possuem alto fluxo de veículos, mas que, no entanto, não possuem pista duplicada. Este tem sido um dos gargalos quando se fala em logística, uma vez que com a segunda faixa o fluxo e a velocidade destes veículos seriam otimizados. Uma rodovia congestionada, significa maior tempo para realizar o mesmo trajeto, e tempo é algo precioso dentro da atividade transportadora, que conta com prazos apertados a serem cumpridos.

Como visto no item anterior (Em números), a região do Triângulo Mineiro conta com rodovias de pista simples e duplicadas, com importantes eixos viários nacionais que estruturam a atividade transportadora e logística, atendendo o principais mercados consumidores brasileiros.

Entende-se então, o porquê que as BRs 050, 365 e 153 possuem trechos duplicados, uma vez que estas concentram fluxos significativos, além de desempenharem a importante função de integrarem o território nacional. É por meio delas que a produção agrícola do Centro-Oeste chega aos portos para exportação, além de levarem alimentos e insumos a esta região produtora. Com a pista duplicada, o fluxo de veículos nestas rodovias é mais fluído e eficiente, diante da ótica da logística.

Como destacado anteriormente, a rodovia ser considerada um importante eixo viário não necessariamente implica em sua duplicação. Esta situação acontece nestas três rodovias citadas: A BR-050 está em fase de conclusão das obras, faltando apenas um pequeno trecho entre as cidades de Catalão e Ipameri. A BR-365 por sua vez, possui trechos intercalados entre pista simples e duplicada. Por fim, a BR-153 está duplicada apenas até o Trevão em Monte Alegre de Minas, continuando pista simples em direção ao interior paulista.

No entanto, resta uma observação importante: considerando a conclusão das obras de duplicação na BR-050, o Triângulo Mineiro possuirá ligação de pista dupla com Brasília, Goiânia e São Paulo, mas não com a capital estadual Belo Horizonte. Ou seja, será possível ir em rodovias totalmente duplicadas para as capitais dos estados vizinhos, mas não a do próprio estado. Esta peculiaridade reforça a maior proximidade da região triangulina com São Paulo e Goiás, e um certo distanciamento ao restante de Minas Gerais.

Assim, é possível compreender a importância que as rodovias duplicadas possuem nos fluxos: melhoram (uma vez que traz maior segurança aos motoristas, com menos riscos de acidentes) e agilizam os deslocamentos. As duplicações no Triângulo Mineiro, tiveram este intuito: aproveitar posição geográfica estratégica da região, de modo a se consolidar como importante polo logístico nacional, em específico, ao município de Uberlândia.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento desta pesquisa esteve baseada na importância dos transportes através dos fluxos e das redes que dinamizam a região do Triângulo Mineiro, alterando as paisagens urbana e rural, especializando localidades em determinadas atividades, além de promover o desenvolvimento dos centros urbanos e consequente atração de pessoas e investimentos financeiros. A análise aqui construída, faz uso do contexto histórico para justificar o desenvolvimento desta região mineira

A escolha por tal temática se justifica pela complexidade de compreender a formação, crescimento e fortalecimento dos centros urbanos, fazendo uso da ótica dos transportes para compreender e explicitar como que este participa ativamente na alteração dos espaços. Este tipo de estudo, sob a ótica da geografia, é de grande valia para entender como que os espaços estão organizados e dinamizados, permitindo projeções e planejamentos futuros para o futuro da região do Triângulo Mineiro – as potencialidades e fragilidades que existem.

Atendendo aos objetivos colocados inicialmente, discutimos os conceitos que delinearam a pesquisa, analisando como que se deu a estruturação do território triangulino, buscando justificar o destaque e a importância que esta região possui frente ao mercado nacional. As leituras, juntamente com as visitas as principais cidades do Triângulo Mineiro, permitiram a construção desta imagem do que representa esta localidade.

Utilizando a Geografia dos Transportes como centro das discussões, abordamos concepções de produção do espaço, as atividades desenvolvidas, espacialidades e dinâmicas que tomam conta do território triangulino, colocando o papel dos transportes como motor de desenvolvimento dos centros urbanos e da produção no campo.

Como resultado, constatamos um cenário amplo e diverso, desde pequenos distritos que praticamente pararam no tempo, como Desemboque, até grandes cidades, como Uberaba e Uberlândia. A região do Triângulo mineiro se diversifica desde a produção de grãos, até as mais complexas empresas de tecnologia. Isto reforça o quanto é variada a economia no Triângulo, com as mais diversas funções e dinâmicas.

A posição geográfica estratégica do Triângulo Mineiro é essencial para o desenvolvimento da região. Localizado praticamente no “Coração do Brasil”, o Triângulo conecta os quatro cantos do país com centros de distribuição e rodovias que interligam as regiões produtoras aos mercados. Esta região é responsável por promover a dinamicidade e integração mercado nacional, além das exportações. Este fator locacional fez com que diversas

empresas do setor de comércio e transportadoras surgissem ou instalassem na região, destacando-se Uberlândia como polo regional.

No momento em que se coloca que Uberlândia se consolida como polo regional, entende-se a função política que este município possui: concentrando grande parte das indústrias, comércio e serviços da região do Triângulo Mineiro. Esta questão em se ter uma cidade que concentre este tripé, é uma necessidade frente as dimensões continentais do Brasil, o que acaba por exigir que núcleos intermediários se estabeleçam, e mantenham a relação entre as metrópoles nacionais, e os pequenos municípios.

A ocupação e formação da região reforçam tal importância: frente de expansão do interior brasileiro no século XVIII, aliada a busca de novas explorações para a mineração, fizeram com que os núcleos urbanos se constituíssem em território mineiro, servindo de apoio aos viajantes e aventureiros. Mas mais do que isso, esses núcleos começam a desenvolver atividades próprias em vista das boas terras e clima, favorecendo a produção agrícola e pecuária.

Consideramos que os transportes foram essenciais para o escoamento desta produção local para os mercados consumidores, ressaltando que os maiores estão a no máximo 600km de Uberlândia. Esta proximidade/inserção com os principais centros consumidores nacionais, exigiram uma malha de transportes eficiente.

As ferrovias funcionaram como força motriz para este desenvolvimento e integração com o mercado nacional, atraindo investimentos para os centros urbanos que se formavam pela região, que se aproveitavam dos trilhos para negociar e comercializar mercadorias com as cidades paulistas e goianas. Assim como as ferrovias, as rodovias exerceram este mesmo papel, substituindo os trilhos pelo asfalto, seguindo a política de governo pelo rodoviarismo.

Sendo assim, as rodovias, principalmente aquelas aqui destacadas, foram responsáveis por estruturarem e promover o desenvolvimento do Triângulo Mineiro, levando mão-de-obra e insumos, e retornando com produtos finais (grãos, bovinos, café, etc.).

A maior proximidade e afinidade com São Paulo e Goiás reforça o que é o Triângulo hoje. Distante da dinâmica mineira, a região teve seu crescimento muito mais relacionado com os estados vizinhos, construindo laços comerciais fortes, tanto que ficou sob domínio de ambos os estados.

A polarização dos núcleos urbanos que se formavam na região é outro destaque. A hegemonia e poder destas cidades foi se deslocando com o passar do tempo: começando por Desemboque, passando por Araxá, Uberaba, Araguari e atualmente, Uberlândia que ocupa a

posição de “Capital do Triângulo Mineiro” e concentra grande parte da atividade comercial e de serviços. Cada uma teve a sua história aqui retratada, reforçando o destaque e importância

Com isto, cada cidade triangulina possui papel fundamental no crescimento da região. As menores se voltam principalmente a produção agrícola e pecuária, abastecendo os centros urbanos médios e grandes. Cidades médias ficaram por conta de atender as necessidades básicas das pequenas, concentrando comércio e serviços. Enquanto que as maiores assumem a função de comércio especializado e serviços sofisticados e de alta complexidade. Com isto, se constitui uma rede de interações entre as cidades, trocando informações, mercadorias e mão-de-obra. Ao fim, estes centros urbanos dependem uns dos outros para manter a economia e desenvolvimento do Triângulo Mineiro aquecidos.

Baseado neste aspecto é que então se adentra ao foco desta pesquisa: como que os transportes foram, e ainda se mantenham essenciais para o desenvolvimento regional. As análises de fluxos (contagem volumétrica), colocam o quanto que a atividade transportadora representa para o Triângulo Mineiro: fluxos internos (da própria região) e externos (aqueles que estão de passagem), fazem com que a dinâmica da região seja intensa.

Mas apesar dos transportes serem uma das forças motrizes do desenvolvimento triangulino, há entraves significativos neste setor, deixando as operações em alguns momentos prejudicadas pela falta ou más condições da infraestrutura, principalmente rodoviária – haja vista das condições em que se encontram: seja quanto ao intenso tráfego, condições do asfalto ou sinalização precária de algumas rodovias ou trechos.

Mesmo diante destes desafios, Uberlândia se mantém firme no segmento da logística de cargas, lidando cotidianamente com os desafios, mas sabendo se utilizar da posição geográfica estratégica para segurar o posto de “Capital Nacional da Logística” como é vendida pelos empresários locais.

A ferrovia, ainda com um destaque muito menor frente as rodovias, funciona como importante modal para o escoamento da produção de grãos para exportação. No entanto, em vista das condições das rodovias e questões de custos das operações, o uso das ferrovias poderia ser alavancada e voltar a ser o principal modal nacional – é uma questão de política de Estado e vontade. As ferrovias são mais caras para serem construídas, no entanto, seus os custos com manutenção e combustíveis são inferiores quando comparados ao modelo rodoviário.

A diversificação dos modais é uma necessidade nacional: a dependência frente ao rodoviarismo vem reforçando o desgaste deste modelo nos últimos anos. Incentivar e usar

trilhos, cursos d'água e meios aéreos são alternativas plenamente possíveis hoje: cada um possui suas características marcantes e vantagens para cada situação.

Com isto, vemos o Triângulo Mineiro como muitas potencialidades para se desenvolver ainda mais: localização geográfica, infraestrutura em transportes, produção agrícola e pecuária fortes, indústrias importantes, eventos internacionais e de negócios, e tantas outras vantagens. A região triangulina muito se desenvolveu com os trilhos e rodovias, mas pode ir além. Com investimentos no segmento de transportes, aliado aos demais segmentos – tecnologia, comércio, negócios, industrial e agrícola – o Triângulo terá muito a reforçar a sua força diante do país.

A especialização da cidade no segmento de transportes, fica evidente quando se analisa a quantidade de empresas transportadoras e centros de distribuição varejistas. A localização destas empresas e empreendimentos não é puramente estratégica – a facilidade e agilidade para as entregas, aliadas aos menores custos da produção, são itens essenciais no âmbito da logística.

Entende-se como que a logística tem papel fundamental na organização dos espaços e territórios: seja no Triângulo Mineiro ou em qualquer outra localidade ao redor do mundo. As redes logísticas que hoje integram praticamente todos os territórios, transformam a paisagem das cidades, em destaque as grandes metrópoles mundiais (São Paulo, Nova Iorque, Paris, Tóquio, dentre tantas outras). Cabe a geografia, analisar a explicar como que a logística e os transportes atuam como (um dos) agentes transformadores dos espaços.

REFERÊNCIAS

- ACIUB. **Edição extra comemorativa do cinquentenário de sua fundação**. Uberlândia, 1983.
- ARAGUARI, **Sobre Araguari**. Arquivo Público Municipal Dr. Calil Porto. Araguari. 2018
- ARAÚJO, Flávia Aparecida Vieira de. **(Re) configurações espaciais na cidade média: a análise de Araguari no Triângulo Mineiro (MG)**. 2010. 301 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2010.
- ARAXÁ. PREFEITURA MUNICIPAL DE ARAXÁ. **Marcos históricos**. Disponível em: <<http://www.araxa.mg.gov.br/link-22>>. Acesso em: 13 fev. 2018.
- BALLOU. **Logística Empresarial Transporte Administração de Matérias Distribuição Física**. São Paulo: Atlas, 1993.
- BARAT, Josef. O Investimento em Transporte como Fator de Desenvolvimento Regional: Uma Análise da Expansão Rodoviária no Brasil. **Revista Brasileira de Economia**, Rio de Janeiro, v. 3, n. 23, p.25-52, jul. 1969. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rbe/article/viewFile/1696/5984>>. Acesso em: 8 mar. 2018.
- BERNARDES, Flaviane Fernandes; FERREIRA, William Rodrigues. A LOGÍSTICA EM TRANSPORTE NO TRIÂNGULO MINEIRO E ALTO PARANAÍBA: operacionalizando os sistemas agrícolas. **Observatorium**, Uberlândia, v. 5, n. 13, p.101-124, jun. 2013. Disponível em: <<http://www.observatorium.ig.ufu.br/pdfs/5edicao/n13/06.pdf>>. Acesso em: 7 ago. 2018.
- BESSA. Kelly. **A dinâmica rede urbana no Triângulo Mineiro: convergências e divergências entre Uberaba e Uberlândia**. Uberlândia: Composer, 2007.
- BEZERRA, Luiza Maria Capanema; CLEPS JUNIOR, João. **O desenvolvimento agrícola da região centro-oeste e as transformações no espaço agrário do estado de Goiás**. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia, v. 12, n. 2, p.29-49, jun. 2004. Disponível em: <www.seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/download/15339/8638>. Acesso em: 19 mar. 2018.
- BHADESHIA, H. K. D. H. **Niobium and Ferro-Niobium Production**. **Department of Materials Science & Metallurgy**. University of Cambridge, 2014. Disponível em: <<https://www.phase-trans.msm.cam.ac.uk/2006/Nb/Nb.html>>. Acesso em: 16 abr. 2018.
- BRANDÃO. C. **Triângulo: capital comercial, geopolítica e agroindústria**. 1989. 189f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento e Planejamento Regional) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 1989.
- BRASIL. CONSELHO NACIONAL DE TRANSPORTES. **Planos de viação: evolução histórica (1808-1973)**. Rio de Janeiro: Brasil, 1973.
- BRASIL. DATASUS. (Org.). **ÍNDICE DE GINI DA RENDA DOMICILIAR PER CAPITA - MINAS GERAIS**. 2010. Disponível em: <<http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/ibge/censo/cnv/ginimg.def>>. Acesso em: 8 ago. 2016.

BRASIL. IBGE. . **Recenseamento geral do Brasil 1940**. Rio de Janeiro: Ibge, 1940. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=765>>. Acesso em: 2 ago. 2018.

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. **Estatuto da Cidade**. Brasília, Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/Ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 07 fev. 2018.

BRASIL. MINISTÉRIO DA AGRICULTURA. . **Recenseamento de 1920**. Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1927. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv6478.pdf>>. Acesso em: 2 ago. 2018.

CAMARA MUNICIPAL. Uberlândia. **Ata da oitava sessão da terceira reunião ordinária da câmara municipal**. Arquivo Público Municipal. 11 set. 1954

CÂMARA MUNICIPAL. **Processo nº 2.900, Projeto nº 2.466 discutido e aprovado como: Dá nome a uma praça pública**. Uberlândia. 4 mai. 1970.

CÂMARA MUNICIPAL. **Processo nº 3.356, Projeto 3.327: Define a construção da Praça Sérgio Pacheco**. Uberlândia. 15 jan. 1973

CANAL RURAL (Brasil). **Calendário Agrícola**. 2012. Disponível em: <<http://www.canalrural.com.br/noticias/agricultura/calendario-agricola-veja-qual-melhor-periodo-para-plantio-colheita-das-principais-culturas-pais-900>>. Acesso em: 19 mar. 2018.

CARILI, Clayton França. **As estações ferroviárias do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba e suas interfaces: história e conservação**. 2015. 417 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e Design, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2015. Disponível em: <<https://repositorio.ufu.br/bitstream/123456789/12274/1/EstacoesFerroviariasTrianguloMineiro%20%282%29.pdf>>. Acesso em: 19 jun. 2018.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 1999

CASTRO, I. E. **O poder e o poder político com problemas**. In ____ Geografia e política: Território, escala de ação e instituições. Bertrand Brasil. Rio de Janeiro, 2005

CASTRO, I.E.; GOMES, P.C.C.; CORRÊA, R.L. **Geografia Conceitos e Temas**. Rio de Janeiro, Bertrand 2000

CERCHI, C.A. **Os bondes de sacramento: história dos meios de transporte no Triângulo Mineiro e história de Sacramento**. 1 ed. Uberaba: Pinti. 1991.

CHRISTALLER, Walter. **Die zentralen Orte in Süddeutschland**. Tradução Mário Antônio Eufrásio. Jena. 1933.

CLEPS, G. D. G.; CARVALHO, P. F. de . **O comércio e a reprodução do espaço urbano na cidade de Uberlândia - MG**. In: Lucia Helena de Oliveira Gerardi; Pompeu Figueiredo de

Carvalho. (Org.). Geografia: ações e reflexões. 1ed. Rio Claro - SP: AGETEO; Programa de pós-graduação em Geografia - UNESP - Rio Claro-SP, 2007, v. 1, p. 81-100. Disponível em: <http://www.rc.unesp.br/igce/geografia/pos/downloads/2006/o_comercio.pdf>. Acesso em: 23 out. 2018

CLEPS, Geisa Daise Gumiero. **Estratégias de Reprodução do Capital e as Novas Espacialidades Urbanas:** o comércio de auto-serviço em Uberlândia (MG). 2005. 312 f. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia, Instituto de Geociências e Ciências Exatas, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2005. Disponível em: <https://repositorio.unesp.br/bitstream/handle/11449/104335/cleps_gdg_dr_rcla.pdf?sequence=1>. Acesso em: 23 out. 2018.

COMPANHIA BRASILEIRA DE METALURGIA E MINERAÇÃO (Brasil). **Sobre a CBMM.** Disponível em: <<http://www.cbmm.com.br/pt/Paginas/about-cbmm.aspx>>. Acesso em: 16 abr. 2018.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES (Brasil). **Corredores Rodoviários.** Disponível em: <<http://pesquisarodovias.cnt.org.br/Paginas/mapa-corredores-rodoviaros>>. Acesso em: 9 nov. 2017.

COOPER, D; SCHINDLER, P. **Métodos de Pesquisa em Administração.** Porto Alegre: Bookman, 2003.

CORREIO DE UBERLÂNDIA. **Achar uma rua no bairro Brasil é tão difícil como encontrar uma agulha no palheiro.** Uberlândia, ano 40, nº 12.722, p. 1. 1 jul. 1976.

CORREIO DE UBERLÂNDIA. **Casas Velhas.** Uberlândia, ano 14, nº 3.296. p.2. 2 dez. 1951

CORREIO DE UBERLÂNDIA. **No domínio da arquitetura.** Uberlândia, ano 24, nº 9.310, p. 5. 25 jan. 1962.

CORREIO DE UBERLÂNDIA. **Os grandes problemas da Uberlândia.** Uberlândia, ano 18, nº 4.229. 11 set. 1955.

CORREIO DE UBERLÂNDIA. **Uberlândia e seus naturais privilégios.** Uberlândia, ano 24, n. 11.009, p. 6. 27 fev. 1970.

CORREIO DE UBERLÂNDIA. **Um traço da fisionomia urbana.** Uberlândia, ano 19, nº 4.440. 7 out. 1956.

CORSI, Elaine. **Patrimônio cultural arquitetônico e Plano Diretor em Uberlândia:** Uma proposta de revitalização para os distritos de Miraporanga, Cruzeiros dos Peixotos e Martinésia. 2006. 144 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2006. Disponível em: <<https://repositorio.ufu.br/bitstream/123456789/16174/1/PatrimonioCulturalArquitetonico.pdf>>. Acesso em: 2 ago. 2018.

EMPRESA DE PLANEJAMENTO E LOGÍSTICA (Brasil). **Plano Nacional de Logística.** Brasília: Governo Federal, 2018. Disponível em:

<http://www.epi.gov.br/html/objects/_downloadblob.php?cod_blob=4943>. Acesso em: 28 mar. 2018.

ESTATÍSTICA, Diretoria Geral de. **Recenseamento de 1920**. Rio de Janeiro: Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio, 1927. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv6461.pdf>>. Acesso em: 15 dez. 2017.

EUA. CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY. **The World FACTBOOK**. 2018. Disponível em: <<https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/br.html>>. Acesso em: 19 mar. 2018.

EXPEDIENTE. **Praça Sérgio Pacheco**: verde nosso de cada dia. Uberlândia. V. 4., nº 159. 1976.

FLORENTINO, Mauro Silva. **Gestão de custo no transporte marítimo de carga no Brasil. 2010**. 115 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Administração e Finanças, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010.

GOMES, A.A. **Considerações sobre a pesquisa científica**: em busca de caminhos para a pesquisa científica. Presidente Prudente: FCT/UNESP, 2000.

GOUVEIA, Camilla Ferreira. **A dinâmica urbana em Araguari e Ituiutaba/MG sob a ótica do sistema de trânsito e transporte**. 2013. 119 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2013. Disponível em: <<https://repositorio.ufu.br/bitstream/123456789/16209/1/DinamicaUrbanaAraguari.pdf>>. Acesso em: 5 mar. 2018.

GUIMARÃES, Eduardo Nunes. **Formação e desenvolvimento econômico do Triângulo Mineiro**: Integração nacional e consolidação regional. Uberlândia: Edufu, 2010. 254 p.

HOYLE, Brian; KNOWLES, Richard. **Modern Transport Geography**. 2. ed. West Sussex: John Wiley & Sons, 1998.

IBGE (Brasil) (Comp.). **Produto Interno Bruto dos Municípios**. 2015. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/uberlandia/pesquisa/38/46996>>. Acesso em: 9 ago. 2018.

IBGE, **Produção Agrícola Municipal 2016**. Rio de Janeiro: IBGE, 2017

IBGE. **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros**. 1958. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/minasgerais/araxa.pdf>>. Acesso em: 12 fev. 2018.

IBGE. **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros**. 1959. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/minasgerais/sacramento.pdf>>. Acesso em: 13 fev. 2018.

IBGE. **Censo agropecuário**. Rio de Janeiro, 1960.

IBGE. **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros**. 1959. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/minasgerais/ituiutaba.pdf>>. Acesso em: 12 fev. 2018.

IBGE. **Sinopse do censo demográfico 2010**, Brasil. Rio de Janeiro, 2013. Disponível em: <<http://www.censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=8>>. Acesso em: 8 de ago. 2016

IBGE. **Censo Demográfico**. Rio de Janeiro: Ibge, 1950. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/65/cd_1940_v2_br.pdf>. Acesso em: 15 dez. 2017.

IBGE. **Cidades:** Araguari. 2015. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?codmun=310350>>. Acesso em: 9 fev. 2018.

INSTITUTO ESTRADA REAL (Brasil). **Estrada Real**. Disponível em: <<http://www.institutoestradaeal.com.br/>>. Acesso em: 8 fev. 2018.

ITUIUTABA, Portal. **ITUIUTABA: 116 ANOS DE HISTÓRIA E DESENVOLVIMENTO**. Disponível em: <http://www.portalituiutaba.com.br/site/site/indexInst.aspx?acao=prod&id=4852&usuid=363&conteudo=DADOS_HISTÓRICOS>. Acesso em: 12 fev. 2018.

ITUIUTABA. PREFEITURA DE ITUIUTABA. **Histórico**. Disponível em: <<https://www.ituiutaba.mg.gov.br/t/historico>>. Acesso em: 12 fev. 2018.

LEFÉBVRE, H. **Espacio y política**. Barcelona, Ediciones Peninsula 1976

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Moraes, 1991

LOPES, Valéria Maria Queiroz Cavalcante. **Uberlândia: histórias por entre trilhas, trilhos e outros caminhos**. Uberlândia: Edufu, 2010.

LOURENÇO, L.A.B. **Das fronteiras do império ao coração da República: o território do Triângulo Mineiro na transição para a formação socio-espacial capitalista na segunda metade do século XIX**. 2007. 306f. Tese (doutorado) – Programa de Pós-graduação em Geografia Humana da Universidade de São Paulo. São Paulo. 2007

LOURENÇO, Luis Augusto Bustamante. **A oeste das Minas: Escravos, índios e Homens livres numa fronteira oitocentista (1750-1861)**. Uberlândia: Edufu, 2005.

MAMERI, Abdala. **Pelos caminhos da história: pessoas, coisas e fatos de Araguari**. Araguari. Artgraf, 1988.

MARCONI, M. A.; LAKATOS, E.M. **Fundamentos de metodologia científica**. 5. Ed. São Paulo: Atlas, 2013

MARIANO, C.A.M.; LUCENA, C.A. **História, trabalho e educação: um estudo sobre a indústria de Cerâmica em Monte Carmelo-MG (1980-2008)**. HISTEDBR. Campinas. Disponível em: <

www.histedbr.fe.unicamp.br/acer_histedbr/seminario/seminario8/_files/5GiOV3f.doc+&cd=3 &hl=pt-BR&ct=cInk&gl=br>. Acesso em: 28 ago. 2018.

MESQUITA, A.P. **A vila e seus conteúdos rurais: relação entre o rural e o urbano no distrito de Pires Belo, município de Catalão (GO)**. 2011. 67 f. TCC (Graduação em Geografia) – Departamento de Geografia, Universidade Federal de Goiás, Campus Catalão. Catalão, 2011.

MINAS GERAIS, **Censo demográfico de MG 1940/50/60/70/80**. Anuário estatístico de MG. 1982.

MINAS GERAIS. GOVERNO DE MINAS GERAIS. **Plano Mineiro de Desenvolvimento Integrado**. Belo Horizonte: Minas Gerais, 2016. Disponível em: <<http://www.governo.mg.gov.br/Institucional/ProgramasAcoes?id=6>>. Acesso em: 20 mar. 2017.

MONTANDON, Rosa Maria Spinoso de. **Dona Beja: Desvendando o mito**. Uberlândia: Edufu, 2004.

NOVAES, Antonio G. **Logística e Gerenciamento da Cadeia de Distribuição**. 2 ed. Rio de Janeiro: Campus, 2004

OLIVEIRA, Éder Marcos de; FARIAS, Fausto Luiz. HISTÓRICO E EVOLUÇÃO DA LOGÍSTICA. **Logística**, Curitiba, v. 3, n. 1, p.1-3, ago. 2010. Disponível em: <http://novo.more.ufsc.br/artigo_revista/insserir_artigo_revista>. Acesso em: 21 nov. 2018.

OLIVEIRA, Hélio Carlos Miranda de. **Urbanização e cidades: análises da microrregião de Ituiutaba (MG)**. 2013. 431 f. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia, Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2013. Disponível em: <<https://repositorio.ufu.br/bitstream/123456789/15977/1/UrbanizacaoCidadesAnalise.pdf>>. Acesso em: 22 out. 2018.

OLIVEIRA, Viviane Gomes Barbosa de. **A APLICAÇÃO DA LOGÍSTICA NO SETOR SUCROALCOOLEIRO DA REGIÃO DE ASSIS**. 2011. 1 v. Monografia (Especialização) - Curso de Administração, Instituto Municipal de Ensino Superior de Assis, Assis, 2011. Cap. 1. Disponível em: <<https://cepein.femanet.com.br/BDigital/arqTccs/0811261219.pdf>>. Acesso em: 21 nov. 2018.

OSORIO, Felipe Lehnem. **A logística como planejamento do espaço: Uma análise do Anel Viário de Uberlândia-MG**. 2016. 63 f. TCC (Graduação) - Curso de Geografia, Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2016.

PACHECO, Rondon. **Depoimento**. Uberlândia 2001.

PATOS DE MINAS. PREFEITURA MUNICIPAL DE PATOS DE MINAS. **A Cidade**. Não informado. Disponível em: <<http://www.patosedminas.mg.gov.br/acidade/historia.php>>. Acesso em: 28 ago. 2018.

PEREIRA, Luiz Andrei Gonçalves. Redes e fluxos em geografia: uma abordagem teórica. **Revista Tocantinense de Geografia: Escravos, índios e Homens livres numa fronteira**

oitocentista (1750-1861), Araguaína, v. 4, n. 5, p.1-14, jul. 2015. Disponível em: <<https://sistemas.uft.edu.br/periodicos/index.php/geografia/article/download/1340/8152/>>. Acesso em: 21 nov. 2018.

PEREIRA, Mirlei Fachini Vicente. Redes, sistemas de transportes e as novas dinâmicas do território no período atual: notas sobre o caso brasileiro. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, v. 21, n. 1, p. 121-129, 2009
<https://doi.org/10.1590/S1982-45132009000100008>

PERROUX, François. O conceito de polos de crescimento. In: SCHARTZMAN, Jacques. **Economia Regional: Textos Escolhidos**. Belo Horizonte: Cedeplar, 1977. p. 145-156.

PESSÔA FILHO. Salazar. **Uberabinha versus Uberlândia**. Uberlândia. 1968.

PONS, J.M.S.; REYNÉS, M.R.M. **Geografia de los transportes**. Imprenta [Palm de Mallorca]: Universitat de les Illes Balears, 2004. 444p

POPPER. K. A lógica de pesquisa científica. São Paulo: Ed. Cultrix, 2001.

PORTO. Calil. **Informador comercial**. In: GAZETA DO TRIÂNGULO, Araguaari (MG) 15 mai. 1960, n. 357, p. 13

RAFFESTIN, Claude. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993. 269 p.

RAMIRES, Julio Cesar de Lima; SOARES, Beatriz Ribeiro; SOUZA, Claudio Vanderli de. Triângulo Mineiro: região e regionalismo. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v. 59, n. 1, p.37-60, jan. 2005. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/115/rbg_2005_v59_n1.pdf>. Acesso em: 8 ago. 2018.

REZENDE. E. M. M. de. **Uberaba, trajetória socioeconômica (1811-1910)**. Uberaba: Vitória, 1991.

ROUGE, Maurice-François. L'organisation de l'espace et les « réseaux ». **Flux**, n. especial, p. 79-87, 1989. Disponível em <<http://www.persee.fr>>. Acesso em 18 set. 2013.

SANTOS, Milton. A Natureza do Espaço. São Paulo: Editora Hucitec, 1996.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1997. 124 p.

SANTOS, Milton. Por uma outra globalização. São Paulo: Editora Record. 2000

SANTOS, Milton. **Urbanização brasileira**. 5 ed. EDUSP. São Paulo, 2005

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. O Brasil: território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2001. 473p. SANTOS, Milton. Técnica, espaço e tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional. 2ª ed. São Paulo: Hucitec, 1996.

SILVA, Daniela Belo; OLIVEIRA, Hélio Carlos Miranda de; SOARES, Beatriz Ribeiro. A ESPACIALIDADE DOS AGENTES ECONÔMICOS EM UBERLÂNDIA (MG):: A ANÁLISE DE UMA CIDADE MÉDIA¹² Daniela Belo Silva. **Caminhos de Geografia**, Uberlândia, v. 11, n. 36, p.9-22, dez. 2010. Disponível em: <https://www.researchgate.net/profile/Helio_Carlos_Oliveira/publication/277128555_A_ESPACIALIDADE_DOS_AGENTES_ECONOMICOS_EM_UBERLANDIA_MG_A_ANALISE_DE_UMA_CIDADE_MEDIA/links/55ba831508ae9289a09275ab/A-ESPACIALIDADE-DOS-AGENTES-ECONOMICOS-EM-UBERLANDIA-MG-A-ANALISE-DE-UMA-CIDADE-MEDIA.pdf>. Acesso em: 8 ago. 2018.

SILVA, Ercília de Fátima Pergorari. **Ferrovias: da produção da riqueza ao apoio logístico no Triângulo Mineiro**. 2008. 161 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2008. Disponível em: <<https://repositorio.ufu.br/bitstream/123456789/16043/1/Eracilia.pdf>>. Acesso em: 3 ago. 2018.

SILVA, Fander de Oliveira. **Logística Urbana de Cargas em Áreas Centrais**. 2017. 139 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2017. Disponível em: <<https://repositorio.ufu.br/bitstream/123456789/18128/1/LogisticaUrbanaCargas.pdf>>. Acesso em: 05 abr. 2018.

SOARES, Beatriz Ribeiro et al. **Dinâmica urbana na bacia do rio Araguari (MG) – 1970-2000**. In: LIMA, Samuel do Carmo; SANTOS, Rosselvelt José (Org.). Gestão ambiental na bacia do rio Araguari: rumo ao desenvolvimento sustentável, Uberlândia: UFU/IG, Brasília: CNPq, 2004.

SOARES, Beatriz Ribeiro. **Urbanização no cerrado mineiro: o caso do Triângulo Mineiro**. In: Silva, J. B. da; COSTA, M. C. L.; DANTAS, E, W. C (Org.). A cidade e o urbano. Fortaleza: EUFC, 1997.

SOARES, Beatriz Ribeiro. **Uberlândia da cidade jardim ao portal do cerrado: imagens e representações no triângulo mineiro**. 1995. 366 f. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciência Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995.

SOUZA, Nali de Jesus de. Desenvolvimento polarizado e desequilíbrios regionais no Brasil. **Análise Econômica**, Porto Alegre, v. 19, n. 11, p.29-59, mar. 1993. Disponível em:<<http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/25279/000256913.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 9 mar. 2018.

SOUZA. C.V. de. **Triângulo Mineiro: regionalização e emancipação: uma análise preliminar**. 1991. Dissertação (Mestrado). Instituto de Geografia. Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia. 1991.

TUAN, Yi. **Paisagens do medo**. Tradução de Livia de Oliveira. São Paulo: Editora UNESP, 2005. 374 p.

UBERABA. PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERABA. . **Origens e trajetória histórica de Uberaba**. Elaborado por Marta Zednik de Casanova. Disponível em: <<http://www.uberaba.mg.gov.br/portal/conteudo,328>>. Acesso em: 08 fev. 2018

UBERLÂNDIA, **Plano Diretor de Transportes e Mobilidade Urbana**. Uberlândia: Prefeitura Municipal de Uberlândia, 2006.

UBERLÂNDIA, **Plano Diretor**. Uberlândia: Prefeitura Municipal de Uberlândia. Jaime Lerner Planejamento Urbano, 1991.

UBERLÂNDIA, **Plano Diretor**. Uberlândia: Prefeitura Municipal de Uberlândia, 2006.

UBERLÂNDIA. **Plano Diretor. Uberlândia: Prefeitura Municipal de Uberlândia. 2010**. Uberlândia, MG, Disponível em: <http://www.uberlandia.mg.gov.br/uploads/cms_b_arquivos/12542.pdf>. Acesso em: 07 fev. 2018.

UBERLÂNDIA. Prefeitura Municipal de Uberlândia. **História de Uberlândia. Museu Municipal de Uberlândia, 2000**. Disponível em: <<http://www.uberlandia.mg.gov.br/?pagina=Conteudo&id=111>>. Acesso em: 15 jan. 2018.

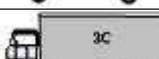
ANEXOS

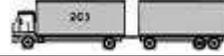
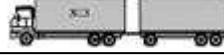
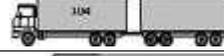
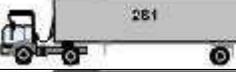
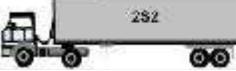
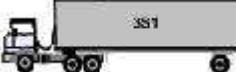
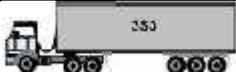
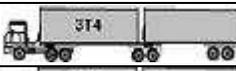
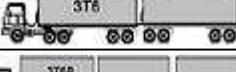
Anexo 1 – Contagem Volumétrica Classificada BR-050 (19/11/2016) – Posto 34

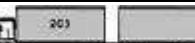
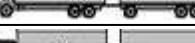
Tipo de Veículo	Cod	Períodos Horários e Turnos																							TOT	(%)	
		1° Turno							2° Turno							3° Turno											
		00-01	01-02	02-03	03-04	04-05	05-06	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23			23-24
	P1	32	19	18	14	21	26	95	142	185	163	156	140	147	111	167	171	98	154	128	131	128	71	61	66	2.444	49,22
	P2	1	1	0	0	2	2	2	4	4	1	0	1	3	5	6	0	0	3	0	3	3	2	1	0	44	0,89
	P3	9	4	5	2	8	5	42	52	51	53	51	44	54	36	34	41	30	33	38	25	19	23	12	6	677	13,64
	O1	3	3	1	1	0	3	3	2	4	4	1	2	2	2	16	5	8	3	2	3	1	4	2	1	76	1,53
	O2	2	2	1	1	0	1	4	2	4	1	0	2	3	0	3	0	1	2	2	2	5	0	2	0	40	0,81
	O3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	3	0,06
	C1	3	2	0	1	2	11	8	11	9	15	16	19	14	9	8	12	18	9	9	4	1	6	7	1	195	3,93
	C2	3	4	5	0	1	15	14	21	15	29	21	29	18	8	21	23	11	21	10	9	7	5	3	2	295	5,94
	C3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	6	2	2	0	0	0	0	0	0	0	13	0,26
	C4	4	0	2	2	2	4	4	6	7	7	4	5	2	4	1	3	3	6	1	0	4	3	2	0	76	1,53
	C5	0	0	0	0	0	0	3	1	0	1	0	4	0	4	2	1	1	1	3	1	1	1	1	0	25	0,50
	R1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00
	R2	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	1	1	1	1	3	1	1	1	0	0	1	15	0,30

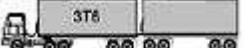
TOTAL	77	45	43	25	50	92	224	293	356	331	317	332	316	233	322	329	228	306	261	225	219	135	114	92	4.965	100,0
--------------	----	----	----	----	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	----	-------	-------

Anexo 2 – Contagem Volumétrica Classificada BR-153 (19/11/2016) – Posto 39

Tipo de Veículo	Cod	Períodos Horários e Turnos																							TOT	(%)	
		1° Turno							2° Turno							3° Turno											
		00-01	01-02	02-03	03-04	04-05	05-06	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23			23-24
	P1	29	29	12	12	9	28	54	74	100	83	99	87	93	103	83	94	87	85	89	70	56	37	58	20	1.491	29,68
	P2	1	0	0	0	1	3	2	1	1	1	0	2	1	1	4	2	2	3	3	3	2	2	0	2	37	0,74
	P3	4	8	2	7	14	11	26	30	44	54	43	45	31	41	51	31	42	38	27	25	25	21	12	15	647	12,88
	O1	5	1	2	1	1	4	6	2	2	3	2	7	0	2	4	1	3	2	1	0	0	5	4	2	60	1,19
	O2	13	3	2	1	5	4	2	1	2	1	3	2	1	1	4	3	6	2	5	2	0	7	8	6	84	1,67
	O3	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,02
	C1	5	4	3	2	2	9	14	10	15	17	10	16	10	14	19	12	13	17	9	7	11	10	5	1	235	4,68
	C2	8	12	7	8	10	22	25	20	22	26	26	16	29	25	31	23	42	31	26	20	18	16	16	11	490	9,76
	C3	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	9	0,18
	C4	6	0	1	1	4	1	5	1	2	6	9	6	4	6	5	7	12	7	6	5	7	3	4	1	109	2,17

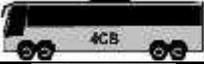
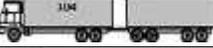
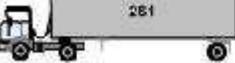
	C5	2	0	0	1	0	3	1	0	0	0	1	1	1	1	1	1	0	0	2	3	2	2	0	1	23	0,46
	R1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	
	R2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0,06	
	R3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0,04	
	R4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0,06	
	R5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	
	R6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00	
	S1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	1	0	9	0,18	
	S2	5	2	2	1	1	2	2	8	5	4	4	4	2	4	2	5	3	4	2	1	0	3	0	3	69	1,37
	S3	6	4	3	6	4	8	16	9	15	18	17	19	10	12	14	19	20	20	23	15	15	7	5	2	287	5,71
	S4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,02
	S5	1	0	0	0	0	0	1	1	1	3	1	1	0	1	0	0	0	0	3	0	0	0	4	0	17	0,34
	S6	12	12	16	13	10	27	28	43	50	55	38	56	35	45	47	66	62	53	75	59	50	35	34	27	948	18,87
	SE1	4	2	3	5	3	6	9	12	14	16	24	24	7	9	17	15	19	23	14	21	19	8	12	1	287	5,71
	SE2	0	0	0	0	0	0	0	5	5	3	3	1	5	3	4	5	0	2	1	4	0	0	3	0	44	0,88
	SE3	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	4	0,08

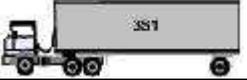
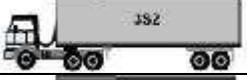
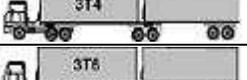
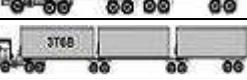
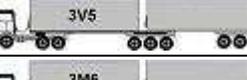
	C3	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0,12
	C4	0	0	0	0	0	1	0	0	3	0	0	2	2	3	1	1	0	2	0	0	1	0	0	0	16	0,48
	C5	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	1	0	6	0,18	
	R1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00
	R2	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	3	1	0	0	10	0,30	
	R3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00
	R4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00
	R5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0,03
	R6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00
	S1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	2	0	0	0	6	0,18
	S2	0	0	0	0	0	0	0	7	3	3	0	1	3	3	5	2	1	1	4	2	2	2	1	2	42	1,25
	S3	0	1	2	2	1	3	2	0	0	0	2	1	2	3	3	2	3	1	0	3	0	0	0	0	31	0,92
	S4	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0,15
	S5	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	3	0	1	3	1	1	2	1	4	1	0	0	0	0	19	0,56
	S6	2	2	1	2	4	4	19	20	26	20	21	20	8	15	26	29	25	17	15	10	16	6	8	6	322	9,57

	SE1	1	0	0	0	2	5	8	7	14	12	3	8	3	8	10	9	15	15	6	14	8	5	2	1	156	4,64
	SE2	0	0	0	0	1	0	1	1	2	2	0	9	2	1	3	9	0	10	15	3	4	3	0	0	66	1,96
	SE3	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	3	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	9	0,27
	SE4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	4	0,12
	SE5	1	1	0	2	2	4	6	5	11	9	10	7	6	3	5	6	9	7	4	11	1	1	5	0	116	3,45
	MOTO	0	0	1	1	2	0	9	2	5	6	9	9	8	10	7	11	10	14	14	6	6	4	1	1	136	4,04
TOTAL		34	14	20	17	35	55	170	167	221	218	191	214	138	193	242	244	204	217	210	186	138	97	81	57	3.363	100,0

Anexo 4 – Contagem Volumétrica Classificada BR-365 (19/11/2016) – Posto 193 (Patrocínio)

Tipo de Veículo	Cod	Períodos Horários e Turnos																								TOT	(%)
		1° Turno								2° Turno								3° Turno									
		00-01	01-02	02-03	03-04	04-05	05-06	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24		
	P1	32	19	18	14	21	26	95	142	185	163	156	140	147	111	167	171	98	154	128	131	128	71	61	66	2.444	49,22
	P2	1	1	0	0	2	2	2	4	4	1	0	1	3	5	6	0	0	3	0	3	3	2	1	0	44	0,89
	P3	9	4	5	2	8	5	42	52	51	53	51	44	54	36	34	41	30	33	38	25	19	23	12	6	677	13,64
	O1	3	3	1	1	0	3	3	2	4	4	1	2	2	2	16	5	8	3	2	3	1	4	2	1	76	1,53
	O2	2	2	1	1	0	1	4	2	4	1	0	2	3	0	3	0	1	2	2	2	5	0	2	0	40	0,81

	O3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	3	0,06
	C1	3	2	0	1	2	11	8	11	9	15	16	19	14	9	8	12	18	9	9	4	1	6	7	1	195	3,93
	C2	3	4	5	0	1	15	14	21	15	29	21	29	18	8	21	23	11	21	10	9	7	5	3	2	295	5,94
	C3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	6	2	2	0	0	0	0	0	0	0	13	0,26
	C4	4	0	2	2	2	4	4	6	7	7	4	5	2	4	1	3	3	6	1	0	4	3	2	0	76	1,53
	C5	0	0	0	0	0	0	3	1	0	1	0	4	0	4	2	1	1	1	3	1	1	1	1	0	25	0,50
	R1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00
	R2	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0	1	1	1	1	3	1	1	1	0	0	1	15	0,30
	R3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00
	R4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	2	0	0	1	0	0	0	0	0	6	0,12
	R5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00
	R6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,02
	S1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,00
	S2	0	0	0	0	1	0	0	1	2	0	1	1	0	1	0	0	0	2	3	1	1	1	0	1	16	0,32
	S3	0	1	3	1	1	0	8	5	7	7	8	8	6	5	8	8	7	5	3	4	5	0	0	0	100	2,01

	S4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0,02
	S5	0	0	0	0	0	1	1	1	0	0	1	1	0	2	2	1	0	1	0	1	1	1	0	0	14	0,28
	S6	15	6	5	0	7	16	29	27	44	30	37	49	33	20	27	37	30	37	29	28	26	13	9	11	565	11,38
	SE1	2	3	2	3	3	1	4	4	9	7	6	7	5	7	9	9	3	5	12	0	6	3	8	1	119	2,40
	SE2	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	2	0	2	0	1	1	1	0	11	0,22
	SE3	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2	1	2	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	9	0,18
	SE4	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3	0,06
	SE5	0	0	0	0	0	3	0	2	3	3	5	6	3	5	2	5	4	5	5	6	1	0	0	0	58	1,17
	MOTO	3	0	1	0	1	2	6	9	10	10	6	9	23	11	6	7	8	16	10	6	7	1	5	2	159	3,20
TOTAL		77	45	43	25	50	92	224	293	356	331	317	332	316	233	322	329	228	306	261	225	219	135	114	92	4.965	100,0

Anexo 5 – Corredores Rodoviários



Fonte: CNT, 2017