

EDUARDO NUNES GUIMARÃES

FORMAÇÃO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO TRIÂNGULO MINEIRO: INTEGRAÇÃO NACIONAL E CONSOLIDAÇÃO REGIONAL

FORMAÇÃO E DESENVOLVIMENTO
ECONÔMICO DO TRIÂNGULO MINEIRO:
INTEGRAÇÃO NACIONAL E CONSOLIDAÇÃO REGIONAL

REITOR
Alfredo Júlio Fernandes Neto

VICE-REITOR
Darizon Alves de Andrade

DIRETOR DA EDUFU
Humberto A. de Oliveira Guido

CONSELHO EDITORIAL

CONSELHEIROS

Adão de Siqueira Ferreira
Benvinda Rosalina dos Santos
Daurea Abadia de Souza
Décio Gatti Júnior
João Carlos Gabrielli Biffi

Luiz Carlos de Laurentiz
Manuel G. Hernández Terrones
Paulo Roberto de Lima Bueno
Roberto Rosa



Editora da Universidade Federal de Uberlândia
Av. João Naves de Ávila, 2121 - Campus Santa Mônica - Bloco 1S - Térreo
Cep 38408-100 - Uberlândia - Minas Gerais
Tel: (34) 3239-4293
www.edufu.ufu.br e-mail: livraria@ufu.br

EDUARDO NUNES GUIMARÃES

FORMAÇÃO E DESENVOLVIMENTO
ECONÔMICO DO TRIÂNGULO MINEIRO:
INTEGRAÇÃO NACIONAL E CONSOLIDAÇÃO REGIONAL



Editora da Universidade Federal de Uberlândia

Copyright © Edufu - Editora da Universidade Federal de Uberlândia/MG
Todos os direitos reservados. É proibida a reprodução parcial ou total sem permissão da editora.

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

G963f Guimaráes, Eduardo Nunes.
Formação e desenvolvimento econômico do Triângulo Mineiro :
integração nacional e consolidação regional / Eduardo Nunes
Guimaráes. - Uberlândia : EDUFU, 2010.
254 p.

ISBN: 978-85-7078-249-6

1. Desenvolvimento regional - Triângulo Mineiro (MG) – Teses. 2.
Economia regional – Teses. 3. Triângulo Mineiro (MG) - Condições
econômicas – Teses. I. Universidade Federal de Uberlândia. II. Título.

CDU: 332.14 (815.1)

Equipe de realização

Editora de publicação	Maria Amália Rocha
Revisão gramatical	Aline Rodrigues Coelho
Revisão ABNT	Maira Nani França
Assistente editorial	Carla Cristina Jacinto da Silva
Projeto gráfico	Ivan da Silva Lima
Capa e editoração	Bruna Finotti Fontes

Muitos foram os que contribuíram de variadas formas e emoções para a construção e elaboração dos cinco capítulos deste livro. Capítulos não apenas no plano formal, mas, sobretudo, de início e fim de várias empreitadas, que num esforço derradeiro ganharam esta última forma e, finalmente, com o grande apoio dos que fazem a história da EDUFU, coloco-os à disposição dos leitores e críticos.

Mesmo me furtando ao risco de nominar todas as pessoas, que ao longo destas páginas em muito me apoiaram e com as quais tenho enorme apreço e carinho, mesmo consciente que muitas vezes somos parcimoniosos com o reconhecimento e a gratidão, vou aproveitar este espaço para prestar uma homenagem, em nome da qual e dos que com ele conviveram, espero manifestar um sincero reconhecimento coletivo.

Quero aqui lembrar o saudoso professor Roberto Cury Sampaio, que de um jeito bem singular e generoso ajudou a fazer brotar e cultivar um interesse crescente pelo Triângulo Mineiro e pela dimensão espacial do desenvolvimento econômico.

Também tenho muito que agradecer aos meus familiares, em especial aos meus pais, que ao longo desta trajetória me ajudaram muito a trilhar o meu caminho.

Por fim, um agradecimento todo especial aos meus filhos (Gabriela, Carolina e Gustavo) e esposa (Anamaria) que, mais do que ajudar e apoiar, ao longo desta trajetória dividiram e somaram de diversas formas.

* * *

“Se quiser seguir-me, narro-lhe; não uma aventura, mas experiência, a que me induziram, alternadamente, séries de raciocínios e intuições. Tomou-me tempo, desânimos, esforços. Dela me prezo, sem vangloriar-me. Surpreendo-me, porém, um tanto à parte de todos, penetrando conhecimento que os outros ainda ignoram...

... Se me permite, espero, agora, sua opinião, mesma, do senhor, sobre tanto assunto. Solicito os reparos que se digne dar-me, a mim, servo do senhor, recente amigo, mas companheiro no amor da ciência, de seus transviados acertos e de seus esbarros titubeados.” (*O espelho*. João Guimarães Rosa)

LISTA DE MAPAS

- Mapa 1** – Estado de Minas Gerais – Microrregiões Geográficas
- Mapa 2** – Estado de Minas Gerais – Mesorregiões Geográficas
- Mapa 3** – Regiões de Planejamento de Minas Gerais – Seplan/MG
- Mapa 4** – Regiões de Planejamento de Minas Gerais
- Mapa 5** – Mapa do Brasil por Estados e Regiões: com destaque para as principais rotas de interiorização que integraram o Triângulo Mineiro
- Mapa 6** – Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba: com destaque para as primeiras áreas de ocupação econômica
- Mapa 7** – Divisão político-administrativa: início do século XIX
- Mapa 8** – Rota fluvial do início do século XIX
- Mapa 9** – Localização dos primeiros municípios
- Mapa 10** – Panorama regional das estradas de ferro
- Mapa 11** – Traçado da Ferrovia Mogiana na década de 1920
- Mapa 12** – Ferrovias em operação e projetadas: século XX
- Mapa 13** – Malha ferroviária no Triângulo Mineiro: 1950-70
- Mapa 14** – Sistema rodoviário no Triângulo Mineiro em 1955
- Mapa 15** – Estradas de rodagem do Sudeste em 1965
- Mapa 16** – Estradas de rodagem do Centro-Oeste em 1965
- Mapa 17** – Estradas de rodagem do Sudeste em 1974
- Mapa 18** – Estradas de rodagem do Centro-Oeste em 1974
- Mapa 19** – Situação do sistema rodoviário – 1972
- Mapa 20** – Sistema viário global no Triângulo Mineiro

9	Prefácio
13	Introdução
	Capítulo 1
31	A influência paulista na formação econômica e social do Triângulo Mineiro
36	1.1. Inserção econômica e os primeiros núcleos regionais de povoamento
45	1.2. Uberaba: primórdios econômicos e polarização regional
	Capítulo 2
59	A ferrovia e os novos caminhos econômicos
60	2.1. A revolução no transporte regional
66	2.2. A rota regional da integração e do desenvolvimento
67	2.2.1. Uberaba: a fase ferroviária
71	2.2.2. Araguari: o privilégio de ponto terminal da ferrovia
76	2.2.3. Uberabinha: a virtuosa integração ferrovia-rodovia
82	2.3. O regionalismo e seus impactos no Triângulo Mineiro
	Capítulo 3
91	A expansão econômica regional: nas décadas de 1920 a 1940
91	3.1. O desempenho regional na década de 1920
97	3.2. As transformações e tendências da economia regional na década de 1940
101	3.3. A diferenciação da economia de Uberlândia
111	3.4. Impactos regionais da emergência de Goiânia e Anápolis
116	3.5. O desafio regional: energia e transportes
	Capítulo 4
121	Brasília e a interiorização da infraestrutura
123	4.1. Um novo padrão de acumulação e a crise política
123	4.1.1. A interiorização da infraestrutura de energia e transporte
126	4.1.2. O papel da agricultura
127	4.1.3. A participação do Estado
129	4.2. A modernização da infraestrutura regional
132	4.2.1. O novo desenho regional da infraestrutura de energia
137	4.2.2. A modernização das telecomunicações

140	4.2.3. A expansão e modernização das vias de transportes
161	4.3. Panorama geral da economia triangulina no período
161	4.3.1. O papel da agropecuária
171	4.3.2. A importância do desenvolvimento do capital comercial
175	4.3.3. O esforço industrializante
177	4.3.4. A luta pela promoção do setor de serviços

Capítulo 5

179	A consolidação da centralidade regional de Uberlândia
179	5.1. Crise e milagre: nas mãos centralizadoras do executivo
180	5.1.1. Os setores econômicos
185	5.1.2. A preparação institucional mineira
187	5.2. A supremacia econômica de Uberlândia
187	5.2.1. A reforma tributária: solução nacional para os desafios regionais
193	5.2.2. Programas públicos de apoio à expansão do capital
196	5.3. A industrialização planejada: desconcentração regional
202	5.4. Primeiro Plano Mineiro de Desenvolvimento Econômico e Social: a escolha da Região de Planejamento IV
207	5.5. Potencialidades econômicas do Triângulo Mineiro na década de 1970
210	5.5.1. As transformações na agropecuária regional
222	5.5.2. O avanço do investimento industrial
226	5.5.3. A educação e o mercado de trabalho qualificado
229	5.5.4. O fortalecimento do capital comercial
235	Considerações finais
239	Referências
247	Anexo A
250	Anexo B
251	Anexo C
252	Anexo D

Decifrar o Triângulo...

Vem em boa hora a decisão do Prof. dr. Eduardo Nunes Guimarães de publicar seu trabalho que já muito contribuiu, em sua anterior versão de dissertação de mestrado, para as análises sobre a complexa e dinâmica região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, ou porque não dizer, de todo o “Brasil Central”.

O sumário já demonstra a amplitude dos temas abordados. Resgatam-se as origens do desenvolvimento regional triangulino. Enfatiza a inserção do “Brasil Central” na divisão inter-regional do trabalho, em montagem no país. Destaca, eu diria, *o sentido da Formação* (como nos ensina Caio Prado Jr.), busca as origens, a precocidade e a potência da mercantilização, que se estrutura desde sua ocupação, e indaga sobre as formas em que se engata no processo mais geral de desenvolvimento e de integração do mercado nacional. Investiga sua longa e virtuosa trajetória de transição de “ponto de passagem”, rumo ao Centro-Oeste, até sua afirmação como “entreposto comercial” e “posto avançado” do capitalismo paulista.

Como bem define o autor, os objetivos de partida eram “resgatar as especificidades e os suportes econômicos e sociais da projeção do espaço regional do Triângulo Mineiro e sua rede urbana no circuito da divisão inter-regional do trabalho”. Posso dizer que esses foram plenamente alcançados ao longo dessas páginas.

Considero que os bons estudos territoriais devem tratar, antes de tudo, de duas dimensões: circunscrição e comando. Ou seja, da delimitação de determinado recorte espacial e perguntar pelo seu centro de decisão. Como o professor Eduardo nos ensina no início do livro, ambas as dimensões devem ser tratadas nas pesquisas espaciais/territoriais, pois “ao longo da história esta região se constituiu, ganhou identidade e se expandiu como região econômica”, por outro lado, é preciso questionar “a capacidade política legítima de negar e impedir interesses contrários”.

Em um profundo esforço de investigação histórica, esse trabalho indagou sobre os fatores que levaram ao surgimento e consolidação das primeiras rotas comerciais, dos primeiros núcleos urbanos, do papel da cidade de Uberaba à potente centralidade construída por Uberlândia.

Cabe reproduzir aqui importante afirmação de como o autor procedeu metodologicamente: “a partir de uma sequência histórica delimitada por interesses combinados entre o geral e o regional, foram resgatados os elementos que ajudaram a construir as bases socioeconômicas históricas do Triângulo, compreendendo um esforço de apreendê-lo no âmbito de condições gerais dominantes, nacionais e internacionais, que, portanto, não necessariamente se originam e esgotam no interior da própria ‘região’”. Essa

advertência analítica se torna decisiva em países como o Brasil, onde suas elites locais e regionais gostam de “contar sua estória” de glórias e de determinação empreendedora, como se não existisse História.

Os circuitos de exploração mineral, depois mercantis, como o seu sistema de cidades, vão se montando, e também mostram como se deu a configuração de sua rede urbana contemporânea e a articulação de vasto *hinterland* brasileiro. Destaco que um dos grandes méritos deste trabalho, entre tantos outros, é a importância de pensar duas décadas por vezes desprezadas em nossa historiografia: os anos 1920 e os anos 1940.

Gostaria de chamar atenção para um ponto que julgo fundamental: este trabalho contribui para que se ressalte o papel do suporte da infraestrutura no processo de desenvolvimento mais geral e no desenvolvimento regional e urbano específico. Colabora, assim, para as pesquisas que procuram pensar as complexas articulações entre a base infraestrutural e o desenvolvimento das forças produtivas em determinado espaço.

Investiga a natureza específica das decisões de investimentos em infraestrutura econômica (energia, transporte, telecomunicações etc.), realizados pelo Estado, que ergueram e consolidaram a posição estratégica do Triângulo como *interface* dos fluxos entre o centro paulista dinâmico da economia nacional e o vasto Centro-Norte, descortinando horizontes de expansão econômica para os grupos empresariais triangulinos.

Assim, é demonstrado cabalmente como a infraestrutura é, por sua natureza, base material e requerimento geral da produção social e determinante, suporte e fator básico ao desenvolvimento da variedade e diversificação das atividades econômicas, criadora de externalidades e geradora de sinergias, possibilitando efeitos integradores/articuladores de vários circuitos de circulação de mercadorias. Como disse François Perroux, são os “efeitos de junção” proporcionados pela infraestrutura que engendram “conjunturas cumulativas de ganhos localizados que alargam o campo de possibilidades” de um país ou região. Essas externalidades *lato sensu* promovidas às unidades produtivas engendram um ambiente propício e podem ser cruciais para a construção deliberada de vantagens comparativas dinâmicas, não deixando comprometer a eficácia do sistema econômico em seu conjunto em dada porção territorial, propiciando-lhe “condições gerais da produção” e reprodução e meios de formação ampliada das forças produtivas. Daí a importância em ressaltar o papel do Estado e da infraestrutura no desenvolvimento do Triângulo Mineiro.

Como nos ensina o grande geógrafo David Harvey, o vultoso montante das inversões e imobilizações de capital fixo, que é imobilizado em determinado ambiente construído para a distribuição, troca, consumo e produção, cria “irreversibilidade”/“indivisibilidade”, que por sua vez cristaliza estruturas espaciais e vantagens diferenciais de uma região. Se o caso sob análise é de formação de uma região-entrepasto, que intercepta e potencializa uma dinâmica de fluxos, como o Triângulo, então esse papel do suporte infraestrutural público torna-se decisivo para o processo de expansão da economia regional.

Também vejo neste livro uma abordagem importante para pensar o “Brasil Central” em seu conjunto, desde a importância da construção de Brasília, as várias dimensões do que representou a transferência da capital federal para o grande interior, mas também para nós brasileiros nos questionarmos sobre nossas fronteiras internas, recorrentemente em expansão, em nossa marcha histórica de eterna “fuga para a frente”, de itinerância predatória e de ocupação interiorana.

Outro ponto que merece uma reflexão é o próprio processo de interiorização do capitalismo brasileiro que, ao crescer para dentro, consolidou regiões como a aqui analisada num grande polo armazenador, processador de produtos agrícolas e redistribuidor/atacadista de mercadorias em nosso heterogêneo território continental.

Cabe ao leitor seguir essa narrativa triangulina e brasileira aqui elaborada, por isso gostaria de, por fim, sugerir que a bússola metodológica aqui utilizada é impecável.

Em uma abordagem correta do processo de produção social do espaço é demonstrado, ao longo de todo o trabalho, como o território e a região que vai se formando e transformando não é um dado ou um sítio fixado. É uma construção social conflituosa. Uma produção coletiva, dinâmica, multidimensional, com trajetórias históricas em aberto. Indagações pertinentes são colocadas: quais são os atores, agentes e sujeitos dos projetos que têm por ambiente construído o Triângulo Mineiro? Quais são seus interesses concretos, seus instrumentos táticos e estratégicos?

Como todo bom trabalho sobre a dimensão espacial do processo de desenvolvimento busca apanhar as hierarquias, os enquadramentos impostos pela *lógica maior*, pela divisão social do trabalho, pelas centralidades que induzem ou limitam algumas dinâmicas mais ou menos endogeneizadas.

Penso que as regiões são resultantes da operação dos processos de especialização e diferenciação materiais da sociedade. Assim os estudos devem desvendar a base operativa, o *locus* espacial em que se concretizam tais processos e perscrutar os centros de decisão e os agentes e sujeitos históricos determinantes destes processos.

O segredo deste jogo de investigação é bem acompanhar o movimento constante da divisão do trabalho social, que permanentemente modifica, refuncionaliza, impõe lógicas externas, adapta, distingue e revela estruturas e dinâmicas. Também promove redistribuições e redefinições incessantes de agentes, atividades, circuitos, funções etc. Costumo dizer que a divisão do trabalho é o vetor das transformações constantes e perenes nas intertemporalidades e interespecialidades, pois realoca recorrentemente pessoas, fatores produtivos, processos e dinâmicas de produção. Dita ritmos mais acelerados para determinado ramo produtivo, enquanto amaina outro. Partilha, demarca, classifica e ordena campos de atuação de processos. Especializa, diferencia, particulariza, discerne, separa/une. Coloca em consonância, concilia, combina, coordena, coteja, confronta.

Em suma, o desafio de todo bom estudo urbano-regional é saber dis-

criminar e hierarquizar os fatores endógenos e exógenos determinantes, condicionantes ou coadjuvantes dos processos sociais, econômicos, políticos etc.

Saúdo a publicação deste importante trabalho que, dotado de bases analíticas robustas, será certamente de grande valia para a sociedade triangular se (re)pensar, possibilitando uma reflexão cidadã e coletiva sobre suas trajetórias econômicas, sociais e políticas, passadas e futuras.

Carlos Antônio Brandão
Professor Titular do Instituto
de Economia da Unicamp.

A proposta deste trabalho é realizar uma interpretação histórica e estrutural da formação econômica e social de um caso particular de desenvolvimento econômico regional: o Triângulo Mineiro e sua inserção nacional. O interesse específico por esta região supera em muito a busca da identidade pessoal e de seu povo. Esta, por si só, já seria relevante, pois ajuda pesquisadores e leitores a refletirem sobre as origens socioeconômicas próprias de uma determinada área e, ao mesmo tempo, a busca de compreensão, sob uma perspectiva histórica, do ambiente espacial e social construído e característico desta coletividade.

O interesse pelo caso do desenvolvimento socioeconômico do Triângulo Mineiro e sua rede urbana ultrapassa as fronteiras regionais e intrínsecas de seu povo. Trata-se de uma situação de relevância mais geral, pois, como pode ser visto, o comportamento dos indicadores socioeconômicos apontam para um notável dinamismo regional e urbano. A particular trajetória histórica do Triângulo Mineiro enquadra-se perfeitamente no rol dos estudos regionais que, em geral, são motivados pela análise de experiências de desempenho quantitativo dos indicadores socioeconômicos. Esta análise, por sua vez, é marcada pela dicotomia prosperidade ou estagnação, apresentada em uma perspectiva histórica comparada. Como pode se depreender, o caso aqui estudado insere-se na primeira vertente, pois reconhecidamente trata-se de um desempenho socioeconômico acima da média estadual e nacional.

De fato, a análise espacial da economia não se ocupa apenas da identificação e caracterização da desigualdade do desenvolvimento. De modo geral, a economia regional se volta ao estudo dos casos de estagnação e decadência econômica, de um lado, e dos casos de progresso ou prosperidade, de outro. Ou como aponta North (1977, p. 295), “uma teoria do crescimento econômico regional deveria, claramente, concentrar-se nos fatores críticos que promovem ou impedem o desenvolvimento”. Este é, portanto, o grande ponto de partida dos estudos regionais: analisar os casos de prosperidade, decadência, estagnação ou atraso de desenvolvimento econômico de uma área em relação a outras.

Justificada a particularidade deste estudo de caso, os objetivos perseguidos nesta proposta de pesquisa foram resgatar as especificidades e os suportes econômicos e sociais da projeção do espaço regional do Triângulo Mineiro e sua rede urbana no circuito da divisão inter-regional do trabalho e da acumulação de capitais. O leitor perceberá que a abordagem busca um enfoque predominantemente econômico, sem que isto queira caracterizar uma desvalorização ou subordinação de outros aspectos sociais e suas legítimas relevâncias. O conjunto da obra apresenta uma interpretação das características gerais da formação e desenvolvimento do Triângulo Mineiro, a configuração de sua rede urbana e principais atividades e articulações econômicas, com o intuito de servir de referência para estudantes, pesquisa-

dores e formuladores de política econômica interessados na evolução e na dinâmica do desenvolvimento desta região. Este estudo também é destinado àqueles que se interessam em acompanhar a metodologia da pesquisa regional aqui empregada, considerando a relevância deste estudo de caso para a compreensão da diversidade regional de Minas Gerais e do Brasil.

Como primeiro passo para situar o leitor sobre a abrangência espacial da análise, considera-se interessante delimitar e esclarecer o que neste texto é denominado de região do Triângulo Mineiro, haja vista que a nomenclatura e a identificação geográfica popularmente utilizada não necessariamente encontram respaldo no mapeamento político-administrativo oficial brasileiro, desenvolvido pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Além do mais, considerando o longo período histórico aqui abordado, a dimensão geográfica e a própria identidade regional construída nunca foram estanques e, portanto, não estavam definidas desde sempre e para sempre. Ou seja, este trabalho teve por objetivo não só estudar esta região, mas também apresentar uma versão histórica de como ela se formou e, não menos importante, como ganhou identidade regional, sem que tenha constituído um território, com limites cartográficos e político-administrativos definidos e sob a guarda de um Estado.

Do ponto de vista metodológico, é preciso esclarecer que todo estudo regional necessita realizar alguns procedimentos prévios para delimitar o recorte espacial da pesquisa. Por ora, é suficiente informar apenas que, como região econômica, é difícil dizer quais são os limites geográficos do Triângulo Mineiro. Isto por duas razões principais. A primeira, porque ao longo da história esta região se constituiu, ganhou identidade e se expandiu como região econômica. Ou seja, a área que se pode delimitar como região do Triângulo Mineiro e os respectivos municípios que dela fazem parte, não são os mesmos ao longo de sua história. A segunda razão é de ordem mais complexa e envolve o próprio conceito de região e as mais diversas propostas metodológicas para sua delimitação ou regionalização.

A discussão conceitual da diversidade do desenvolvimento econômico entre áreas não delimitadas por territórios nacionais apresenta um grande desafio e, ao mesmo tempo, obstáculo, pois exige um esforço metodológico de recortar e definir o objeto de análise, ou o que pode ser previamente denominado de região. Este nó conceitual, porém, levou algum tempo para ser enfrentado como tema relevante. Nos trabalhos clássicos de Ricardo (1982), nota-se que sua teoria das vantagens comparativas era delimitada diretamente pelas fronteiras territoriais das economias nacionais. Em outras palavras, essa teoria chamava a atenção para as diferenciações das estruturas produtivas de cada espaço nacional sem mencionar suas diferenciações no plano subnacional ou regional. O referido autor reproduz o mesmo procedimento ao discutir a sua lei do valor, quando desenvolve uma teoria da renda da terra ancorada em condições predeterminadas de fertilidade e distância aos mercados locais de cada centro urbano. Assim, mesmo não sendo propriamente um teórico

da economia regional e tendo se baseado no recorte territorial nacional, pode-se dizer que a contribuição de Ricardo foi importante para ajudar a moldar um modelo de centralidade e hierarquia de atividades econômicas no espaço. Interpretação que proporcionou uma leitura de contiguidade espacial do desenvolvimento regional.

O legado da teoria marxista também foi pouco revelador quanto à dimensão espacial, tal como o foi com a dimensão histórica. Conforme ressalta Gottdiener (1997, p. 148), “somente Lefebvre entre os marxistas vê que o papel do espaço é mais do que epifenomenal, de fato, essencial ao funcionamento das relações sociais capitalistas”. Um interessante esforço foi realizado por Markusen (1981) para encontrar na literatura marxista uma definição do termo região sem, contudo, avançar além do conceito de regionalismo.

Do outro lado, pode ser atribuída a Marshall (1982) a responsabilidade pelo desenvolvimento pioneiro dos conceitos de distritos industriais, identificados como áreas de crescimento diferenciado, devido às condições de atração de investimentos produtivos. Embora também sem avançar sobre o problema do recorte espacial, ele destacou o papel desempenhado pelas economias externas para justificar os diferenciais de desenvolvimento encontrados nos mais variados lugares e entorno.

No início do século XX, Weber (1910) seria identificado como o responsável por introduzir o custo de transporte como elemento determinante da localização espacial das atividades econômicas. Segundo Furió (1996, p. 54), Weber também foi responsável por considerar entre os determinantes da localização de uma empresa o fator mão de obra e as economias de aglomeração. Ainda de acordo com Furió (1996, p. 56-57), “Weber é capaz com isto de associar em uma mesma análise uma variável que evolui no espaço de maneira contínua e linear – os custos de transporte – e um fator descontínuo – os custos de mão de obra”.

Formou-se, assim, desde as primeiras décadas do século XX, uma importante escola de interpretação espacial, de origem alemã, que fundou as bases da conhecida teoria da localização das atividades econômicas e da forma urbana. Seguindo os passos da abordagem dos custos de transportes, relacionados à distância linear, pode-se recuperar a contribuição de Christaller (1966) e sua teoria das localidades centrais, e Lösch (1954) e Von Thunen (1966), com a análise dos determinantes da aglomeração espacial e dimensão dos mercados. O destaque, de forma geral, recaía em três pontos principais: a centralidade, o fator distância e a organização espacial horizontal. Dessa forma, segundo Gottdiener (1997), foi sendo moldada a análise e a hegemonia convencional da dimensão espacial da economia.

No entanto, com Perroux (1950, 1966) e a escola francesa, a preocupação conceitual ganhou importância decisiva na explicação do desenvolvimento desigual, por meio dos conceitos de dominância e espaço econômico abstrato. Influenciado pelas análises do progresso técnico de Schumpeter (1934), Perroux, seguido por Boudeville (1957, 1968) desenvolveu o clás-

sico conceito de polo de crescimento¹. Sua contribuição foi fundamental para os desdobramentos do conceito de espaço abstrato e, em particular, as noções de região como conteúdo de plano, campo de forças e conjunto homogêneo. A proposta deste autor já possibilitava uma visão de conteúdo histórico e espacial na ciência regional, articulando a ação do elemento espaço construído e as relações sociais de poder. Ou seja, este autor destacou a diversidade do desenvolvimento produtivo a partir de relações socioeconômicas conectadas no tempo e no espaço. Enfim, Perroux demarcou a especificidade do espaço regional como um recorte analítico diferenciado da área geográfica delimitada pelos territórios nacionais e subnacionais. A região ganhou um status teórico particular, trazendo consigo uma associação com a prática do planejamento, com a existência de um campo de forças ou área de influência econômica e, sobretudo, com a possibilidade de delimitação de um agregado com características homogêneas. Dissociar a região do território foi um passo fundamental para o avanço da teoria regional. Uma vez que território representa uma construção social e geograficamente delimitada de poder político, a região expressa uma área de influência do campo de forças socioeconômico. O poder territorial é a capacidade política legítima de negar e impedir um interesse contrário com o uso das leis, da força e do conflito. Já a área de influência econômica demarca principalmente o espaço da capacidade competitiva e intensidade dos fluxos e não possui uma delimitação geográfica prévia e estaticamente definida.

A proposta, comumente utilizada em trabalhos de regionalização, de identificar as regiões pelas suas características homogêneas, permitiu reforçar a percepção oposta à aqui empregada, qual seja, aquela dos distintos níveis de desenvolvimento presentes tanto no plano subnacional quanto internacional. Partindo desta constatação e observando que o processo histórico de acumulação de riquezas nunca foi homogêneo, Hirschman (1961, p. 275) apresentou uma indagação fundamental: “como o desenvolvimento se pode transmitir de uma região ou de um país para outro”? Na verdade, do ponto de vista da dimensão espacial, ao colocar esta questão, o referido autor já antecipou duas importantes discussões: de um lado, a formação histórica dos países, suas delimitações territoriais e instituições de referência e suporte e; de outro, a existência concreta de regiões econômicas, sua conceituação e propostas objetivas de delimitação espacial ou regionalização. Ou como proposto por Perroux (1950), embora não delimitada estaticamente, uma região na sua forma abstrata realmente existe e cumpre um papel econômico específico.

O que emerge desta discussão é a necessidade de apreender a complexa inter-relação entre o todo e as partes presente na produção social do espaço. Como muito bem observa North (1977, p. 295), em sua crítica às insuficiências da teoria da localização para explicar o caso concreto do desenvolvimento dos EUA, tanto o povoamento quanto o crescimento

¹ O conceito de polos de crescimento também foi utilizado por Boudeville (1968).

econômico das novas regiões, embora diferenciado, foram determinados pela integração no mercado mundial e não pela sucessão de etapas clássicas próprias ao velho mundo. Ou seja, está presente a ideia de que cada parte ou região econômica guarda sua singularidade, mas não pode ser entendida fora do contexto histórico e espacial mais geral. Com isso, dois pontos importantes vieram à tona. Primeiro que toda área regional ou região econômica é constituída a partir de um polo central, também denominado de polo de crescimento, responsável pela formação de um campo de forças que atua sobre sua área de influência. Segundo, que a emergência concreta de regiões, seja na escala subnacional ou internacional, não implica na constituição de ambientes econômicos isolados, homogêneos e independentes. Pelo contrário, na economia moderna, o surgimento e a diferenciação das estruturas produtivas regionais ocorrem a partir de uma particular e complexa combinação entre o todo e as partes, marcando suas identidades e características em comum.

Embora, do ponto de vista teórico, o conceito de região econômica não represente objeto deste trabalho, alguns elementos-chave ajudam na abordagem do caso concreto da formação do Triângulo Mineiro. Primeiro o desenvolvimento e a concentração de atividades produtivas em algumas áreas dão origem aos polos de crescimento. Os fatores que geram estes estímulos à concentração dos investimentos podem decorrer de diversas condições que levam à expansão das atividades produtivas e ao aumento da produtividade do trabalho. De forma geral, estes locais podem ser beneficiários de dotações naturais, conforme explorado pelos teóricos da localização ou mesmo resultar de importantes decisões de investimento públicas e privadas. Também podem apresentar o que Hirschman (1961) denominou de atmosfera industrial ou centro progressista, enquanto Aydalot (1986) definiu como meios inovadores, e North (1977) os chamou de esforços coordenados das forças regionais. Seja qual for a motivação objetiva ou subjetiva dos primeiros investimentos produtivos e sua concentração local, um ponto decisivo pode ser destacado nas diversas contribuições teóricas: a intrínseca dependência da inserção do espaço regional no espaço mais geral (nacional, internacional ou global). Fator que constitui uma condição objetiva para determinar as razões de sucesso e desenvolvimento dos empreendimentos regionais.

O segundo elemento-chave é que o surgimento dos polos de crescimento gera efeitos favoráveis e adversos sobre a região de influência e o próprio contexto mais geral, implicando em forças de complementaridade, competição, subordinação, atração, exclusão e expulsão de atividades econômicas, em vez de simples homogeneidades. Tanto Perroux quanto North, Hirschman e Myrdal destacaram a existência de forças heterogêneas no âmbito regional, favoráveis e competitivas (fluência e polarização) entre o polo e sua área de influência. Ou seja, as regiões são formadas como um campo de forças integrado, constituído por forças centrípetas e centrífugas. Portanto, a noção de região econômica como um conjunto homogêneo inserida em um espaço ubíquo não é a melhor representação da realidade concreta.

Um terceiro ponto observa que o desenvolvimento econômico ocorre por meio de um ou vários centros regionais de polarização, formando redes urbanas nas regiões e entre as regiões, cuja integração mais ou menos contínua ocorre via fluxos de trocas de pessoas, bens e serviços econômicos e culturais. Estas redes formam uma hierarquia urbana e representam uma resultante e ao mesmo tempo condicionante das especificidades econômicas e das múltiplas ações de investimentos dos agentes públicos e privados. Como ressalta Castells (2000, p. 439),

os principais processos dominantes em nossa sociedade são articulados em redes que ligam lugares diferentes e atribuem a cada um deles um papel e um peso em uma hierarquia de geração de riqueza, processamento de informação e poder, fazendo que isso, em última análise, condicione o destino de cada local².

Em síntese, uma definição ainda incompleta do que sejam as regiões destaca que são formadas por áreas urbanas e rurais e a centralidade regional é desempenhada pelo espaço urbano onde pode ser encontrada a maior gama hierárquica de bens e serviços. Em síntese, uma definição mesmo que incompleta do que sejam as regiões, conforme Allen, Massey e Cochrane (1998, p. 51), destacam que são caracterizadas pela natureza das relações sociais que as unem e integram. Por analogia, é possível pensar as regiões como sendo formadas por áreas urbanas e rurais em que a centralidade regional é desempenhada pelo núcleo urbano ou rede de núcleos onde pode ser encontrada a oferta da maior gama hierárquica de bens e serviços. Segundo Rochefort (1998, p. 23-24), em torno do núcleo urbano principal se organizam as forças polarizadoras da região e um grande arcabouço urbano entre as cidades polos das demais regiões. Para este autor, uma região é o “espaço delimitado pela influência de uma grande cidade, dotada de uma gama suficiente de serviços para que os habitantes da zona possam evitar qualquer recurso generalizado a outra cidade mais importante e mais bem equipada do que ela”.

Enfim, ainda que diversos estudos regionais continuem a insistir em trabalhar a problemática regional na escala territorial, justificados pela falta de uma base de dados estatísticos adequada à escala regional ou uniforme, parece relativamente consensual, desde o advento da noção de espaço abstrato de Perroux, ficou bem definido que o espaço dos territórios (contido) não se confunde necessariamente com a dinâmica do espaço regional. Da mesma forma, a hipótese deste trabalho é a de que o espaço econômico regional deve ser identificado a partir de certas características básicas, como a existência de um polo principal e uma força polarizadora centrípeta e centrífuga; a formação de uma área não uniforme e não necessariamente contígua de influência do polo; a presença de fluxos de trocas mais ou menos intensos entre os distintos pontos da área regional e principalmente do polo principal para fora dela; a presença de condições de homogeneidade e heterogeneidade na região;

² Gottdiener (1997, p. 266) ressalta a importância de apreender as “ligações verticais de cada lugar com sistemas hierárquicos de organização capitalista global”.

a formação de uma rede urbana hierárquica mais ou menos articulada no interior da região; a presença de competição e integração comercial e produtiva na região e entre elas; a influência das ações coordenadas de agentes públicos e privados sobre o desenvolvimento regional; e, por fim, os instrumentos de transmissão do desenvolvimento intrarregional e extrarregional relacionados às condições de aprendizado e inovação.

Portanto, levando-se em consideração estes desafios, que constituem tarefas específicas para pesquisadores com formação teórica nesta dimensão espacial, cumpre, neste trabalho, indicar alguns passos e procedimentos preliminares que normalmente devem ser efetivados nas pesquisas e estudos regionais. O passo inicial não é delimitar a região do Triângulo Mineiro, pois não se pode conhecê-la antes de tê-la estudado, ou seja, antes de conhecer as interações sociais e econômicas que levaram à emergência de um polo interior e sua área de influência. O ponto de partida se limita tão-somente a estabelecer um recorte geográfico regional preliminar, definindo uma área prévia de referência. Esta ação deve ser realizada tendo por base a localização espacial e o período histórico do fenômeno escolhido como objeto de estudo. Do ponto de vista histórico, o que importa é a nucleação do fenômeno a ser analisado, tendo por referência as informações mais atuais disponíveis. Sendo assim, para qualquer abordagem da dinâmica econômica regional do Triângulo Mineiro, desenvolvido no pós-1970, é fato que a nucleação econômica é capitaneada pelo município de Uberlândia. Cabe, assim, ao pesquisador, delimitar uma área regional preliminar, assumida como uma primeira aproximação do espaço de influência do polo, sabendo que o entorno deste se expande, não uniformemente, sob as mais diversas condições. Para facilitar este esboço inicial, em toda e qualquer pesquisa regional, é sempre bom utilizar como referência alguns objetos naturais ou construídos, particularmente aqueles que promovem ou dificultam a intensidade dos fluxos.

Para o caso brasileiro, a regionalização desenvolvida pelo IBGE³ a partir do ano de 1942, com sua delimitação de microrregiões na década de 1960 e de suas mesorregiões na década de 1970, é largamente utilizada em diversos trabalhos de análise regional. Dessa forma, o estudo da região do Triângulo Mineiro conta com algumas vantagens iniciais, como a divisão regional do IBGE, a divisão regional da Secretaria de Estado do Planejamento de Minas Gerais (Seplan/MG) e os marcos naturais dos leitos fluviais dos rios Paranaíba e Grande. Considerando que a pesquisa em foco parte de informações recentes para interpretar o transcurso histórico, o recorte geográfico da área de abrangência desta pesquisa teve como primeira referência a atual divisão regional do IBGE, denominada de mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba. Na verdade, a

³ Os critérios para a determinação das macrorregiões, mesorregiões e microrregiões homogêneas são definidos pelo IBGE. Ver as notas metodológicas do IBGE (nov./2002). Disponível em: <www.ibge.gov.br> (demografia).

proposta metodológica aqui empregada toma como ponto de partida a situação presente, que apresenta uma configuração regional composta por um núcleo urbano bem definido, o polo de Uberlândia, e sua área de influência ou área de polarização regional.

Com base na configuração atual, a recuperação da formação histórica da área de influência de Uberlândia não necessariamente se confunde com a mesorregião do IBGE, elaborada na década de 1970. Deve ficar claro que o uso da mesorregião como referência é apenas para ajudar na identificação geográfica do recorte regional. Quanto mais antiga a abordagem, menor a projeção da economia de Uberlândia sobre o conjunto dos municípios da mesorregião. Por isso, nem todos os 66 municípios foram analisados, concentrando o estudo sobre aqueles com um relacionamento mais próximo com o polo. Entretanto, à medida que a análise avança historicamente, alguns municípios são agregados para ajudar na composição das informações.

Independente do desenho geográfico e da ausência de autonomia territorial, o importante é que a região do Triângulo Mineiro precisa ser entendida como uma construção econômica e social histórica, sempre inserida na dinâmica mais geral da economia nacional e internacional. Sendo assim, é preciso levar em conta que este espaço regional foi sendo formado ao longo da história e nunca apresentou uma delimitação geográfica bem definida, considerando que a área de influência de Uberlândia avança continuamente nas direções leste e noroeste de Minas Gerais, bem como extrapola os próprios limites do território mineiro nas demais direções.

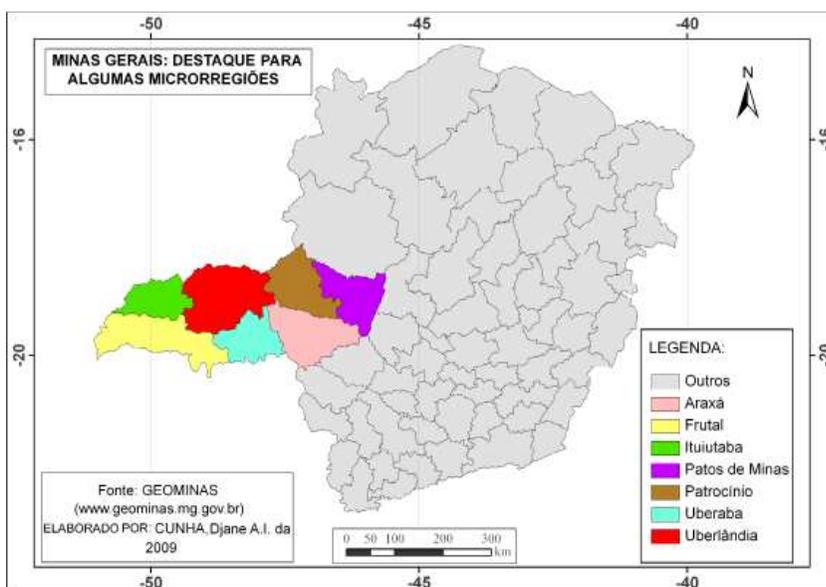
A região de influência de Uberlândia compõe-se por uma área que não se confunde, especificamente, nem com a microrregião de mesmo nome (microrregiões homogêneas do IBGE), nem com a denominada mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba (IBGE). Ao longo da história, esta vem se formando e expandindo sua área de abrangência. Com base em estudos recentes de Guimarães e outros (2001), IPEA (2001), Guimarães e Faria (2006) e IBGE (2008), pode-se dizer que a área de influência econômica do polo de Uberlândia se estende do Triângulo Mineiro pelo sul e sudoeste de Goiás, nordeste do Mato Grosso do Sul, sudoeste de Mato Grosso e uma franja horizontal da bacia do Rio Grande, no norte do Estado de São Paulo, onde divide área de influência econômica com os núcleos de Ribeirão Preto e São José do Rio Preto.

Dentro do Estado de Minas Gerais a área de influência do polo regional de Uberlândia também sofreu alterações ao longo da sua formação histórica. No sentido oeste e sudoeste, em particular na microrregião de Frutal, sua influência vem sendo conquistada gradativamente nas últimas três décadas e ainda continua muito incipiente nos municípios do extremo sudoeste da região. Na direção leste, onde se encontra o Alto Paranaíba, a área de influência de Uberlândia também vem se expandindo gradativa-

mente, em especial a partir dos primeiros anos da década de 1970, quando, empurrada pela centralidade da economia paulista, penetra na área de influência da capital mineira. Este movimento recente de expansão da área de influência regional de Uberlândia ainda deixa mostras claras nas características sub-regionais, em particular no Alto Paranaíba, ainda ligado às heranças sociais e econômicas da integração com o eixo Belo Horizonte-Rio de Janeiro. Em estudo recente, Guimarães e Faria (2006) desenvolveram uma regionalização para Minas Gerais e desenharam um esboço geográfico da atual área de influência econômica de Uberlândia.

Para facilitar a delimitação do recorte espacial e sua própria identificação visual, com algumas considerações que foram feitas ao longo do trabalho, tomou-se como referência geográfica preliminar a área formada pelas sete microrregiões que compõem a atual mesorregião do Triângulo e Alto Paranaíba, quais sejam: Uberlândia, Patos de Minas, Ituiutaba, Uberaba, Araxá, Patrocínio e Frutal⁴. Este recorte regional é de fácil identificação e atualmente apresenta o formato definido no mapa 1, abrangendo um conjunto atual de 66 municípios.

Mapa 1 – Estado de Minas Gerais – Microrregiões Geográficas



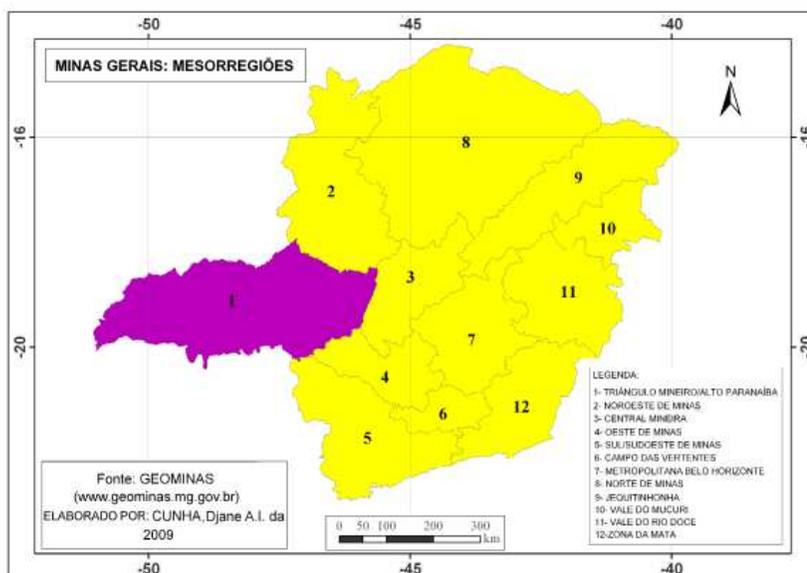
Fonte: IBGE (www.ibge.gov.br) – adaptado pelo autor

Como pode ser visto nos mapas 1 e 2, as divisões microrregionais e mesorregionais oficiais do IBGE representam níveis de agrega-

⁴ Normalmente o IBGE identifica suas microrregiões com a denominação do principal município da área.

ção intermediários entre a divisão político-administrativa e territorial do poder estadual e do poder municipal. Uma microrregião nada mais é do que um agregado variável de número de municípios, enquanto a mesorregião é formada por um agregado variável de microrregiões. Segundo o IBGE (2002, p. 65), as microrregiões “são formadas por um conjunto de municípios, contíguos e contidos na mesma Unidade da Federação, agrupados com base em características do quadro natural, da organização da produção e de sua integração”. No mesmo sentido, uma mesorregião é “um conjunto de microrregiões, contíguas e contidas na mesma Unidade da Federação, agrupadas com base no quadro natural, no processo social e na rede de comunicações e de lugares”.

Mapa 2 – Estado de Minas Gerais – Mesorregiões Geográficas



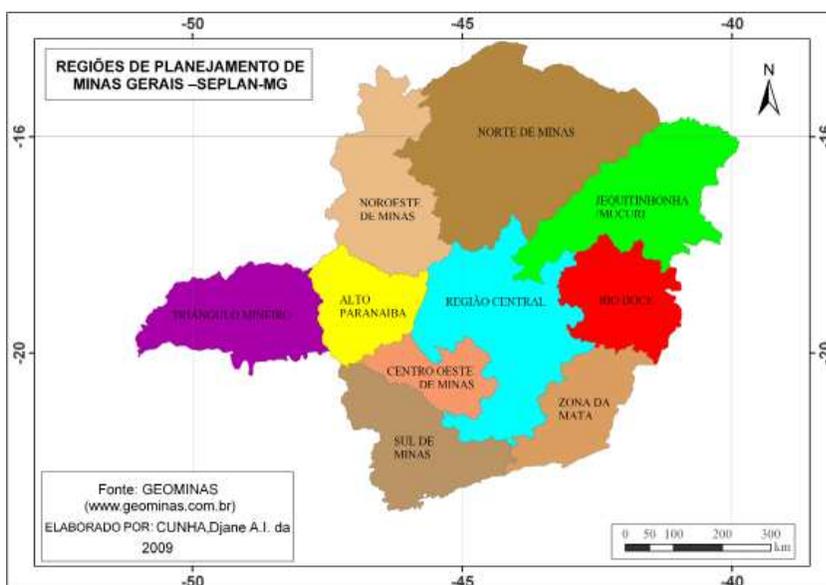
Fonte: IBGE (www.ibge.gov.br) – adaptado pelo autor.

Considerando que uma microrregião ou uma mesorregião não constituem uma unidade territorial, embora por convenção do IBGE tenham ficado restritas aos limites estaduais, para fins de planejamento é possível criar recortes regionais seguindo ou não a referida divisão. De forma geral, estes recortes para planejamento obedecem aos limites dos municípios, menores unidades territoriais, agregando-os para fins de planejamento, segundo os objetivos do trabalho. Em alguns casos, as microrregiões são utilizadas diretamente como menores unidades de agregação para a construção dos recortes de planejamento, ainda que tragam a limitação de estarem circunscritas aos territórios estaduais. Para o caso específico de Minas Gerais, além das alterações nos dese-

nhos regionais ao longo das últimas décadas, promovidas nos diferentes projetos de planejamento e gestão do território, pode-se apresentar como exemplo de regionalização duas propostas do aparelho de estado estadual.

Numa proposta da Seplan (mapa 3), denominada de Regiões de Planejamento, a divisão regional agrega e redefine as 12 mesorregiões do IBGE em dez macrorregiões de planejamento, além de outras mudanças, separando o Triângulo e o Alto Paranaíba. Neste caso, esta proposta basicamente manteve o desenho mesorregional do IBGE e suas sete microrregiões, apenas gerando uma nova divisão regional.

Mapa 3 – Regiões de Planejamento de Minas Gerais – Seplan/MG



Fonte: Seplan/MG. Disponível em: <www.mg.gov.br> (Regiões de Planejamento).

Na outra proposta, disponível no site oficial do Programa Integrado de Uso da Tecnologia de Geoprocessamento pelos Órgãos do Estado de Minas Gerais (Geominas), as mudanças realizadas já foram mais acentuadas, conforme mapa 4, pois além de reduzir as regiões para apenas oito, para o caso específico do Triângulo Mineiro, nota-se que a microrregião de Patos de Minas foi suprimida e anexada à região do Alto São Francisco. Como pôde ser observado nos exemplos apresentados, o desenho regional pode ser variável, colocando como grande desafio os critérios de regionalização.

Mapa 4 – Regiões de Planejamento de Minas Gerais



Fonte: Mapa Geopolítico de Minas Gerais – IGA/Cetec. Disponível em: <www.geominas.mg.gov.br> – adaptado pelo autor.

Na essência, como já apontado, o importante para o estudo regional é a clara definição do polo de referência da região e um conjunto delimitado de territórios municipais, contíguos, que se localizam em torno da área de influência econômica do polo. No caso do Triângulo Mineiro, delimitado previamente seja como mesorregião, seja como região de planejamento, sua identificação geográfica é facilitada pelo fato de ser banhado ao norte pelo Rio Paranaíba, que serve de fronteira com os estados de Goiás e Mato Grosso do Sul e, ao sul, pelo Rio Grande, na sua divisa com o Estado de São Paulo.

Em termos descritivos, as características regionais do Triângulo Mineiro podem ser definidas tanto por um conjunto de características naturais, sociais e econômicas homogêneas quanto pelas heterogeneidades próprias de sua divisão regional do trabalho, da diversidade de interesses econômicos, assimetria na distribuição de renda, diferenças de desenvolvimento econômico e dimensões demográficas. Esta área pode ser considerada como sendo privilegiada no que tange a uma série de características homogêneas naturais, favoráveis ao seu desenvolvimento, bem como um conjunto de outras condições criadas, que foram analisadas ao longo deste texto e que são fundamentais para explicar o dinamismo regional.

No plano das características naturais podem ser citadas a boa qualidade dos solos ao longo das encostas e dos vales próximos a estes rios; a topografia favorável à mecanização da agricultura e à construção das infraestruturas de transportes; a reduzida oscilação climática; as importantes reservas de minerais metálicos, fosfatados e não-metálicos e a abundância

hídrica. Entre as condições criadas, deve-se dar destaque à construção de Brasília no Centro-Oeste, reforçando a centralidade geoeconômica do Triângulo Mineiro; a abrangência de sua malha rodoviária e ferroviária de integração do centro-sul com o centro-oeste, norte e nordeste; a construção de um importante sistema de hidrelétricas e redes de transmissão de energia na região; uma rede moderna de telecomunicações e uma estrutura industrial e de serviços bem desenvolvida.

Delimitado o recorte geográfico do estudo, o próximo passo foi definir o período histórico da análise. Neste caso, foi preciso conciliar as fases históricas externas – suprarregionais – e sua respectiva resposta interna – regional. O resultado ou desdobramentos específicos na região podem, muitas vezes, apresentar um hiato histórico em relação à manifestação mais geral (nacional-internacional), bem como uma conformação diferenciada, o que impõe um equacionamento próprio para cada caso particular. Assim, a definição das diferentes fases do desenvolvimento de cada ambiente regional deve ter por prioridade a determinação das transformações internas e por referencial a temporalidade geral, com a devida observância de fatores dominantes e secundários. Este aspecto é fundamental para indicar a sequência cronológica da análise e os pontos principais de apoio e sustentação ulterior das transformações econômicas e sociais no espaço regional.

A distribuição das atividades produtivas, sua concentração ou desconcentração no espaço, não obedecem necessariamente a uma tendência específica, mas a um conjunto de circunstâncias históricas que envolvem desenvolvimento tecnológico, espaço construído e organização social da produção, do consumo, da circulação e da distribuição. Os agentes sociais não agem livremente, mas condicionados e condicionando uma lógica econômica: a reprodução ampliada do capital no tempo e no espaço.

Sem poder contar com uma bibliografia acadêmica de referência consolidada, que cumprisse o papel de responder pelo período histórico de formação e estruturação da região⁵, este trabalho tomou como proposta delimitar e analisar a formação regional do Triângulo Mineiro desde suas mais incipientes articulações econômicas no cenário da era colonial brasileira. O ponto de partida foi então o limiar do século XVIII, quando as incursões bandeirantes e a decorrente exploração mineral adentraram o território do Brasil Colonial em direção aos atuais estados de Goiás e Mato Grosso.

A partir deste período colonial de exploração mineral, conforme abordado no texto, foi que esta área, hoje identificada como Triângulo Mineiro, começou a ganhar identidade regional e, mais tarde, consolidou-se como um espaço regional, com centralidade bem definida na economia do município de Uberlândia.

O fato concreto de Uberlândia ter assumido a liderança econômica regional conduziu este trabalho a concentrar os esforços de pesquisa so-

⁵ Estudos pioneiros foram desenvolvidos por Freitas e Sampaio (1985) e Brandão (1989).

bre a dinâmica econômica deste município, que passou a capitanear o processo mais próspero de desenvolvimento e articulação regional. Tendo por base esta centralidade regional, procurou-se estruturar a investigação em quatro fontes substanciais de informações disponíveis: processos e atas da Câmara Municipal de Uberlândia, revistas e jornais da imprensa local, atas e correspondências da Associação Comercial, Industrial e Agropecuária de Uberlândia, publicações de memorialistas regionais e as publicações acadêmicas nacionais e regionais pertinentes ao tema.

O levantamento primário de informações foi muito importante no sentido de permitir uma contraposição entre as demandas correntes, nos vários segmentos sociais internos, e a posterior evolução dos fatos, demonstrando nitidamente a ausência de uma linearidade histórica e, em distintos momentos, a própria sobreposição de acontecimentos motivados pela imposição das variáveis externas. Ou seja, a formação histórica regional não pode ser apreendida por meio de uma simples articulação de fatores e variáveis ocorridos internamente. Muito pelo contrário, desde o início, qualquer estudo regional demanda ter por eixo básico o entendimento de que a análise desta “região” específica só poderia ser inteligível se articulada à estrutura dos fluxos econômicos e demográficos, estado das artes e interesses político-sociais nacionais e internacionais. Sendo assim, a partir de uma sequência histórica delimitada por interesses combinados entre o geral e o regional, foram resgatados os elementos que ajudaram a construir as bases socioeconômicas históricas do Triângulo Mineiro, compreendendo um esforço de apreendê-lo no âmbito de condições gerais dominantes, nacionais e internacionais, que, portanto, não necessariamente, se originam e se seguem no interior da própria “região”.

De fato, alguns importantes acontecimentos produziram esta história, cujos marcos começaram com a ocupação pioneira do Triângulo Mineiro como ponto de abastecimento de tropas que rumavam ao Centro-Oeste, ainda no início do século XVIII, quando este foi incorporado nas rotas da economia de exploração mineral. Daí até a sua consolidação como entreposto comercial do “Brasil Central”, a história do Triângulo Mineiro pode ser apreendida a partir de um conjunto não linear de condicionantes que redundaram em altas taxas de crescimento econômico e demográfico, garantidas por um engate virtuoso nos principais circuitos de produção, circulação e consumo da economia brasileira. Sua posição geográfica foi decisiva para lhe permitir o status de localização estratégica em termos de inserção no processo de formação, integração e estruturação do mercado interno brasileiro. Condição que se encontra na base da precoce inserção nos fluxos econômicos e constituição da economia regional triangulina como entreposto comercial de vasto *hinterland* do país, possibilitando-lhe uma apropriação de excedentes econômicos e integração nas principais fases nacionais de expansão do Produto Interno Bruto (PIB).

Entre os principais marcos históricos da formação regional, podem ser destacados: a chegada dos trilhos de ferro da “Velha Mogiana”, ainda na

última década do século XIX; a infraestrutura trazida ao interior pela construção de Brasília, na segunda metade da década de 1950; e a expansão da agricultura comercial de alimentos, proporcionada pelos grandes projetos de incorporação produtiva dos cerrados, implementados a partir dos anos de 1970. No meio desses acontecimentos, outros, imprescindíveis, se somaram, e muitos esforços pessoais e coletivos importantes, sem dúvida, foram responsáveis pelo desenvolvimento socioeconômico do Triângulo Mineiro e seu dinamismo diferenciado, representado na sua história progressa e na centralidade regional assumida pelo município de Uberlândia.

Um ponto fundamental nessa construção da área de influência regional merece especial atenção, pois representa a articulação que não só une estes acontecimentos, mas que, de certa forma, elucida o dinamismo diferenciado de Uberlândia e a construção de sua polarização regional, qual seja: a estreita articulação comercial e produtiva com o principal eixo da economia nacional, São Paulo. Este foi o grande papel iniciado com a chegada da ferrovia, que impulsionada pelas estradas da Companhia Mineira de Auto Viação, do pioneiro Fernando Vilela, abriu espaços para que a economia desta cidade realizasse o intercâmbio das praças do litoral com o Brasil Central.

Documentos datados da primeira metade do século XX descrevem um conjunto de três mil quilômetros de estradas de rodagem privadas que desde o início do referido século proporcionaram uma virtuosa integração do Triângulo Mineiro ao Centro-Oeste, canalizando os fluxos econômicos de toda esta região, principalmente, para o município de Uberlândia, ponto estratégico de integração ferroviária com a economia paulista. Décadas mais à frente, este papel de polo de integração foi ratificado, em bases mais modernas, com a infraestrutura logística trazida ao interior pelo governo de Juscelino Kubitschek. Avanços tecnológicos e diversificação produtiva que foram consolidados com a modernização da agricultura dos cerrados e que representaram as bases para a agroindustrialização da economia regional e, em particular, do município de Uberlândia.

No bojo destes processos foi que o incipiente e marginal município de São Pedro do Uberabinha trillhou seu desenvolvimento. Com pouco menos de sete mil residentes na sede do município em 1920, enquanto os municípios vizinhos de Araguari e Uberaba já possuíam, respectivamente, 8.700 e 19.338 habitantes, a referida localidade experimentou intenso dinamismo e ganhou identidade própria (Lei nº 1.126, de 19 de outubro de 1929), passando a denominar-se Uberlândia. Na década de 1930, este município já havia superado Araguari em dimensão urbana e importância econômica. Vinte anos depois, em 1950, ela já se rivalizava com Uberaba, para, a partir do final dos anos 1960, superá-la e transformar-se no principal polo econômico e social do Triângulo Mineiro e mais tarde do interior de Minas Gerais.

Portanto, esta proposta de interpretação da formação econômica regional realiza uma investigação histórica dos principais processos geradores desta dinâmica socioeconômica, capazes de interferirem na distribuição espacial da população, dos investimentos e do emprego no território nacional.

O ponto de partida foi o conjunto das principais transformações que ocorreram no cenário internacional e nacional, particularmente no pós-guerra. No plano externo, cabe destaque para o dinamismo experimentado pelo capitalismo, no auge e esgotamento da segunda revolução industrial, período este conhecido como os “trinta gloriosos” ou, simplesmente, como “os anos dourados”. Este período foi marcado tanto por uma intensa transformação das estruturas produtivas periféricas quanto por intenso movimento de crescimento demográfico e mobilidade geográfica. No plano interno, merecem ser destacadas as expressivas taxas de crescimento do produto interno, a industrialização da base produtiva, a intensa urbanização e a interiorização da economia.

No caso do Triângulo Mineiro, a estrutura socioeconômica regional foi diretamente afetada por esses processos de transformação. Quando a economia brasileira experimentou o auge do seu processo de concentração econômica e industrial no Estado de São Paulo e na Região Centro-Sul, no período 1950/70, a região de influência de Uberlândia consolidava seu histórico papel de articulação comercial e de complementaridade à economia paulista⁶. Neste contexto, a decisão de construir Brasília no Centro-Oeste foi fundamental para justificar um conjunto de investimentos de infraestrutura (energia, transportes, comunicações, armazenamento etc.) que posicionaram Uberlândia e região numa localização estratégica de integração da industrialização de São Paulo com a expansão dos mercados interioranos. Vale ressaltar que este processo foi acompanhado por um intenso êxodo rural, o qual caracterizou a dinâmica populacional brasileira nas décadas de 1950 e 70.

A posição assumida pelo município de Uberlândia como principal referência do Triângulo Mineiro e assim concentrando os avanços demográficos e econômicos, da dinâmica regional, é fundamental para entender o próprio processo de dinamização e diferenciação desta fração de espaço do interior brasileiro. Ou seja, com base neste elemento de centralidade regional e de complementaridade na divisão nacional do trabalho é que devem ser buscadas as condições e os desdobramentos de um desempenho socioeconômico singular.

Diante disso, pode-se dizer que Uberlândia e sua região de influência afirmam-se a partir de um conjunto de condições que possibilitaram o exercício de sua centralidade regional na divisão nacional do trabalho. Em primeiro lugar, determinada distância física em relação à área de influência dos principais polos nacionais, permitindo certa proteção de mercado, no primeiro momento, ao crescimento dos capitais locais/regionais. Segundo, a infraestrutura pública investida na região, que consolidou sua localização estratégica na articulação da economia de São Paulo com o interior brasileiro, principalmente com o Centro-Oeste, abrindo perspectivas de expansão e diversificação da base produtiva, incluindo o fomento agroexportador.

⁶ Cano (1977) é o texto clássico para uma discussão desse processo.

A base deste movimento foi, portanto, a integração comercial e produtiva com São Paulo, possibilitada pela modernização da infraestrutura de acesso aos mercados de produção e consumo, cujo processo foi responsável por uma representativa acumulação de capitais regionais, crescimento do mercado de trabalho e diversificação produtiva. Este desempenho econômico foi puxado não pela estrutura produtiva primária, mas decisivamente pelo precoce desenvolvimento do capital comercial, que criou as bases para a polarização regional e a diversificação da estrutura produtiva do principal núcleo urbano regional.

Para dar conta de todas estas questões, o primeiro capítulo destinou-se a realizar uma leitura retrospectiva do cenário regional e sua gradativa inserção nos fluxos econômicos nacionais, destacando em primeiro plano o período de auge e esgotamento da mineração. Como passo inicial apresentou-se uma interpretação sumária da regionalização brasileira e das origens e influências sobre a ocupação econômica e social da área que se constituiu como Triângulo Mineiro. Em complemento, destacou-se a formação dos primeiros núcleos de povoamento e a constituição de uma incipiente centralidade regional.

No segundo capítulo foi realizada uma análise específica da precoce, mas decisiva, integração regional do Triângulo Mineiro com a economia nacional. O principal objetivo foi destacar o impacto da expansão ferroviária no desenvolvimento e organização espacial da região. Esta análise possibilitou delinear as principais áreas de integração e desenvolvimento regional até as primeiras décadas do século XX, permitindo caracterizar uma incipiente divisão regional do trabalho e a emergência e manifestação dos interesses regionalistas.

Os indicadores de desempenho demográfico e econômico regional foram apresentados no terceiro capítulo, com o objetivo de revelar as diferenciações internas entre os municípios, resultantes das distintas formas de inserção nacional e regional. Com isso, foi possível apontar o dinamismo da economia de Uberlândia, cuja localização apontava expressivo potencial de expansão, mesmo quando foi submetida à concorrência das emergentes economias de Goiânia e Anápolis. Por fim, o capítulo foi desembocar nos principais gargalos enfrentados no início da década de 1950, energia e transportes, considerados pontos potenciais de ruptura da articulação histórica da economia regional aos fluxos econômicos nacionais. Neste contexto, mostrou-se que, apesar das bases econômicas primárias da região e da força política do coronel da pecuária extensiva, os elementos relevantes para o entendimento das potencialidades de apropriação de renda neste espaço e respectiva diferenciação dos núcleos urbanos intrarregionais determinaram-se pela polarização mercantil. Esta promoveu uma força centrípeta sobre os pulverizados estímulos econômicos, oriundos desde Goiás e Mato Grosso, e robustecidos pela articulação do Triângulo Mineiro com a economia paulista.

No quarto capítulo, foram abordadas as definições e impasses do avanço da infraestrutural pelo território do Triângulo Mineiro. Estes fo-

ram basicamente oriundos dos investimentos públicos, no período que compreende desde a construção de Brasília até meados da década de 1970 e, de acordo com este estudo, foram os elementos modernos de suporte ao desempenho econômico regional recente. A consecução deste intuito permite mostrar o sentido dominante das transformações, que não podem ser vistas a partir de uma demanda interna à região em resposta a determinado espaço construído, mas decorreram de um projeto nacional articulado pelas respectivas forças dominantes. Isto permitiu construir a ideia de que a passagem do período anterior (1920-1950) ao referido neste capítulo (1956-1964) teria transcorrido sob a forma de uma grande transformação estrutural, ofuscada pela não ocorrência interna de uma ruptura temporal.

No quinto e último capítulo, procurou-se avaliar as implicações regionais da “nova” estrutura política de poder, imposta a partir de 1964, analisando a política econômica e ações do governo que corroboraram para sedimentar a expansão diferenciada do capital na região. Esta leitura nos possibilitou canalizar o foco principal das atenções para a nova estrutura fiscal, o fortalecimento político regional, a complementação infraestrutural concomitante ao processo nacional de desconcentração industrial e a modernização da agricultura. O conjunto destas circunstâncias nos colocou diante do objetivo proposto, ou seja, a transição regional de meados dos anos 1970, ponto de partida para o entendimento das potencialidades econômicas em curso no Triângulo Mineiro no período mais recente.

A INFLUÊNCIA PAULISTA NA FORMAÇÃO ECONÔMICA E SOCIAL DO TRIÂNGULO MINEIRO

Ao analisar a constituição histórica do Triângulo Mineiro nota-se que este apresentou uma inserção econômica marginal na economia colonial e, portanto, veio a ganhar alguma relevância socioeconômica somente a partir da formação da economia nacional. Da mesma forma, também é possível constatar que esta região não experimentou em sua área territorial o desenvolvimento de uma atividade de grande relevância econômica, com identidade histórica bem definida e capaz de autodeterminar a dinâmica ulterior do seu sistema produtivo. Desse modo, como ponto de partida, pode-se afirmar que estudar sua dinâmica regional é, antes de tudo, construir sua inserção no tempo e no espaço dos grandes fluxos demográficos, de bens e de mercadorias, com início na economia colonial e subseqüentes desdobramentos na nascente economia nacional. Sendo assim, a primeira tarefa desta pesquisa regional foi realizar uma análise histórica da transição da economia colonial para a economia nacional e sua estruturação espacial para poder recortar a singularidade do Triângulo Mineiro, os fatos e as características peculiares do seu espaço regional

A proposta deste texto não foi realizar uma recuperação da formação econômica nacional e sua inserção internacional. O objetivo era apenas destacar algumas características econômicas, fatores e condições gerais decisivas para identificar, recortar, periodizar e interpretar a dinâmica do desenvolvimento regional, vista sob o prisma dos principais fluxos econômicos que vieram a estabelecer uma divisão inter-regional do trabalho. O entendimento subjacente foi o de que todo estudo regional precisa ser realizado à luz dos grandes eventos nacionais e internacionais, que delineiam o espaço de fluxos principal, no qual cada área específica se insere e se singulariza. Ou seja, a análise de uma região não pode ser realizada tendo como procedimento metodológico um recorte isolado do todo, pelo contrário, deve ser assumida como uma experiência de desenvolvimento específica e participante de um contexto mais geral, em suas respectivas fases históricas.

No caso do Triângulo Mineiro, sua formação econômica pode ser datada da segunda metade do século XVIII e início do seguinte, quando a exploração mineral da Colônia pelos portugueses adentrou o território e abriu novas frentes de ocupação e circulação de bens, mercadorias e pessoas. É claro que toda a história pregressa da exploração colonial, em particular a ocupação da franja litorânea pela economia canavieira, a utilização da mão de obra escrava e a expansão interiorana da pecuária extensiva representam um importante legado na estruturação do espaço nacional e de sua marcante diversidade regional. Entretanto, para entender a incipiente ocupação marginal da área da atual região do Triângulo Mineiro, pode-se realizar um recorte histórico e situar seus primórdios econômicos atrelados

à dinâmica da economia da exploração mineral. Portanto, é neste período de fins do século XVIII que a área do Triângulo Mineiro passou a fazer parte do circuito mais geral de ocupação e acumulação de capitais. É também desta relação embrionária com a economia da exploração mineral que as bases socioeconômicas do Triângulo Mineiro se formaram e passaram a constituir uma particular articulação entre as origens mineiras e os estreitos vínculos com o Centro-Oeste e a economia paulista.

Com base nesta relação particular, estruturada ao longo da sua formação histórica, o Triângulo Mineiro constituiu-se em uma região peculiar de Minas Gerais e do interior brasileiro. Como pode ser visto ao longo do trabalho, como resultado da defesa dos interesses regionalistas, por várias vezes surgiram manifestações sociais e políticas neste espaço, visando legitimar uma identidade territorial. Neste questionamento da representatividade social e territorial percebe-se claramente a manifestação de uma singularidade regional, própria da diversidade espacial que forma as Minas Gerais. Esta identidade regionalista constituída ao longo da formação histórica rendeu aos habitantes do Triângulo Mineiro uma resistência ao pertencimento às Minas Gerais e às suas próprias características e diferenciações para com a tipificação tradicional do mineiro.

Da diversidade das Minas Gerais emerge a singularidade da formação do Triângulo Mineiro, cuja delimitação geográfica de suas fronteiras, com certeza, historicamente, revelou-se com mais objetividade a partir dos seus próprios marcos geográficos naturais. Ou seja, emerge da cartografia regional o formato geométrico dos leitos fluviais dos rios Paranaíba e Grande, muito mais perceptíveis do que as características intrínsecas da formação socioeconômica regional. Sua precoce integração com São Paulo e Centro-Oeste, ao mesmo tempo, ultrapassa os limites do território estadual e se dissocia das tradicionais características da formação socioeconômica das Minas Gerais. Assim, embora o Triângulo Mineiro traga no próprio nome o atributo de pertencer a Minas Gerais, esta região, com certeza, historicamente, ajuda a engrossar as variadas expressões das Gerais. O objetivo deste trabalho, portanto, é caracterizar a histórica experiência de inserção regional do Triângulo Mineiro, destacando a construção de uma identidade regionalista em oposição aos interesses que comandam política e economicamente o território ao qual pertence¹. Como desdobramento também é importante apontar para o desafio que representa para os formuladores da política econômica mineira conceber a inserção estadual do Triângulo Mineiro, haja vista tratar de um caso das várias “Minas”. O caso de desenvolvimento regional aqui estudado precisa ser assumido como uma porção das Gerais com trajetória social e econômica integrada numa divisão territorial do trabalho que foge aos limites do seu Estado.

¹ Conforme definição dada por Markusen (1981), o regionalismo é entendido como uma manifestação de identidade territorial e de representação política contra um ou vários mecanismos do Estado.

Não constitui propósito deste texto perpassar por uma discussão do habitante típico das Gerais. Isto porque muito já se discutiu acerca das características distintivas do mineiro, procurando ressaltar as influências dos aspectos geográficos das montanhas de Minas, as dotações naturais de suas minas de ouro, diamantes e demais produtos extrativos, bem como características culturais e sociológicas (VASCONCELOS, 1968) que moldaram um tipo característico de personalidade e de mineiridade, mineirismo, ou qualidade de ser do mineiro. Nem de longe é objetivo do estudo olvidar, conforme ressaltado por Pôrto (1982), as sábias palavras do reconhecido romancista Guimarães Rosa: “o mineiro há”. Também não é um propósito subjacente procurar características nos diversos tipos “mineiros” para contrapô-las ao mineiro “padrão”, ou tipo ideal, esta última, conforme já reconhecido, por si só, “uma tarefa difícil, talvez não científica, definir precisamente o mineiro” (PÔRTO, 1982, p. 56)

A proposta metodológica foi partir de uma abordagem histórico-estrutural da formação socioeconômica de Minas Gerais e sua inserção nacional, procurando, sobretudo, destacar a formação heterogênea das Gerais e suas distintas manifestações regionais e regionalistas. Com base nisto foi possível formular a hipótese de que o Triângulo Mineiro configura uma destas suas diferenciações e variações ao longo da história. O mote foi ressaltar que a diversidade das Gerais e suas múltiplas variações regionais produziram outros tipos de mineiro, incluindo formas específicas de comportamento e até de variações no sotaque, como aqueles que habitam o Triângulo Mineiro, resultante das novas inserções na economia nacional.

Este é o caso particular da atual região do Triângulo Mineiro, nos primórdios denominado de Sertão da Farinha Podre, cujas origens remontam ao movimento bandeirante paulista que adentrou o interior do continente em busca de metais e pedras preciosas e, secundariamente, ocupou-se da captura e exploração do indígena. Toda esta área (assim como Goiás e Mato Grosso, antes da divisão) tornou-se parte integrante da Capitania Geral de São Paulo. É, pois, a partir deste movimento bandeirante, que esta vasta região do Triângulo Mineiro começou a ganhar identidade econômica e social e integrou-se ao cenário nacional, como fornecedora marginal de metais preciosos e ponto de apoio (suprimento de gêneros alimentícios) aos núcleos de mineração do Centro-Oeste.

Entretanto, desde já é necessário esclarecer que uma coisa foi a ação e o sentido das bandeiras paulistas, outra, era a dinâmica e o sentido principal dos fluxos demográficos e econômicos do período, isto é, tanto a imigração quanto o fluxo de mercadorias foram estruturados tendo por eixo o Rio de Janeiro e sua integração com Minas Gerais e o Centro-Oeste. Ou seja, são dois movimentos distintos e que não podem ser confundidos. As bandeiras representaram o movimento descobridor, isto é, a partir delas é que foram descobertas as minas da região central do Estado de Minas Gerais, as de Goiás e as do Mato Grosso, e definidas as bases territoriais das capitanias. Portanto, quando o texto se refere à ausência de contiguidade da mineração,

o objetivo é enfatizar o processo de descobrimento, ou seja, a partir de São Vicente (SP) os bandeirantes atingiram o coração das Minas Gerais e, sucessivamente, outras áreas, como as de Vila Boa de Goiás e Cuiabá (MT). As minas que se estendiam do território mineiro ao mato-grossense não representavam desdobramentos da atividade mineradora, mas descobrimentos independentes, sendo que a atração populacional decorria da efetiva exploração e importância econômica dos metais. Entre uma área mais densa de mineração e outra não era raro encontrar um imenso vazio demográfico e econômico, precariamente sustentado por atividades de ocupação agropecuária e de apoio aos viajantes. E era tão-somente o movimento bandeirante descobridor e de captura do índio, acrescido de rarefeitas explorações minerais e algumas rotas comerciais exploratórias, que tiveram, neste período, suas incipientes bases sociais e econômicas na Capitania de São Paulo.

O movimento econômico e demográfico mais denso teve um sentido distinto. Primeiramente, cabe destacar que ele estava à mercê das posições administrativas metropolitanas. Ou seja, os sentidos dos fluxos, as atividades econômicas empreendidas e a demarcação territorial obedeceram a uma estrutura organizacional imposta pela administração portuguesa. Esta estrutura desdobrou-se em núcleos administrativos nas áreas de mineração, onde foram coletados os impostos e negociados os produtos, e da administração central da colônia, para onde convergiam os excedentes de toda a produção. A administração central esteve em Salvador (BA) até 1763, sendo transferida naquele ano para o Rio de Janeiro (RJ). Esta transferência, assim como a proibição da abertura de novos caminhos para as minas, se deu em função das necessidades de controle direto pela metrópole da evasão da riqueza. Assim, com o crescimento dos núcleos urbanos de base mineradora, que receberam rápido influxo migratório de homens livres e escravos, e com a transferência da administração central para o Rio de Janeiro, o movimento econômico nesta área deu-se com a seguinte força centrípeta: do Mato Grosso para Goiás, deste para Minas Gerais e daí para o Rio de Janeiro, tendo como principal meio de transporte as tropas de muares.

Considerando o movimento de expansão da exploração mineral, a ocupação do território de Minas Gerais ganha expressão no século XVIII com a proliferação das áreas de mineração, cujas características objetivas da organização produtiva, sob o domínio colonial, lhe imprimiram certa organização espacial no entorno das áreas de extração, com nucleações urbanas e dinamismo econômico e social, ainda que sem muita integração regional. Desenvolviam-se assim os núcleos urbanos das áreas de exploração mineral, sobretudo de ouro e diamantes, produzindo experiências culturais e econômicas inéditas, enquanto o restante do seu território permanecia praticamente sem ocupação.

A secular decadência da mineração, sucedida nos séculos XIX e XX pela nova economia agrário-exportadora e depois industrial, deslocou a centralidade da economia brasileira para o Rio de Janeiro e depois para São

Paulo. Este deslocamento, acrescido da limitada influência regional reservada à nascente e próspera capital mineira, encontra-se na base da multiplicidade de experiências socioeconômicas no seu centro e nas Gerais. As novas bases econômicas da nação e suas formas de articulação espacial demarcaram a perda de participação econômica do território provincial e a própria emigração dos mineiros para fora do seu território, bem como para a sua área central e outras regiões do Estado², onde a pecuária e os entrepostos comerciais continuaram a prosperar.

Assim, em contraste com o letárgico abandono das áreas tipicamente de mineração, desenvolveram-se diferentes experiências de inserção na economia e de organização espacial no restante do futuro territorial nacional. Ou seja, as novas áreas de ocupação não nasceram deslocadas da experiência da mineração, mas se dissociaram desta à medida que passaram a reproduzir novas experiências de integração socioeconômica, cuja ausência de uma forte centralidade econômica no território mineiro permitiu o desabrochar de distintas realidades e novas formações regionais. Portanto, para situar a formação do espaço do Triângulo Mineiro no contexto histórico mais geral é importante considerar que sua base econômica inicial ocorreu integrada aos fluxos da mineração de Minas Gerais e Centro-Oeste, sendo a ocupação destes últimos precedente e indutiva daquele.

Desde a ocupação pioneira do Triângulo Mineiro como ponto de abastecimento de tropas que rumavam ao Centro-Oeste, ainda no início do século XVIII, até o fortalecimento de sua função como entreposto comercial do “Brasil Central”, consolidado com a ferrovia em fins do século XIX, sua história se dissocia do padrão de decadência do ciclo do ouro. Este desempenho diferenciado pode ser aferido pelas altas taxas de crescimento garantidas por um engate virtuoso nos principais circuitos de produção, circulação e consumo da economia paulista e brasileira. A precoce mercantilização e a constituição como entreposto comercial de vasto *hinterland* do país possibilitaram ao Triângulo Mineiro uma apropriação de excedentes econômicos e integração nas principais ondas nacionais de expansão. Isto foi possível tendo em vista o destino de ser caminho para Brasília e depois de se consolidar como localização estratégica para a incorporação produtiva da moderna agropecuária dos cerrados.

Como área de intermediação da economia paulista com o Centro-Oeste, o Triângulo Mineiro pôde atrelar-se, dinamicamente, aos impulsos advindos do novo padrão agrícola brasileiro, processo que continua promovendo uma grande reestruturação espacial da agropecuária e da agroindústria, comandada pela lógica da interpenetração de capitais, própria dos Complexos Agroindustriais. Esta histórica inserção complementar à economia paulista imprimiu uma singularidade na estruturação espacial desta

² Aqui, para facilitar a identificação, foi empregada a atual denominação da divisão política administrativa, cujos nomes anteriores foram Capitania Hereditária e depois Província.

atípica região mineira, cujos desdobramentos recentes indicam uma forte tendência à diversificação econômica com peso representativo do setor agroindustrial, do comércio atacadista e dos serviços modernos, muito distintos da dinâmica da industrialização da região central mineira, do entorno da capital.

1.1. Inserção econômica e os primeiros núcleos regionais de povoamento

A formação socioeconômica do Triângulo Mineiro remonta às rotas dos desbravadores Bandeirantes, que por meio de suas bandeiras partiram da Capitania de São Vicente (SP), adentrando o interior do vasto território em busca de índios e riqueza mineral. A descoberta de ouro em Goiás e Mato Grosso, no final do século XVII e início do século seguinte, criaram condições objetivas para a definição de um incipiente traçado de fluxos de mercadorias e pessoas entre o litoral de São Paulo e o atual Centro-Oeste, passando pela área que mais tarde ganhou a denominação de Alto Paranaíba e Triângulo Mineiro³.

Como desdobramento desta incursão pioneira do bandeirantismo resultou a anexação da área da atual região do Triângulo Mineiro aos domínios paulistas, território do qual fez parte de 1720 a 1748⁴. Além disso, o florescimento da mineração nas áreas dos atuais estados de Goiás e do Mato Grosso fomentou o estabelecimento de duas rotas principais nesta região: a Estrada de São Paulo e a Estrada Salineira.

A descoberta de ouro na área ocidental próxima à Serra da Canastra, na margem do Rio Araguaçu (também denominado de Rio das Velhas e inicialmente conhecido como Rio das Abelhas), formaria o primeiro núcleo urbano de mineração regional, base da ulterior ocupação desta região. Nesta ocupação originária, em meados do século XVIII, segundo Matos (1981, p. 211), foi dada origem ao Julgado de Nossa Senhora do Desterro das Cachoeiras do Rio das Velhas do Desemboque⁵. Mais tarde, apenas Julgado de Desemboque, que abrangia uma área não muito bem delimitada, formada pelas bacias dos rios Grande e Paranaíba e parcela do sul de Goiás, cuja maior parte, segundo o referido autor, até o ano de 1837, ainda continuava quase desconhecida e fora dos circuitos econômicos.

Esta atividade de mineração do ouro em terras do Triângulo Mineiro,

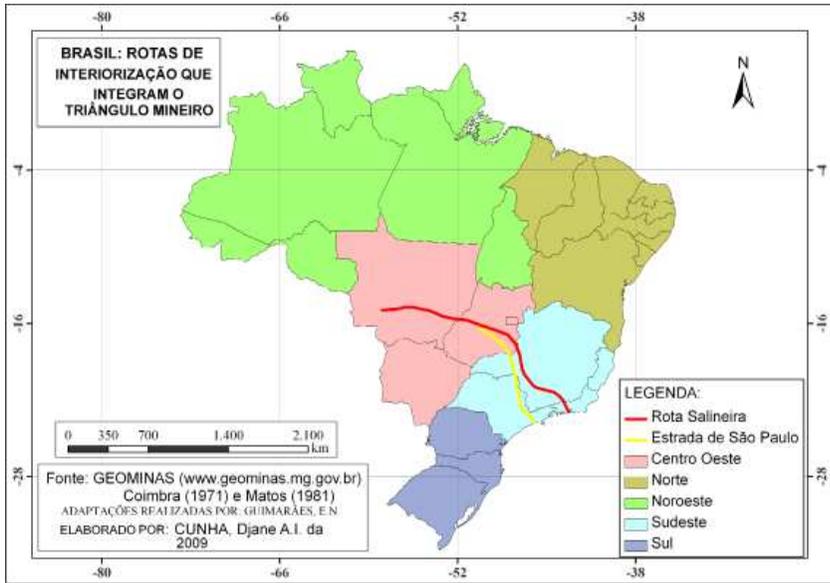
³ Neste texto, para facilitar a identificação, está sendo utilizada a denominação de mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba ou apenas região do Triângulo Mineiro.

⁴ Cabe destacar que as delimitações territoriais destas áreas incorporadas à Capitania de São Vicente não eram muito precisas e não necessariamente coincidem com a atual região do Triângulo Mineiro.

⁵ Julgado era uma antiga denominação empregada pela administração portuguesa para designar os limites territoriais de uma jurisdição, de um ou grupo de juízes. Podemos dizer que equivale ao que se denomina atualmente por município.

embora marginal, não só foi responsável pela aglomeração de “aventureiros”, como de certa forma transformou-se em caminho obrigatório na ligação do Centro-Oeste com o Sudeste. Neste Julgado, segundo Pontes (1970, p. 70), floresceu o povoado do Rio das Abelhas, com substrato na mineração, que chegou a atingir mais de 196 casas e cerca de mil habitantes, dando origem ao Arraial do Desemboque.

Mapa 5 – Mapa do Brasil por Estados e Regiões: com destaque para as principais rotas de interiorização que integraram o Triângulo Mineiro



Fonte: Elaboração própria com base em Coimbra (1974) e Matos (1981)

A Estrada de São Paulo (ou rota do Anhanguera ou caminho de Goiás) ligava São Paulo a Goiás, passando pelo Triângulo Mineiro (Sertão da Farinha Podre). Partia do litoral paulista, passava pelas localidades de São Paulo, Jundiá, Campinas, Mogi Mirim (antiga Mogi dos Campos), Mogi-Guaçu⁶ e Batatais, chegando até Franca e, a partir deste ponto, cruzava o Porto da Espinha, na divisa de Minas com São Paulo, e atravessava o “território triangular” até atingir seu destino que era Goiás. Segundo Matos (1981, p. 208), no ano de 1741, o governador de Goiás ordenou às expensas do seu erário a formação de várias aldeias nesta Província ao longo da rota de São Paulo, com o objetivo de dar apoio e proteção ao fluxo de pessoas e mercadorias nas terras do Julgado de Desemboque. Como desdobramento desta ocupação, a partir de 1748 esta área passou aos domínios de Goiás e deste fez parte constitutiva até o ano de 1816. Somente após esta data, já na crise da mineração,

⁶ A região de Mogi-Guaçu também foi uma área de exploração mineral marginal.

foi que o atual Triângulo Mineiro passou a pertencer à administração territorial da Província de Minas Gerais.

A Estrada ou Rota Salineira, por sua vez, principal estrutura econômica de integração regional, partia do litoral carioca, adentrava o sul de Minas, passando por São João del-Rei, e percorria as terras e povoados de Araxá e Patrocínio, avançando no sentido de Paracatu e seguindo em direção a Goiás e Mato Grosso. Por esta rota era feito o trânsito do Rio de Janeiro com Cuiabá⁷. Como o Julgado de Paracatu pertencia a Minas Gerais, conformou-se nesta época uma situação no mínimo interessante. É que a Rota Salineira, vinda do sul de Minas, adentrava o território de Goiás quando passava pelas terras do Triângulo Mineiro, seguia novamente em direção a Minas Gerais, no sentido de Paracatu, e depois reentrava no território goiano para atingir a localidade de Goiás (antiga capital daquele Estado).

Como decorrência da singular situação de possuir um pedaço de Goiás, no meio da rota de Minas para aquela Província, segundo Matos (1981, p. 208), por meio de alvará de 04 de abril de 1816, os domínios dos julgados de Desemboque e Araxá foram incorporados à Comarca de Paracatu⁸ (pertencente à Província de Minas Gerais), o que resultou no requerimento de seus habitantes para se livrarem dos impostos cobrados na Província de Goiás⁹. Mas curioso foi o fato de que a anexação desta área à Província de Minas Gerais ocorreu tão-somente em termos civis, pois esta região continuaria ainda por vários anos subordinada à administração eclesiástica de Goiás e guarnecida por tropas militares daquela jurisdição. Portanto, do ponto de vista territorial legal, o Triângulo passou a pertencer à Província de Minas Gerais, mas, segundo a ordem religiosa, ainda continuou por décadas subordinado à hierarquia da igreja de Goiás.

Neste sentido, observando sua constituição histórica, nota-se que desde seus primórdios socioeconômicos a área identificada como Triângulo Mineiro foi palco de disputas entre paulistas, goianos e mineiros, e como as demais áreas das Gerais, conforme Matos (1981, p. 211), um dia já lhe chamaram de sertão, ou melhor, de “Sertão da Farinha Podre”. Mesmo depois de, definitivamente, passada aos domínios territoriais das Minas Gerais, esta região continuou fomentando seu ímpeto regionalista com aspirações separatistas, em defesa da sua identidade regional.

Estes traçados anteriormente referidos ocuparam o papel primordial no sentido de integração do Sertão da Farinha Podre no ciclo do ouro, por

⁷ Ver a respeito Coimbra (1974) e também Sampaio (1971).

⁸ Comarca é a denominação dada a uma divisão territorial sob a jurisdição de um ou mais juizes. Em uma escala hierárquica representa uma divisão regional, abrangendo dois ou mais julgados ou municípios.

⁹ Esta anexação territorial também encontra uma versão mais lendária na intervenção pessoal da famosa Dona Beja, de Araxá.

onde eram interligadas as duas principais economias mineradoras e consequentemente as principais nucleações urbanas do período. Em função desta integração, foi possível emergir e prosperar o povoamento de Araxá, fazendo com que o Julgado de Desemboque fosse desmembrado em dois, dele originando o novo Julgado de Araxá. Estes dois julgados, com inserções históricas em distintas rotas de integração comercial, é que formaram a base territorial do atual Triângulo Mineiro. Ou seja, o Triângulo Mineiro, embora com área de ocupação econômica e social comum, já nascia segregado em dois planos de povoamento com dinâmicas distintas, a porção oeste, mais ligada à Estrada de São Paulo, e a porção leste, integrada na rota mineira de ligação com o Rio de Janeiro.

Com base nesta ocupação primária e apesar da incipiente fragmentação leste-oeste, fica caracterizado que a formação embrionária da região do Triângulo Mineiro da porção ocidental, conforme representado no mapa 3, teve suas origens nas articulações econômicas e sociais ocorridas na porção oriental, denominada de Alto Paranaíba¹⁰.

O Julgado do Desemboque, situado na porção leste, constituiu-se na matriz de referência de onde desmembraram os atuais municípios que hoje formam todo o Triângulo Mineiro, sendo seus primeiros habitantes originários das várias regiões das Minas Gerais, denominados de geralistas. O período de auge da exploração mineral nas terras triangulinas ocorreu entre as décadas de 1740 e 1780, quando então o mineral foi se esgotando e se iniciou a decadência daquele que pode ser considerado como o primeiro núcleo urbano da região. Este núcleo, que concentrava suas principais atividades econômicas na extração mineral, estagnou-se e entrou em uma decadência letárgica com o esgotamento da riqueza mineral e com o desvio das rotas de integração do interior com o litoral¹¹.

Com a decadência da exploração mineral era natural a evasão populacional e o retorno de muitos aos seus lugares de origem, as cidades de São João del-Rei, Sabará, Formiga, Pitangui, Oliveira, Ouro Preto etc. Mas o que interessa ao pesquisador, na retração, são os destinos dos pioneiros que ficaram na região e as atividades econômicas que passaram a desenvolver. Com o declínio da mineração do ouro, em geral, e da economia de Desemboque, em particular, a atividade agropecuária passou, como em várias áreas do país e da província, a ser condição de sobrevivência na região. Assim, a partir do final do século XVIII, embora sem grande impulso econômico, novas áreas foram sendo ocupadas pela produção agropecuária, em distintas direções e sem grandes diferenciações produtivas.

¹⁰ O leitor notará mais à frente que os desdobramentos históricos produziram uma segmentação, entre as áreas do leste e do oeste da região, fato que provocou uma fragmentação, até fins da década de 1960, no processo de integração regional.

¹¹ Após 1862 o povoado de Desemboque foi transformado em distrito do atual município de Sacramento.

Dada a ausência de outro núcleo urbano no Triângulo, era natural que algumas famílias se direcionassem para onde já se encontravam estabelecidas incipientes bases produtivas e onde continuavam funcionando as atividades comerciais das rotas de integração, como eram os pontos de apoio de Araxá e Patrocínio. Assim, tendo como substrato a atividade agropecuária e a incipiente integração comercial, ocorreu a consolidação das paróquias de São Domingos do Araxá (1791) e a Paróquia de Nossa Senhora do Patrocínio do Salitre (1800).

O esgotamento da atividade de mineração regional deve ser visto sob o prisma de uma exploração de aluvião, combinada com uma baixa organização técnica em torno da atividade principal, o que implica na não-formação de um estoque de capital fixo investido na produção. Daí, a grande mobilidade da atividade diante dos sinais de esgotamento, afetando inclusive as várias e frágeis estruturas urbanas que funcionaram como núcleos administrativos e que, em alguns poucos casos mais exitosos, conviveram com relativo fausto. Os principais desdobramentos provocados pela mineração foram suas intensas migrações interna e externa e o seu elevado valor econômico, que possibilitaram a aquisição de expressiva quantidade de escravos no exterior e em outras regiões decadentes. Além disso, esta deve ser entendida como a primeira atividade capaz de organizar um processo de demanda inter-regional de produtos agropecuários e isto devido ao seu caráter não autossuficiente.

Entretanto, quando se fala desta demanda, é necessário fazer sua qualificação. A extração de minerais preciosos apresenta a particularidade do alto valor do produto. Nesta situação específica em que a distância e a deficiência dos transportes eram manifestações reais é preciso diferenciar duas situações bem distintas. A primeira, a situação objetiva de impedimentos de caráter de exclusivismo metropolitano, ou seja, condições impostas pela Coroa Portuguesa que anulavam os impulsos do mercado e explicam a baixa diversificação de atividades econômicas em torno da atividade principal. A segunda refere-se às condições internas particulares não sujeitas ao impedimento metropolitano e que estimulavam o surgimento de outras atividades produtivas em torno da atividade principal. Assim, o suprimento desta demanda encontra-se expresso em duas variantes básicas: por um lado, o suprimento interno de produtos agropecuários e, por outro, o desvio para o exterior dos impostos coloniais e da demanda de manufaturados (destacando-se os bens de luxo)¹². Como pode ser notado, tendo por base a análise dos desdobramentos históricos da atividade mineradora, a apropriação interna da renda processou-se de forma restringida. Neste quesito pode ser destacado o crescimento extensivo da lavoura e da pecuária, estruturalmente pouco integrado com as atividades industriais e comerciais, consti-

¹² Esta recorrência ao fausto deve ser vista dentro de um contexto histórico de incipiente desenvolvimento capitalista, em que os valores sociais não se identificam com a reprodução ampliada.

tuindo a fragilidade econômica dos núcleos urbanos de exploração mineral, que tiveram seus destinos conectados à efervescência da mineração.

Passado o auge da extração mineral, sucedeu-se todo um período de regressão econômica e de proliferação das atividades agropecuárias de subsistência. Assim, não só nas regiões que mantiveram trocas com as áreas de exploração mineral, no papel de fornecedores de tração animal e de produtos alimentares, mas também no próprio ambiente da mineração, ocorreu uma volta do homem ao campo¹³. Ou seja, um retorno ao relativo isolamento e ao recurso à subsistência, com exceção daquelas áreas onde foi possível continuar ocorrendo processos mais regulares de intermediação dos fluxos econômicos.

Portanto, mais do que a importância histórica da incipiente mineração em seus arredores, a maior prosperidade na ocupação ulterior do Triângulo Mineiro coube aos locais onde passaram a ser desenvolvidas atividades agropecuárias e comerciais de apoio à mineração. Neste caso, coube destaque para as regiões de águas minerais dos atuais municípios de Araxá e Patrocínio, que ofereciam condições particularmente favoráveis ao desenvolvimento do rebanho bovino, devido à ocorrência em abundância do salitre e à melhor localização nas rotas de integração dos sertões com o litoral.

Mapa 6 – Mesorregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba: com destaque para as primeiras áreas de ocupação econômica



Fonte: www.mg.gov.br (informações sobre municípios mineiros) – adaptado pelo autor.

¹³ Ideia desenvolvida por Barbosa (1971).

Segundo informações da Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 1958, volumes XXIV e XXVI), o início da ocupação econômica destas duas áreas data de meados do século XVIII. A região do atual município de Araxá começou a ser colonizada a partir da metade da década de 1770, quando foram massacrados os índios que ocupavam aquela área. Esta colonização tinha o atrativo das águas minerais e foi realizada por pessoas oriundas de São João del-Rei, São Bento do Tamanduá (atual Itapeverica), Pitangui etc. Os colonizadores dedicaram-se ao pastoreio ou fixaram-se em atividade agrícola nas vertentes próximas às águas minerais. A ocupação de Patrocínio também ocorreu no mesmo período, quando por ordem do capitão-general de Minas Gerais, o capitão Inácio de Oliveira Campos, se estabeleceu no local, com fazenda de criação e agrícola, para abastecimento dos viajantes que transitavam de Minas para Goiás, passando por Pitangui (MG).

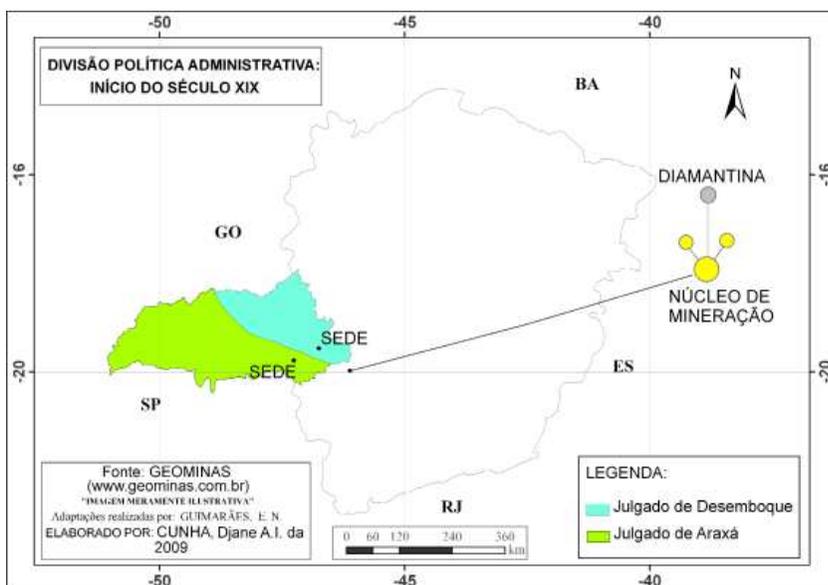
Os demais núcleos de povoamento, formados principalmente por imigrantes mineiros, cresceram em especial nas localidades onde o trânsito de pessoas e mercadorias entre o Sudeste e o Centro-Oeste continuou a ser desenvolvido. E a maior ou menor prosperidade tinha limites naturais objetivos, mas definia-se, sobretudo, pela diferenciação da localização no traçado das principais rotas de integração. Este vai ser o caso de Uberaba que, ainda na primeira década do século XIX, foi beneficiada com uma nova e mais dinâmica rota comercial de integração com o litoral.

De forma geral, por serem áreas onde a pecuária encontrava condições determinadamente propícias ao desenvolvimento do rebanho bovino, a referida dotação natural de salitre, as localidades mineiras de Patrocínio e Araxá, assim como vários outros núcleos de povoamento de Goiás, mantiveram parcialmente o dinamismo econômico e social, apesar do declínio da mineração. Esta situação permitiu às mais diversas localidades do interior um mínimo de potencialidade de fixação do elemento social fragilmente ligado aos impulsos econômicos do mercado. O desenvolvimento desta atividade só foi possível devido às características históricas da pecuária, ou seja, pela particularidade do produto, o gado, não só de crescer vegetativamente como ter o atributo de poder ser autotransportável até o mercado. Em outras palavras, independente do traçado das estradas construídas e dos precários meios de transporte à época, o rebanho bovino podia ser tocado por trilhas improvisadas, pelas conhecidas boiadas, do seu local de reprodução e engorda até os mercados consumidores, prática comum até a primeira metade do século XX.

Assim, pouco antes de ser definitivamente incorporado a Minas Gerais, o Triângulo Mineiro encontrava-se dividido em duas jurisdições principais: o Julgado do Desemboque e o Julgado do Araxá. O primeiro, abrangendo a porção oeste ou ocidental, em franca desarticulação econômica, onde em algumas de suas áreas, ainda não exploradas, eram ensaiados processos incipientes de ocupação rural. O segundo, compreendendo a porção leste ou oriental, onde a pecuária ganhava força, principalmente

nos pontos de ligação da região do sul de Minas com Paracatu (e daí com Goiás), destacando-se a formação do núcleo de povoamento de Araxá, que emergiria como centro de dominância política e mercantil de todo o Triângulo Mineiro. Este Arraial, que mais tarde foi transformado em Vila, também desempenhou as funções eclesiásticas de sede de uma Paróquia, a de Araxá¹⁴. Esta foi uma das primeiras localidades a experimentarem certa prosperidade em contraposição à decadência da vida urbana e da economia da pioneira Desemboque. O desenvolvimento do núcleo de povoamento e produção econômica de Araxá lhe facultou certa autonomia político-administrativa proporcionada pela sua elevação em 1811 à sede do Julgado de Araxá.

Mapa 7 – Divisão político-administrativa: início do século XIX



Fonte: Elaboração própria (os objetivos são meramente ilustrativos)

¹⁴ Sobre um histórico do desenvolvimento de Araxá, ver Montandon (1987, p. 25). Quanto à denominação dos povoados, cabe registrar a existência de uma hierarquia que vai, em um crescendo, de Arraial para Freguesia, depois para Vila e, finalmente cidade. Arraial denomina uma típica povoação de caráter temporário ou incipiente. Freguesia, por sua vez, representa uma denominação da povoação sob o aspecto eclesiástico, indicando uma maior diversificação das atividades sociais e consolidação dos domínios religiosos na localidade. No caso da Vila, nota-se não apenas a consolidação histórica do povoamento, mas seu desenvolvimento e diversificação econômica e social, sem que ainda tenha atingido o grau de cidade. Também encontramos a denominação de Paróquia, que não se refere especificamente ao grau de desenvolvimento do povoamento, mas mais especificamente à divisão territorial eclesiástica de uma diocese religiosa.

É preciso qualificar a dominância econômica e política regional do núcleo de povoamento de Araxá, visto que ao se comparar com o “vazio” do restante deste sertão e, assim, ainda que suas condições urbanas fossem incipientes, sobressaíram-se como epicentro econômico do vasto Triângulo Mineiro. Ou seja, a emergência do núcleo populacional de Araxá apresentou muito mais forças produtivas rurais do que especificamente urbanas, onde se destacava, tanto política quanto economicamente, a figura dos coronéis da pecuária extensiva. Estes fatores permitem inferir que este núcleo urbano encontrava-se basicamente subordinado à força política e à estrutura produtiva rural, com pequeno desenvolvimento dos capitais comerciais e manufatureiros, bem como uma frágil integração e polarização econômica regional.

Com esta estrutura urbana, em que a força política advinha dos domínios latifundiários e da produção agropecuária quase autossuficiente, o núcleo urbano de Araxá não conseguiu consolidar-se economicamente na região e, aos primeiros sinais de concorrência, perdeu a dominância da centralidade urbana e comercial. Três fatores concorreram para a perda da centralidade social e econômica do núcleo de povoamento de Araxá: a emergência comercial de Uberaba; as lutas políticas em Araxá e a atração populacional do efervescente núcleo de extração de diamantes de Bagagem (atual município de Estrela do Sul).

O primeiro aspecto, considerado o mais importante, será analisado posteriormente. O segundo refere-se ao enfrentamento político ocorrido em Araxá na revolução de 1842, quando acirraram as contradições entre as duas principais forças políticas, liberais e conservadoras, o que, segundo Montandon (1987, p. 35), trouxe graves consequências para a Vila de Araxá e demonstrou a supremacia política e econômica dos interesses dos coronéis.

Por fim, o terceiro fator refere-se à exploração mineral na área de Bagagem. Merece destaque a descoberta de diamantes nesta localidade, pois embora pontual e isolada no plano regional, pela dimensão e qualidade econômica do produto, promoveu uma vida urbana de relativo fausto, típica de áreas de exploração mineral, porém, em um período pós-colonial. Ou seja, em um novo contexto livre das restrições do exclusivismo Metropolitano. Em função da próspera exploração mineral, esta localidade exerceu uma forte atração populacional em toda a região do Triângulo Mineiro, nas décadas de 1840 e 1850. Fato que colaborou para uma evasão populacional da Vila de Araxá, acentuando as particularidades políticas já comentadas, como também, de acordo com Montandon (1987, p. 35), demonstrando a fragilidade econômica da vida urbana araxaense. Entretanto, a partir do momento que começou a delinear a escassez dos diamantes, esta cidade sofreu com a precária inserção nas principais rotas de integração comercial, debilitando sua projeção econômica e desdobrando-se em letárgico desempenho socioeconômico.

Sob o domínio político e econômico regional do núcleo de Araxá, a partir dos primórdios do século XIX, período em que decorreu um atrofiamiento da mineração, foram concedidas várias sesmarias nas terras triangulinas, em especial nas suas áreas mais a oeste, particularmente “desocupadas” pelos

colonizadores. É importante ressaltar que as terras do Triângulo Mineiro até as primeiras décadas do século XIX não estavam livres nem para o trânsito de pessoas e mercadorias, nem para a apropriação dos colonizadores¹⁵.

A lenta ocupação desta região, principalmente na sua porção mais a oeste, resultou da dificuldade encontrada pelos colonizadores de enfrentarem e desapropriarem seus primeiros ocupantes: as tribos indígenas e os quilombos. Estas foram as bases da “nova” estrutura agrária e da formação dos atuais núcleos urbanos, dos quais alguns destes tiveram o privilégio de serem os novos caminhos econômicos, isto é, os pontos onde se concentraram os novos fluxos de negócios e onde ocorreu o desenvolvimento de novas relações mercantis e, conseqüentemente, os principais adensamentos demográficos.

Assim, a formação dos principais núcleos urbanos atuais e a preponderância de uns sobre os outros, em determinados estágios, devem ser pensados em dois planos: a partir de uma base agropecuária calcada em condições naturais favoráveis ao desenvolvimento do rebanho bovino e, principalmente, em função de uma localização geográfica no espaço nacional dos fluxos econômicos. Estes fatores foram decisivos para desenvolver uma inserção econômica e especialização comercial, à medida que puderam aproveitar-se dos impulsos do mercado, sob a égide da nascente economia nacional e da dinâmica e centralidade do complexo cafeeiro paulista.

1.2. Uberaba: primórdios econômicos e polarização regional

Durante o período em que ocorreu a decadência do núcleo de Desemboque, e da mineração em geral, sucedeu-se o processo de ocupação de algumas áreas mais a oeste na região do Triângulo, tendo como atividade básica a expansão da agropecuária. Em uma destas áreas formou-se, a partir de 1808, o Arraial da Capelinha, que mais tarde seria transformado no município de Uberaba.

Como é sabido, a agropecuária foi desempenhada historicamente com uma característica quase autossuficiente, mantendo precários vínculos com a vida social e com as atividades manufatureiras e comerciais urbanas. E esta era a base econômica que prosperava e predominava em torno destas naturalmente férteis terras do Vale do Rio Grande. Uma agropecuária tecnicamente pouco desenvolvida que se aproveitava das condições naturais e se utilizava da força de trabalho braçal como esteio da produção. Numa economia em que predomina este tipo de empreendimento, destaca-se também a autossuficiência produtiva e, portanto, a baixa diversificação das atividades econômicas e, conseqüentemente, a diminuta circulação de renda na economia. E tendo por base esta estrutura de aproveitamento natural extensivo, fica extremamente difícil diferenciar as potencialidades do Arraial da Capelinha ou de quaisquer

¹⁵ Ver em Brandão (1989), em especial o capítulo 1; e também Lourenço (2005), em particular o capítulo 3, uma abordagem a respeito dos conflitos que abriram as terras do Triângulo Mineiro à ocupação econômica.

outros núcleos de povoamento regional e justificar sua ascendência econômica sobre as demais áreas triangulinas. Portanto, torna-se necessário repensar o cenário histórico regional “vis-à-vis” sua integração no mercado nacional para justificar o histórico dinamismo econômico e demográfico diferencial da sede do atual município de Uberaba.

Dadas estas condições naturais e econômicas, o Arraial da Capelinha estava fadado a ser apenas mais um pequeno aglomerado humano, pois a rota do Anhanguera ou Estrada de São Paulo, que realizava o caminho de Goiás, privilegiava comercialmente o interior de São Paulo e, em particular, projetava na região a área de influência do povoado de Franca (SP). Era esta última localidade, através dos tropeiros, que desenvolvia a função de entreposto de distribuição do sal nas adjacências do Triângulo Mineiro, conhecido como “o sal de Franca”. Ou seja, visto por este ângulo, pode-se dizer que os primórdios da infraestrutura logística regional não eram favoráveis ao desenvolvimento de núcleos econômicos muito diferenciados, como foi o caso de Uberaba. Por um lado, a área agropecuária e de povoamento do Arraial da Capelinha era polarizado pela força econômica da Vila de Franca, que em 1809, conforme IBGE (1958, volume XIV), já contava com mais de 1.200 habitantes. Pelo outro lado, a rota salineira ou Estrada de Minas privilegiava a localidade de Araxá, que era, portanto, o principal ponto de ligação comercial com a região de Paracatu e Goiás ao norte e o sul de Minas, e com a corte brasileira, situada no Rio de Janeiro, no sentido sudeste.

Portanto, embora pouco explorado pela literatura histórica que trata do desenvolvimento de Uberaba, que insiste em destacar apenas os atributos da economia agropecuária, este trabalho não poderia deixar de ressaltar a importância de encontrar uma explicação fundamentada para o dinamismo diferencial da economia de Uberaba, ocorrido precocemente nas primeiras décadas do século XIX. O principal ponto de partida é, então, conforme registros históricos, o fato concreto do deslocamento geográfico que experimentou o Arraial da Capelinha. Em segundo lugar, e não menos relevante, foi a subsequente emergência econômica e polarização comercial de Uberaba na região do Triângulo e nos confins do Centro-Oeste. Neste sentido, faz-se necessário primeiro resgatar os motivos que levaram o assentamento populacional do Arraial da Capelinha a deslocar-se cerca de 15 quilômetros na direção sudoeste de sua localização originária. Ou seja, é um fato que o povoamento originário nas terras de Uberaba sofreu um deslocamento geográfico repentino, entre os anos de 1816 e 1817. Esta mudança de localização deu origem, por volta de 1817, ao Arraial da Farinha Podre, que rapidamente e de forma muito diferenciada de seus vizinhos, assumiu novas proporções econômicas e demográficas. Tal desempenho lhe permitiu ser elevada à condição de Freguesia em 20 de março de 1820 e de Vila em 6 de fevereiro de 1836, portanto, jurisdição independente, separada de Araxá, com nome definitivo de Vila de Santo Antônio de Uberaba¹⁶.

¹⁶ Conforme Rezende (1983, p. 28).

Uma pesquisa na literatura histórica regional e do município de Uberaba apresenta apenas uma explicação economicamente fundamentada, tanto para o deslocamento quanto para a ascensão econômica e urbana desta localidade no contexto regional. Existem algumas evidências de que foi explorada, nas primeiras décadas do século XIX, uma rota fluvial, muito comum naquela época, que ligou parte do percurso entre os portos paulistas e o Rio Grande, na divisa de Minas Gerais com São Paulo. Segundo consta, esta rota fluvial abriu um acesso para onde prosperou o povoamento da “nova” Uberaba. Esta foi, provavelmente, a condição que permitiu ao atual município de Uberaba conquistar destacados privilégios comerciais, já nas primeiras décadas do século XIX, em relação aos demais núcleos agropecuários que se formavam na região do Triângulo Mineiro. E, em um período de precárias condições de transportes e comunicações, uma posição geográfica privilegiada possibilitava substancial redução de custos e tempo, permitindo de forma determinante o aproveitamento econômico de uma região marginal, por meio do estabelecimento de rentáveis relações de integração comercial.

Assim, apesar do cenário pouco alvissareiro de esgotamento da mineração ocorrido nas primeiras décadas do século XIX, uma importante transformação ocorreu na inserção regional, motivada pela provável exploração de uma rota fluvial, que ligava parte do percurso entre os portos paulistas e as terras do Triângulo Mineiro, colocando em posição de destaque a localidade da “nova” Uberaba. Esta condição é a que pode justificar o incomum e súbito deslocamento demográfico do Arraial da Capelinha originário e, ao mesmo tempo, permitir uma localização diferenciada para o incipiente povoamento de Uberaba, possibilitando-lhe conquistar privilégios comerciais em relação aos demais núcleos agropecuários regionais. E, como se sabe, o transporte fluvial, muito utilizado na Europa e em outras regiões do Brasil, representava, sem dúvida, uma grande inovação nos fluxos regionais, reduzindo da escala de meses para dias o tempo médio despendido no deslocamento de cargas. Este fator representou uma localização de destaque e sem concorrência para Uberaba na integração econômica com o mercado do litoral e para a projeção de sua área de influência regional.

Segundo relatos publicados de Saint-Hilaire, “a nova ‘rota salineira’ passava por São Paulo, Jundiá, Campinas, Porto de São Bartolomeu (Rio Mogi), descia pelo Rio Pardo e subia pelo Rio Grande buscando o Porto da Ponte Alta, daí, através de carros de bois, chegava a Uberaba” (SAINT-HILAIRE, A. de apud REZENDE, 1983, p. 36).

Embora uma nova pesquisa minuciosa, baseada em documentos históricos, possa apresentar mais detalhes desta rota fluvial, para os propósitos deste trabalho e em face das evidências da ascensão comercial de Uberaba, tudo leva a crer que se encontra nesta rota econômica alternativa e muito mais dinâmica a explicação do desenvolvimento econômico pontual na área onde foi erigido este município. Os produtos que ofereciam rentabilidade como os tecidos, armarinhos, perfumarias e, principalmente, o sal, eram transportados pelos tropeiros, dos portos paulistas até as margens do Rio Mogi-Guaçu,

onde foi construído, em algum ponto navegável entre os atuais municípios de Mogi-Guaçu e Porto Ferreira (SP), um porto fluvial denominado de São Bartolomeu. Daí, os produtos eram embarcados em canoas e realizavam o transporte fluvial, descendo pelo Rio Pardo até encontrar o Rio Grande. Mas como o Rio Grande era atingido na porção oeste do Triângulo, vazia economicamente, o percurso continuava subindo pelo mesmo rio, no sentido leste, com o objetivo de chegar o mais próximo possível das áreas já ocupadas com a agropecuária e os núcleos de povoamento, como Araxá e Patrocínio. No percurso pelo Rio Grande, as embarcações seguiam até a foz do Rio Uberaba, subindo por este leito até seu ponto final de navegação, que devia ocorrer nas imediações da foz do Rio Santa Gertrudes. Neste local, situado nos arredores de onde começou a ser erigido o novo povoamento que deu origem ao atual município de Uberaba, conforme algumas evidências, foi edificado um porto fluvial, denominado de Ponte Alta.

Como se sabe, o Rio Uberaba nasce a leste da atual sede do município de Uberaba, próximo ao trevo que atualmente dá acesso ao bairro denominado de Ponte Alta. Embora os registros históricos da navegação e da importância econômica decisiva assumida pelo Rio Uberaba estejam apagados pelo tempo e pela frágil memória historiográfica local e regional, a coincidência entre a denominação do bairro e do porto que naquela localidade pode um dia ter existido são possíveis evidências que se somam aos fatos concretos do desenvolvimento regional de Uberaba. Da mesma forma, o novo nome adotado por esta localidade guarda uma relação direta com a importância que o rio teve nos primórdios da formação do povoamento original. A denominação do assentamento original, Arraial da Capelinha, e, na nova localidade, primeiramente substituído por Farinha Podre, foi, sem qualquer referência, muito rapidamente substituído por Uberaba, que na linguagem tupi-guarani significa águas claras e brilhantes.

Independente da ausência de uma precisa determinação da rota fluvial que chegou a Uberaba, dois pontos merecem ser apreendidos. O primeiro é o de que foram as condições naturais dos leitos fluviais e as condições objetivas do transporte fluvial que determinaram a localização do novo povoamento e não o contrário. O segundo destaque, que desdobra do primeiro, refere-se à supremacia do transporte fluvial em relação ao transporte terrestre da época. Assim sendo, apesar da imprecisão do trajeto fluvial, a principal hipótese é a de que a localidade de Uberaba era a mais próxima do limite final da navegação. Ou seja, qualquer outra localidade que estivesse nas imediações deste porto derradeiro seria o lugar a experimentar o maior dinamismo econômico. Desse modo, qualquer outra interpretação que procure apontar, seja a fertilidade das terras de Uberaba, sejam outras estradas para transporte terrestre que teriam privilegiado este ponto específico, com certeza, não conseguem justificar o deslocamento do Arraial da Capelinha, o rápido crescimento da nova área de povoamento e a própria alteração abrupta da denominação do povoado¹⁷.

¹⁷ Lourenço (2005) ressalta a existência da rota fluvial, mas não só lhe dá pouco des-

de sal e, em menor escala, de outras mercadorias de boa parte do interior brasileiro e, com isso, teve um rápido crescimento de suas atividades econômicas para além dos domínios de Araxá e Franca (SP).

Para exercer a função de polo regional de distribuição de artigos vindos do litoral foi necessário dotar Uberaba de uma vasta e extensa malha de estradas que lhe permitiram projetar a área de influência de seu comércio para muito além do Triângulo Mineiro. Esta expansão das estradas ou rotas ligando Uberaba ao derredor, ocorrida a partir da segunda década do século XIX, não pode ser confundida com a importância do fenômeno principal, ou seja, a via fluvial. Não foram estas novas estradas, em geral delineadas precariamente pelos próprios tropeiros e trilhos dos carros de bois, que colocaram Uberaba numa posição privilegiada da logística regional. Conforme já dito, dada a precariedade dos meios de transportes terrestres da época, era difícil para uma estrada terrestre exercer uma influência tão decisiva. Na verdade, a importância de uma via terrestre dependia muito menos de sua qualidade intrínseca e muito mais dos obstáculos naturais a serem transpostos e dos mercados que esta integrava. Neste caso, a região de Araxá levava nítida vantagem, pois realizava a ligação de Paracatu com São João del-Rei e o Rio de Janeiro. Portanto, foi a superioridade econômica da via fluvial que impulsionou a pecuária do entorno de Uberaba e a expansão das vias terrestres de distribuição das mercadorias que chegavam, com nítidas vantagens competitivas, do litoral ao comércio desta localidade.

O comércio, como se sabe, é uma atividade residencial de apropriação urbana e, por isso mesmo, engendra uma diversificação na demanda para suprir suas necessidades de consumo. Isto provoca certo fomento do núcleo urbano que, por sua vez, estimula as relações de troca com a agropecuária e, dependendo do grau de desenvolvimento das forças produtivas e da geração de excedente, ganha maior vulto e estabelece as condições para a diversificação de novas atividades produtivas.

Com a logística da navegação fluvial estavam postas as condições para o desenvolvimento rápido e diferencial do povoamento de Uberaba. Entretanto, cabe destacar que, no incipiente processo de expansão econômica em questão, o predomínio do comércio do sal, com entroncamento em Uberaba, deixava esta localidade muito dependente do desempenho, desdobramentos e continuidade desta atividade principal. Ou seja, a dinâmica econômica local era muito dependente da rota comercial e seus canais de distribuição, em decorrência das precárias condições de organização socioeconômica da época, com predomínio, na região, de estruturas produtivas voltadas para a autossuficiência (produção de bens de consumo próprio). Fator de difícil superação devido à baixa potencialidade de diversificação regional da produção de mercadorias, dadas pelas dificuldades de serem colocados, a preços competitivos, outros produtos que não o gado bovino no mercado do litoral.

A partir destas condições descritas, percebe-se que as potencialidades iniciais de desenvolvimento de Uberaba não são explicáveis tendo

como referencial as condições internas, como o crescimento extensivo de sua pecuária, mas a condicionante externa, a rota comercial da navegação, que privilegiou economicamente esta área. Desta forma, uma alteração nas condições de funcionamento da logística do comércio entre o litoral e o interior afetaria diretamente o processo de expansão da economia uberabense, independente da vontade e esforços dos agentes internos.

Portanto, o desempenho ulterior de Uberaba deve ser entendido como uma combinação entre os processos internos e externos que reforçam o dinamismo econômico de sua localização e aqueles que promoveram uma concorrência ou inflexão de suas potencialidades. É assim que se pode explicar sua súbita prosperidade já nas primeiras décadas do século XIX indo até a chegada dos trilhos da ferrovia, quando então iniciou um novo período de integração e de desenvolvimento do Triângulo Mineiro.

Algumas alterações externas, ocorridas em meados da década de 1850, sobretudo afetando aquelas regiões sobre as quais a economia de Uberaba exercia certa influência comercial, marcaram a primeira inflexão ou crise no dinamismo da vida urbana uberabense. Uma das mudanças foi marcada pelo advento da navegação do Rio Araguaia que, partindo de Belém, na Província do Pará, estabeleceu uma nova frente de comércio nas áreas de Goiás, diminuindo, portanto, o domínio comercial de Uberaba naquela região. Outra alteração importante foi a concorrência da navegação do Rio Paraguai, que desviou para Coxim (MS) parte da demanda de sal de Goiás e do Mato Grosso (MT e MS). As comunidades e pecuaristas destes estados abasteciam-se, até então, por vias terrestres, através dos tropeiros, no comércio de Uberaba¹⁸. E, por fim, com a gradativa ocupação pelas fazendas de gado da porção oeste do Triângulo, parte do sal transportado pelo Rio Pardo não mais ia até Uberaba, mas era desviado para a área onde se formou o povoado que daria origem ao arraial e depois município de Frutal. Com isso, os limites comerciais de Uberaba foram aviltados, provocando o fechamento de muitas casas comerciais e a mudança de várias famílias para a região de Bagagem que, conforme já comentado, exercia nesta época uma força centrípeta sobre os investimentos e fluxos migratórios regionais em função da riqueza de sua exploração de diamantes.

Como a dinâmica econômica do núcleo de Uberaba se assentava neste movimento comercial, é de se inferir que os negócios tenderiam a arrefecer, inibindo novos investimentos e provocando a primeira fase de perda de dinamismo econômico e demográfico do local. Por outro lado, é importante salientar que o sal continuava a chegar até Uberaba e região e, embora em escala menor, este município mantinha algumas atividades urbanas que polarizavam um entorno regional mais limitado e, ao mesmo tempo, apesar de limitado, permitia viabilizar o desenvolvimento da agropecuária e a integração econômica da região. Segundo Pontes (1970, p. 91), a importação de

¹⁸ Itens abordados por Rezende (1983, p. 47-48).

sal de Uberaba, que havia atingido 135 mil sacas ou alqueires (cerca de 30 quilos cada) no auge do período 1827-1859, teria sido reduzida para 95 mil sacas após as transformações assinaladas.

Acontecimentos externos de outra ordem também influenciaram diretamente a vida econômica de Uberaba, possibilitando-lhe as condições para uma nova fase de relativa prosperidade. E foi assim que, na década de 1860, aproveitando-se da demanda internacional de algodão, direcionada ao Brasil em função dos conflitos americanos, que a região do entorno de Uberaba diversificou sua atividade agropecuária. O algodão passou a ser um importante produto da inserção produtiva regional, à medida que estimulava a agropecuária e a integrava à expansão comercial urbana. Não só na região de Uberaba se fizeram sentir os estímulos da demanda internacional do algodão, mas em boa parte do Triângulo, ou seja, em todo o espaço regional onde o transporte terrestre e fluvial o tornava economicamente rentável.

Somando-se aos impulsos da febre do algodão, que teve fôlego curto, ou seja, manteve-se enquanto duraram os conflitos americanos, ocorreu a Guerra do Paraguai, que contribuiu para o ressurgimento das expectativas comerciais na região do Triângulo Mineiro e, em particular, na economia de Uberaba. Por um lado, esta Guerra (1861-65) impossibilitou o tráfego comercial pelo Rio Paraguai-Coxim, fazendo retornar, temporariamente, a demanda comercial das praças mato-grossenses pelo antigo caminho, via Uberaba. Por outro lado, a referida localidade fora transformada em ponto de passagem e de abastecimento das tropas do exército brasileiro que, vindas do nordeste e do sudeste, se destinavam a invadir o Paraguai. Estes impulsos foram ganhando vulto e o núcleo urbano deste município restabeleceu parte de seu domínio regional e, conseqüentemente, sua atratividade para a inversão de capitais. Foi assim que o núcleo urbano de Uberaba atraiu muitas famílias ricas, procedentes do abandono da mineração de diamantes de Bagagem¹⁹ e continuou exercendo seu predomínio polarizador na economia regional.

Paralelo a estes acontecimentos, que deram um impulso à primeira fase de expansão de Uberaba e da economia regional do Triângulo Mineiro, aqui deve ser feito um parêntese para destacar que se encontrava em pleno desenvolvimento a economia cafeeira que, por volta de 1860, já adentrava o oeste paulista. Esta inaugurava sua fase capitalista – assalariada – consolidando a imigração europeia, formando um mercado interno, criando as bases para uma industrialização e abrindo expectativas de integração ao mercado para as regiões marginais. E no “front” externo, a Revolução Industrial Inglesa seguia a pleno vapor, desenvolvendo os transportes (ferrovias) e as comunicações.

A economia cafeeira que se propagou a partir do início do século XIX nos estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo, desempenhou neste último o papel de grande responsável pela gênese da

¹⁹ Sobre este retorno, ver Pontes (1970, p. 92).

industrialização brasileira e pelo estabelecimento de uma nova divisão inter-regional do trabalho. Assim, ao atingir as terras paulistas na direção oeste, a produção cafeeira encontraria suas melhores condições de produção e de produtividade.

Notadamente o êxito difusor desta atividade nas terras paulistas deve ser interpretado à luz de um momento específico, em que outras condições históricas foram partes integrantes desta dinâmica, com destaque para o declínio da escravidão e o emprego de trabalho assalariado; as condições do influxo de migrantes e de transformação do trabalhador em trabalhador “livre”; a existência de áreas virgens e, portanto, propícias ao estabelecimento de novas relações sociais e econômicas de produção, sem o inevitável confronto com o espaço construído e com as relações socioeconômicas fomentadas em processos anteriores; o grande avanço tecnológico, principalmente nos transportes, em que se destacam o barco a vapor e a ferrovia; as relações não-coloniais (1822), culminando na Proclamação da República (1889) e consequente atuação das classes produtoras no uso do aparelho de Estado; e as condições favoráveis de demanda externa.

A partir desta série de condições históricas promissoras é que se pode observar a formação do “complexo econômico cafeeiro”. E, para falar desta ideia de “complexo”, nada melhor do que remontar à definição dada por Cano (1977, p. 17) como elucidativa do papel da cafeicultura paulista. Segundo ele,

quando se tenta compreender o processo dinâmico de crescimento de uma economia, torna-se absolutamente necessário analisar que partes principais a compõem, como atuam cada uma delas nesse processo de crescimento, e que graus e tipo de inter-relacionamento entre elas possibilitam o surgimento de um conjunto econômico integrado. A esse conjunto de atividades – sobre o qual atua certo número de variáveis independentes ou não ao conjunto – creio que se lhe pode chamar de “complexo econômico”.

A partir da década de 1870, quando o café deslocava seu eixo principal para as terras paulistas, foi que se iniciou a migração massiva de italianos para o Brasil, tendo como principal absorvedor deste contingente o Estado de São Paulo. Alguns fatores foram essenciais para a concretização desta nova opção de mão de obra. No plano externo, podem ser destacadas as transformações nas economias europeias (com destaque para a unificação da Itália) e a consequente expulsão populacional, paralelas aos problemas que enfrentavam as economias americana (guerra civil) e argentina (crise econômica), principais competidoras na absorção desta força de trabalho, facilitando o direcionamento desta corrente migratória para o Brasil. No plano interno, alguns aspectos foram importantes, como a rentabilidade do negócio cafeeiro que continuava a se expandir principalmente ao adentrar as terras férteis de São Paulo, possibilitando a atração e a absorção desta mão de obra; e a intervenção

governamental, que tomou a seu cargo todas as despesas relativas à imigração. Esta intervenção estatal deve ser vista a partir do controle do Governo pelos homens do café²⁰.

Um segundo fator a ser destacado na formação do “complexo” está nas mudanças tecnológicas e na base produtiva, ocorridas ao nível de dominância mundial. O fato é que, no século XIX, o desenvolvimento tecnológico, como transporte e comunicação, e as relações sociais em processo, iniciados na Revolução Industrial, permitiram que um mundo inteiramente novo se somasse ao antigo e se integrasse a ele²¹. Assim, a partir de meados do referido século, pode-se perceber uma interligação dos diferentes espaços do globo terrestre, em que o progresso técnico foi elemento decisivo para esta integração e, ao mesmo tempo, foi revitalizado em novas dimensões a partir dela. E é neste contexto da dinâmica mundial que se deve interpretar as possibilidades das transformações internas da economia brasileira, à luz de suas respectivas especificidades.

Portanto, a atividade cafeeira, diferentemente da mineração e da produção de açúcar que a antecederam na economia colonial, inseriu-se na economia mundial em um momento peculiar das transformações sociais e tecnológicas o que, somando-se às suas especificidades, possibilitou um “vazamento” de renda para outras atividades, como beneficiamento, entradas de ferro, bancos, têxteis e manufaturas diversas. No caso específico da estrada de ferro, tratada como fonte de valorização do capital, esta não só ampliava a dinâmica do sistema como possibilitava a expansão dos cafezais e das áreas de integração produtiva. E o resultado disto foi a organização de um sistema bancário, de um sistema comercial, de uma agricultura mercantil de alimentos e de uma urbanização crescente²².

Desse modo, a produção de café, centro motor do desenvolvimento do capitalismo no Brasil desde fins do século XIX, possibilitou um novo dinamismo para a formação de núcleos urbanos e mercados consumidores, os “vazamentos” de sua receita, o ingresso de capital estrangeiro, os ganhos de escala, a mão de obra qualificada, a infraestrutura, o progresso técnico etc. Estes fatores propiciaram o nascimento e a consolidação tanto da indústria quanto da força política em São Paulo, nova relação de poder que pode ser vista como uma capacidade dos capitalistas deste Estado de fazerem uso do instrumental público para afirmarem a liderança da economia paulista. E foi sob os auspícios da melhoria e incremento dos meios de transporte e comunicação que esta nascente indústria paulista consolidou, no cenário nacional, sua efetiva dominação e concentração econômica.

De um processo econômico caracterizado pela formação de regiões isoladas, relativamente pouco integradas e com predominância de

²⁰ A respeito, ver Silva (1981, p. 44).

²¹ Ver a respeito: Hobsbawm (1977, p. 53).

²² Ver a respeito: Mello (1984), especialmente o capítulo II; e também Silva (1981), em particular o capítulo II.

estruturas produtivas de autossustentação ou de integração comercial para o mercado externo, passou-se ao gradativo desenvolvimento de intrínsecas relações econômicas inter-regionais. Com isso, em um primeiro momento a produção paulista inibiu seus concorrentes regionais (forças centrífugas) e, posteriormente, ocorreu uma complementaridade a este mercado produtor (força centrípeta). As manufaturas e os artesanatos nordestinos, por exemplo, frutos das condições históricas de organização e inserção produtiva regional, foram drasticamente afetados pela produção de similares na indústria paulista. O mesmo fenômeno ocorreu nas demais regiões, não só no âmbito dos produtos industriais, mas também no da agricultura, excetuando-se apenas os casos em que o produto consistia em uma variedade não compartilhada de similar paulista. Desta forma, o crescimento econômico experimentado internamente a partir do último quartel do século XIX teve como característica a concentração e centralização das funções dinâmicas da economia na região do Estado de São Paulo. E é a partir desta dinâmica da economia paulista que devemos pensar no plano interno, na divisão inter-regional do trabalho e, portanto, nas especificidades das diversas economias regionais, nas possibilidades da desconcentração e na dominação financeira interna.

Uberaba era, neste contexto, a economia municipal do Triângulo Mineiro mais bem aparelhada para receber o progresso e iniciar sua fase moderna, integrada ao centro econômico nacional. Isto pode ser evidenciado nos relatos apresentados pelo historiador uberabense que descreve o seguinte cenário: em 1874, a situação desta praça era a mais lisonjeira possível, com tendência à elevação. Havia, além de muitos armazéns de sal e molhados, dez casas de varejo e doze de atacado e varejo (PONTES, 1970, p. 92).

Na tabela a seguir, apresenta-se a relação de municípios criados na região até o fim do século XIX. O objetivo é mostrar que, apesar de o texto ter se concentrado, por razões metodológicas, sobre a formação econômica da área mais dinâmica, é possível notar que outras áreas da região também continuaram a prosperar, embora em condições de menor destaque. O fato é que a partir da independência do Brasil, ocorrida em 1822, período em que se sucedeu a emergência de vários núcleos de povoamento na região, nota-se uma crescente ampliação dos caminhos e estradas terrestres que passam a interligar as diversas localidades e os mercados do litoral. Com o propósito de promover a interligação das diversas regiões do país, a partir da segunda década do século XIX, o Governo Imperial autorizou por Carta de Lei a construção e exploração de estradas em geral. Ou seja, com o fim do controle metropolitano, a gradativa expropriação dos indígenas e quilombos que ocupavam previamente a área e com a expansão das fazendas de agropecuária na região e no Centro-Oeste, ampliou-se o trânsito de pessoas e mercadorias, abrindo novas oportunidades de integração da economia.

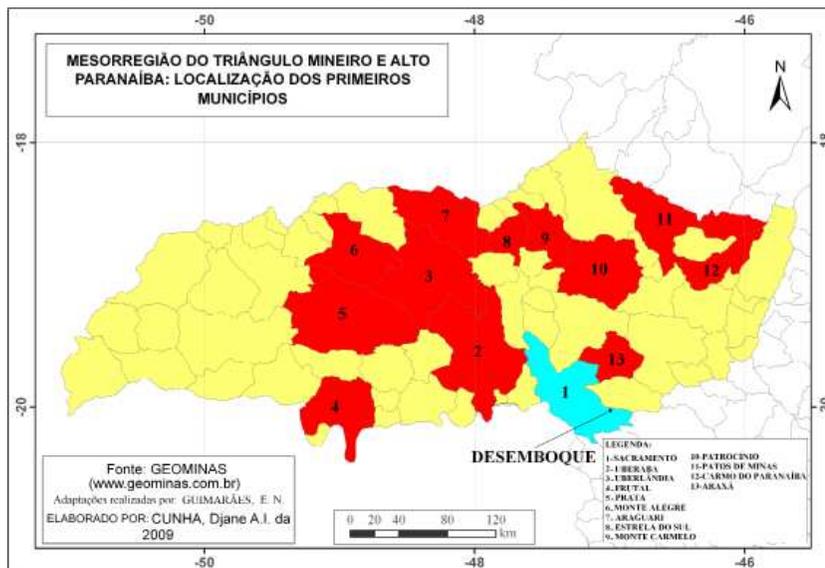
Quadro 1 – Municípios criados na região até fins do século XIX

Municípios	Área km ²	Região de Planejamento (Seplan/MG)	Data de Instalação	Microrregião do IBGE
Araxá	1.165,2	ALTO PARANAÍBA	1831	ARAXÁ
Uberaba	4.512,1	TRIÂNGULO	1836	UBERABA
Patrocínio	2.866,6	ALTO PARANAÍBA	1840	PATROCÍNIO
Prata	4.856,6	TRIÂNGULO	1854	UBERLÂNDIA
Estrela do Sul	820,3	ALTO PARANAÍBA	1856	PATROCÍNIO
Patos de Minas	3.189,0	ALTO PARANAÍBA	1866	PATOS DE MINAS
Monte Alegre de Minas	2.593,2	TRIÂNGULO	1870	UBERLÂNDIA
Sacramento	3.071,5	ALTO PARANAÍBA	1870	ARAXÁ
Carmo do Paranaíba	1.307,1	ALTO PARANAÍBA	1873	PATOS DE MINAS
Araguari	2.730,6	TRIÂNGULO	1882	UBERLÂNDIA
Monte Carmelo	1.353,7	ALTO PARANAÍBA	1882	PATROCÍNIO
Frutal	2.429,7	TRIÂNGULO	1885	FRUTAL
Uberlândia	4.115,8	TRIÂNGULO	1888	UBERLÂNDIA

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE); Fundação João Pinheiro (FJP); Centro de Estatística e Informações (CEI), www.mg.gov.br/informações_municipais.

Com base nos registros de data de instalação dos primeiros municípios do Triângulo Mineiro é possível notar quais foram as áreas que mais se desenvolveram durante a primeira fase de ocupação e formação econômica regional. É sabido que cada uma destas experiências guarda suas singularidades, em especial aquelas que foram palco de extração mineral, mas, com certeza, seus respectivos dinamismos econômicos e demográficos ulteriores decorreram das condições e características de cada uma destas inserções na rede regional que se formava e nos impulsos dos principais mercados.

Mapa 9 – Localização dos primeiros municípios



Fonte: www.mg.gov.br (informações sobre municípios mineiros). Elaboração própria.

De forma geral, excetuando o dinamismo diferencial da navegação à época, que permitiu a Uberaba apresentar o ritmo de desenvolvimento mais próspero na região, todas as demais experiências estiveram subordinadas a um padrão muito semelhante e deficiente de vias e meios de transporte terrestres. Por isso, a localização e a qualidade da inserção em rotas e mercados mais ou menos dinâmicos foram decisivas para o aproveitamento das potencialidades naturais de cada local e para a diversificação das atividades econômicas.

A FERROVIA E OS NOVOS CAMINHOS ECONÔMICOS

A revolução nos transportes terrestres, ocorrida na primeira metade do século XIX, promoveu um impacto diferenciado no conjunto das economias. Este marco é decisivo para situar seus desdobramentos sobre os diversos países e suas economias regionais. No caso do Triângulo Mineiro, neste período, suas terras estavam sendo predominantemente ocupadas pela agropecuária extensiva e incipientes núcleos de povoamento e, portanto, a região ainda encontrava-se integrada por meios de transporte extremamente precários. Por outro lado, iniciava-se, no plano internacional, a era ferroviária, demarcando o amadurecimento da Primeira Revolução Industrial (1750-1870). Começava na Inglaterra, país líder mundial naquele período e berço da Revolução Industrial, a emergir as bases objetivas da revolução dos transportes. Assim, nas duas primeiras décadas do século XIX, tornou-se realidade a base tecnológica do novo meio de transporte, com a produção industrial das primeiras locomotivas e, de forma pioneira, em 1825 foi inaugurada na Inglaterra a primeira ferrovia do mundo, com extensão de 60 quilômetros.

A ferrovia foi, indiscutivelmente, uma importante alavanca para o progresso mundial, com efeitos diferenciados sobre as mais longínquas economias. Nas áreas centrais do capitalismo, como Inglaterra, Alemanha e Estados Unidos, a expansão das ferrovias produzia linkages (encadeamentos produtivos) para frente e para trás. Ou seja, ao mesmo tempo em que o advento da ferrovia possibilitava a incorporação e o florescimento de novas áreas de produção, criava condições para a sua própria expansão e, além disso, estimulava toda uma indústria de bens de capital. Com isso, estas economias ganhavam dinâmica própria e o progresso passava a ser condição e resultado de todo um processo de acumulação de capitais¹.

Nas economias periféricas, como a brasileira, a implantação inicial das ferrovias foi empreendida com equipamentos importados e, portanto, grande parte dos estímulos à indústria de bens de capital vazou para o exterior. Mas, mesmo assim, desde o início esta foi importante no que tange à incorporação de novas áreas ao processo de produção de mercadorias e como empreendimento ferroviário, visto que capitais gerados internamente organizaram e controlaram o comércio e serviços de várias ferrovias. Na verdade, a ferrovia, mesmo sendo tecnologicamente importada, gerou significativo impacto nas economias regionais, permitindo não só um fluxo intenso de mercadorias e pessoas, como provocou uma importante demanda de insumos, serviços complementares e de mão de obra e peças de manutenção.

¹ Uma recuperação deste processo encontra-se em Diniz (1987, p. 195-205).

Já nas regiões marginais das economias periféricas, a ferrovia era fundamentalmente a possibilidade de intercâmbio comercial e produtivo com os principais mercados consumidores e produtores do país. Representava o advento do moderno, que rompia as barreiras geográficas, encurtava o tempo de conexão e possibilitava a incorporação extensiva e intensiva do mercado. Onde a ferrovia tocava seus trilhos aumentava a renda da terra, estimulava as estruturas produtivas e expandia as relações comerciais, por meio de uma nova logística de integração no mercado.

Com o desenvolvimento da economia cafeeira assalariada paulista na segunda metade do século XIX e com a expansão ferroviária em território nacional e regional, o Triângulo foi palco de uma reestruturação de sua geografia econômica. O advento da ferrovia, naquele momento o meio de transporte mais moderno e dinâmico, promoveu uma reorientação dos fluxos econômicos e migratórios, estabelecendo as bases de uma nova estrutura produtiva, definitivamente voltada para o mercado.

2.1. A revolução no transporte regional

A construção ferroviária no Brasil não tardou muito em relação ao seu advento internacional. Já nos primeiros anos da década de 1850 o arrojado empreendedor Barão de Mauá já negociava com o governo imperial uma concessão de estrada de ferro e em 1854 abria ao público o tráfego da primeira ferrovia em terras brasileiras, interligando a Baía de Guanabara à base da serra de Petrópolis, no atual Estado do Rio de Janeiro². Assim, com um espaço de tempo de pouco mais de duas décadas tanto em relação ao advento da ferrovia no plano mundial quanto da independência do país (1822), a era ferroviária já começava a transformar e indicar os rumos do desenvolvimento nacional. Da década de 1850 até a de 1920 foram construídos no Brasil cerca de 29 mil quilômetros de ferrovias, interligando diversas áreas do seu território. Portanto, o desenvolvimento das economias regionais e da própria formação da economia nacional neste período confunde-se, de maneira geral, com os traçados e o papel desempenhado pelas ferrovias³.

A partir da segunda metade do século XIX até a primeira metade do século XX pode-se dividir o país em áreas beneficiadas direta e indiretamente pelas ferrovias e as áreas marginalizadas. No caso do Triângulo Mineiro, conforme pode ser visto, a região foi integrada em duas grandes frentes de expansão ferroviária: a malha paulista e a malha que interligava os portos do Rio de Janeiro com o sul de Minas.

² Uma biografia deste mito empresarial pode ser encontrada em Caldeira (2000).

³ Corrêa (2001) apresenta uma interpretação interessante do desenvolvimento da forma e características da rede urbana brasileira, relacionada ao traçado das principais linhas ferroviárias. Segundo ele, o padrão espacial brasileiro, até os anos 1960, era caracterizado por um conjunto pouco articulado de células regionais, cada uma com um conjunto de lugares centrais e poucos centros especializados.

Conforme registros históricos, a malha ferroviária em São Paulo constituiu a mais densa e próspera de todas e foi formada por um conjunto de ramais que se ramificaram pelo interior daquele Estado e se estendeu pelos territórios vizinhos. Esta estrutura foi montada tendo por vértice principal a criação da empresa São Paulo Railway Company, depois Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, ligando o interior de São Paulo ao Porto de Santos (1867) que, a partir da segunda metade do século XIX, passou a ocupar a posição de principal porto do país. Esta ligação no território de São Paulo, do interior com o porto, possibilitou a criação do principal entroncamento ferroviário brasileiro, que foi consolidado quando um grupo de fazendeiros resolveu criar a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, ligando Jundiaí a Campinas (1868). Esta região, por sua vez, passou a ocupar posição de destaque no transporte ferroviário nacional e, a partir do início do século XX, começou a funcionar como base da estrutura industrial de máquinas, equipamentos, manutenção e serviços ferroviários.

Considerando que o simples fato de receber uma ligação ferroviária já representava um grande fator de diferenciação econômica, faz-se necessário destacar que a história da inserção ferroviária do Triângulo Mineiro nasceu acoplada ao eixo mais dinâmico da economia brasileira. Ou seja, mesmo não sendo área de produção de café, a primeira ferrovia que veio ao Triângulo Mineiro foi uma ferrovia paulista, a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, com sede em Campinas, no Estado de São Paulo, organizada em 1872 pelos capitais envolvidos com a cafeicultura. Conforme relatos apresentados por Cury (2000),

um grupo de fazendeiros resolve criar uma ferrovia para propiciar o escoamento da produção de uma das regiões mais produtivas do estado de São Paulo, a região de Mogi-Mirim e Amparo. Assim, em 21 de março a lei provincial nº 18 dá origem a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, com sede em Campinas.

Outro aspecto importante a ser ressaltado é que grande parte das ferrovias construídas à época, embora contassem com o decisivo apoio das finanças dos cafeicultores, puderam ter o respaldo das garantias de rentabilidade oferecidas pelo Governo Imperial que, com certeza, ajudaram a motivar e a viabilizar tal vultuoso empreendimento.

Ainda segundo Cury (2000), a ferrovia da Companhia Mogiana foi criada sob o amparo da citada lei provincial, com privilégios e garantias de juros de 7% sobre o capital investido, na época 3.000:000\$000 (três milhões de contos de réis)⁴, como objetivo, entre outros, de transportar café e gado. Também concedia o privilégio sem garantia de juros para o prolongamento da linha até as margens do Rio Grande, passan-

⁴ Sobre o Programa de Garantias do Governo, ver Siqueira (2002).

do por Casa Branca e Franca, consistindo seu primeiro trecho de 106 quilômetros, entre as cidades de Campinas e Mogi Mirim, com ramal para Amparo. E, como se pode perceber, a expansão ferroviária tinha a garantia legal da rentabilidade, motivo econômico suficiente para ser estendida em direção ao interior, ocupado previamente por núcleos de povoamento derivados da mineração, das rotas comerciais e da expansão da agropecuária.

O negócio cafeeiro era uma atividade econômica capaz de gerar acumulação de capitais e organizar ferrovias e, estas últimas, representavam a possibilidade de expansão dos cafezais. Entretanto, a garantia inicial dos trilhos no interior foi favorecida pelo suporte governamental, que bancava uma rentabilidade mínima de 7% sobre o capital aplicado nas ferrovias. Desta forma, a ampla penetração interiorana das estradas de ferro encontrava respaldo, no curto prazo, em uma complexa combinação entre as necessidades impostas de escoamento da produção de áreas previamente ocupadas, a própria valorização do capital e a conquista de mercados potenciais de demanda e produção. A ferrovia no interior não deve ser vista apenas no sentido estrito da atração, ou seja, a ferrovia buscar prolongar-se por áreas de maior desenvolvimento, mas, fundamentalmente, como empreendimento de grande impacto espacial, ou seja, como frente de expansão. Esta última força motora da ferrovia encontra amplo respaldo histórico, considerando que não foram raros os lugares que experimentaram grande desenvolvimento e transformação das relações de produção após a chegada dos trilhos das ferrovias. A ferrovia no interior não deve ser vista apenas no sentido estrito da atração mas fundamentalmente como frente de expansão, o que coaduna com a história verificada, de que, por onde a ferrovia passou, transmutaram as relações de produção.

A grande questão a ser colocada refere-se à indagação dos motivos que justificariam a vinda de uma estrada de ferro organizada por capitais cafeeiros ao Triângulo Mineiro. Pelos objetivos declarados no contrato firmado entre produtores e o governo, esta via partiria de Campinas em direção às áreas de produção do café próximas a esta localidade, dirigindo-se no sentido da rota do Anhanguera, acompanhando a fronteira de São Paulo com Minas Gerais em direção a Goiás. Com base neste projeto, a partir de 1875 foi inaugurado o primeiro trecho de 34 quilômetros da linha tronco, entre Campinas e Jaguariúna; em seguida, o segundo trecho, de 41 quilômetros, entre Jaguariúna e Mogi Mirim; depois o ramal de Jaguariúna a Amparo, com 30 quilômetros de extensão; e, por fim, no ano de 1878, a ferrovia chegou a Casa Branca, totalizando 173 quilômetros.

O destino projetado para o conjunto desta obra deveria ser de Casa Branca para Franca, mas o dinamismo da cafeicultura no interior de São Paulo, em particular na região de Ribeirão Preto, levou à alteração dos planos originais. Assim, conforme relata Cury (2000),

após longas discussões com os representantes da Província de São Paulo, do Governo Imperial e da Companhia Paulista, obtém o privilégio de estender seus trilhos até Ribeirão Preto, desviando a linha tronco de seu curso original⁵.

Somente após chegar às terras de Ribeirão Preto é que a Mogiana retomou seu curso em direção a Franca, onde chegou em 1887. Foi assim que a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, por meio de constantes renovações contratuais com o governo provincial, prolongou seus trilhos até as margens do Rio Grande, estação de Jaguará, com contrato firmado em 17 de fevereiro de 1883 e inauguração em 1888.

O que se percebe nas quase duas décadas de construção do projeto original de implantar uma ferrovia para ligar Campinas às margens do Rio Grande é que foram várias negociações com o governo provincial de São Paulo, mas não havia planos de avançar pelas terras do Triângulo Mineiro, até porque isto não seria competência daquele governo. O certo era que havia interesses dos homens do café e um histórico de integração comercial nesta área que ia de Campinas às margens do Rio Grande. Os motivos que levaram a ferrovia no sentido específico da estação de Jaguará provavelmente podem ter uma explicação muito simples, ou seja, é que naquele local existia uma ponte, construída na década de 1850, por onde transitava parte das mercadorias entre Minas Gerais e São Paulo (antiga estrada de São Paulo).

Entretanto, a ferrovia não parou nas margens do Rio Grande conforme o projeto original. Naquela época, fim da década de 1880, já eram objetos de debates e disputas políticas o fim da escravidão e a formação da República. E a discussão dos ideais republicanos trouxe à cena política brasileira a proposta de interiorizar a capital federal, que deveria ser construída em algum lugar do interior, provavelmente na então Província de Goiás. A Companhia Mogiana tratou de aproveitar sua posição favorável e, mesmo antes de receber as garantias de juros do governo, realizou alguns reparos na antiga ponte que cruzava o Rio Grande e avançou pelo território mineiro, buscando garantir o direito de exploração de promissoras áreas. Portanto, em abril de 1889, inauguravam-se as estações de Sacramento, Conquista e Uberaba, sem as prévias garantias dos 7% de juros, porém, como estratégia básica para negociá-los.

É preciso abrir novamente um parêntese para dizer que o período de auge das construções de ferrovias foi marcado por uma enorme profusão de projetos. Muitos nunca foram realizados e com certeza poderiam ter alterado a logística do interior. Ou seja, muitos planos não receberam o aval dos governos ou não se mostraram ex ante suficientemente atrativos economicamente para justificar os investimentos ferroviários. Muitas cidades do interior e muitas lideranças políticas e econômicas se defrontaram com as aspirações de verem os benefícios da ferrovia em suas áreas de influência. Entretanto, é

⁵ A estação de Ribeirão Preto foi inaugurada em 1883, somando 318 quilômetros.

preciso lembrar que o volume de investimentos envolvidos e as restrições impostas por conjunturas internas e externas foram decisivos para deixar muitas demandas no papel. Portanto, os trajetos efetivamente construídos precisam ser apreendidos como situações que se mostravam as mais promissoras.

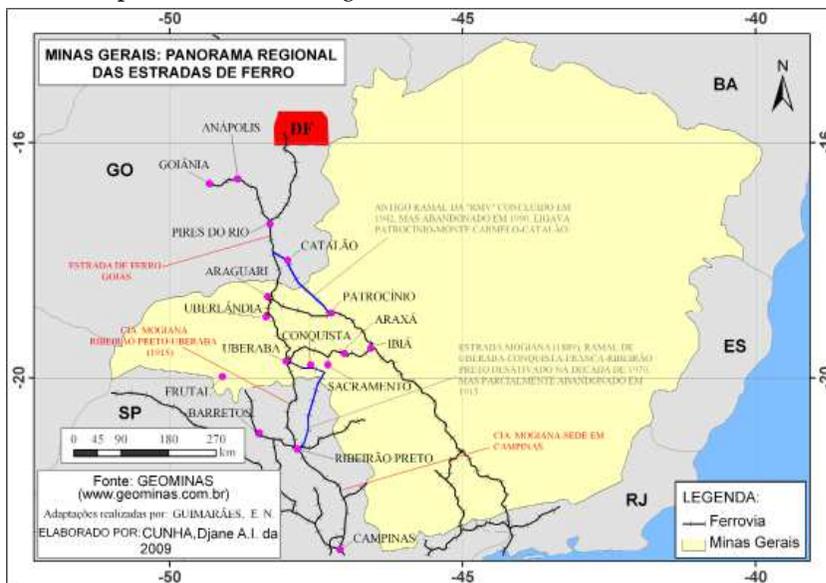
Este foi o caso da expansão ferroviária no Triângulo Mineiro no fim do século XIX. Os trilhos avançaram rapidamente em suas terras, numa extensão de 102 quilômetros, mesmo antes das garantias de rentabilidade oficiais. Ainda que o investimento inicial tenha representado uma estratégia de negociar as garantias de juros do governo, fato confirmado pelo Decreto nº 862, de 16 de outubro de 1890, que concedeu à Companhia Mogiana (CM) o prolongamento dos seus trilhos da estação de Jaguará até a cidade de Catalão, no Estado de Goiás⁶. Estava implantada a ferrovia no Triângulo, ligando-o ao centro dinâmico da economia brasileira, à força da cafeicultura e à incipiente indústria paulista.

Em 1895 era inaugurada a estação de Uberabinha (Uberlândia) e um ano depois a estação de Araguari. A esta altura, os trilhos da Mogiana totalizavam 789 quilômetros de extensão desde que partiram de Campinas⁷. Mas a CM parou por aí, fazendo de Araguari o ponto final e privilegiado de integração de São Paulo com o Alto Paranaíba e Goiás. Segundo Cury (2000), “a concessão permitia que as linhas da CM chegassem a Catalão (GO), contudo, devido aos contínuos déficits operacionais, desistiu de construí-lo, transferindo seus direitos para a Estrada de Ferro Goyaz”. Mais de uma década depois, a Estrada de Ferro Goiás implementou sua linha férrea interligando Araguari (MG) ao município de Catalão (1913) e, mais tarde, até a cidade de Anápolis (1935), ambas no Estado de Goiás. Embora este trecho ferroviário seja originariamente denominado de Ramal de Catalão, de fato esta ferrovia ligou a sede de Araguari a Goiandira, localidade próxima a Catalão. É que o trajeto original da ferrovia não chegou até a sede do município de Catalão, mas sim ao povoado de Campo Limpo, pertencente àquele município. Com a chegada dos trilhos, o povoado cresceu rápido, ganhou independência de Catalão e passou a se denominar Goiandira. Somente no ano de 1942 é que a Rede Mineira de Viação (RMV) construiu o ramal entre as sedes dos municípios de Monte Carmelo-Catalão-Goiandira, nesta estação, interligando-o ao ramal Araguari-Pires do Rio-Anápolis da Estrada de Ferro Goiás.

⁶ Este decreto foi assinado com o governo provisório da República e teve a denominação de Ramal de Catalão. Ver Teixeira (1970, p. 532-533).

⁷ As estações da E.F. Mogiana no ramal Jaguará-Araguari, segundo Jacob (1911, p. 528), são as seguintes, com respectiva quilometragem: Jaguará, km 0; Sacramento, km 11; Conquista, km 26; Engenheiro Lisboa, km 53; Paineiras, km 78; Uberaba, km 102; Mangabeira, km 125; Palestina, km 146; Burity, km 170; Irara, km 190; Sucupira, km 215; Uberabinha, km 238; Sobradinho, km 256; Araguari, km 283. Para facilitar a identificação, foram grifadas as estações localizadas nas sedes de municípios.

Mapa 10 – Panorama regional das estradas de ferro



Fonte: www.geominas.gov.br. As adaptações são ilustrativas e de responsabilidade do autor.

O mais importante é considerar que a ferrovia veio reformular a organização socioeconômica do Triângulo e, ao mesmo tempo, redefinir o papel de suas cidades na divisão inter-regional do trabalho. A chegada desta até Uberaba significava o estabelecimento dos caminhos econômicos modernos. Estava superada a rota fluvial, que fez também de Frutal uma cidade (1885), e estabelecida a área de influência de Uberaba sobre o território triangulino, mato-grossense e goiano.

A explicação do alongamento dos trilhos da Mogiana, formada por capitais cafeeiros, às terras triangulinas, não estava claramente explicitada no projeto original, mas em consonância com o momento histórico encontrava respaldo em dois fatores fundamentais: expectativas futuras e garantias governamentais. Já foi mencionado o fato de o governo conceder privilégios e garantias de juros de 7% sobre o capital investido. Mas, antes de tudo, é preciso ressaltar que estes privilégios não constituíam condição suficiente. Antes de ser uma garantia para o investimento do capital, a expansão ferroviária foi, sobretudo, um fenômeno mundial, ou seja, era uma condição potencial na periferia. E é a partir desta possibilidade que se pode pensar o aparato governamental e a expansão ferroviária brasileira⁸.

No que tange especificamente ao ramal que veio ao Triângulo Mineiro, ligando as estações de Jaguará a Araguari, sua viabilidade econômica, conforme dados de receitas e despesas das Estradas de Ferro Mineiras,

⁸ Sobre a expansão ferroviária paulista, ver Silva (1981) e Diniz (1987).

apresentados por Jacob (1911, p. 451-52) para os anos de 1892 a 1897 e 1902 a 1907, era altamente questionável. Segundo análise histórica, este ramal era “também subvencionado pelo governo, e por longos anos funcionou sob essa garantia em face do tráfego deficitário que mantinha.” (TEIXEIRA, 1970, p. 535). Assim sendo, a citação seguinte corrobora para qualificar a situação em que os trilhos de ferro se tornaram realidade no Triângulo.

A penetração do ramal da ‘Alta Mogiana’ (Campinas-Araguari) pelos sertões do Triângulo seria uma aventura, de vez que as zonas eram despovoadas e pouco produziam para garantirem lucro compensador à Companhia. Por esse motivo, o que havia de mais perfeito em inferioridade foi destinado a esse setor. Trilhos finos e gastos; bitola estreita; traçado defeituoso e material de qualidade a mais inferior que se pode usar⁹.

O segundo fator que justificaria o referido ramal seria a expectativa de exploração do mercado futuro do Centro-Oeste. Àquela época, 18 de outubro de 1890, quando a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro realizava contratos com o Governo Provisório para o prolongamento de suas linhas, do Rio Grande ao município de Catalão em Goiás, já se encontravam em discussão os propósitos de mudança da Capital Federal para o Centro-Oeste. Este fato viria a ser afirmado na Constituição de 24 de fevereiro de 1891 e consumado no Plano de Metas do governo Juscelino Kubitschek (1956-1960). A partir desta expectativa e com base nas garantias do Estado, ficava “definitivamente assentado o propósito da Mogiana de tornar-se intermediária ou total construtora das linhas que deveriam ligar São Paulo ao planalto central”, hoje Brasília (TEIXEIRA, 1970, p. 536-537).

Entretanto, passada a fase constitucional do início da década de 1890, a ferrovia Mogiana foi prolongada até Araguari e nesta parou, inclusive cedendo, mais tarde, seus direitos de exploração do ramal de Catalão para outra empresa. Os motivos que levaram à paralisação do projeto não diminuem o fator primordial, ou seja, a chegada da ferrovia ao Triângulo Mineiro reformulou toda a hierarquia regional e definitivamente colocou esta região em contato direto com a economia paulista, na função de entreposto do Centro-Oeste.

2.2. A rota regional da integração e do desenvolvimento

O advento dos transportes e comunicações "modernos", na região do Triângulo, alterou substancialmente as perspectivas quanto ao aproveitamento das potencialidades desta vasta região central do Brasil. Tornavam-se realidade economicamente viável os mercados do litoral e, ao mesmo tempo, impunha-se a necessidade da produção de mercadorias. Esta região, rica em potencial, se estendia por Goiás e Mato Grosso e estava diante da

⁹ Revista Uberlândia Ilustrada, Uberlândia, n. 14, p. 12, dez. 1947.

possibilidade de redimensionar e realizar seu excedente produtivo. Estavam abertas as vias que permitiriam não só o fornecimento de produtos ao litoral como também a entrada da imigração e dos produtos manufaturados. Dois aspectos deste comércio com o litoral são importantes: o primeiro é que a maior parte dos atacadistas que viriam ao Triângulo, através de seus cometas, no fim do século passado e princípio deste, era do Rio de Janeiro. Segundo que o sal, principal produto transportado pela ferrovia, não era beneficiado no Triângulo, mas vinha de São Paulo, do conhecido Rickman¹⁰. E é neste contexto que Uberaba e Araguari, inicialmente, e depois (Uberlândia), se colocavam diante do progresso, progresso que encurta distâncias, e se habilitavam a absorver os impulsos do "complexo cafeeiro".

2.2.1. *Uberaba: a fase ferroviária*

A ferrovia em Uberaba representou o coroamento de esforços anteriores para fazer desta cidade um elo entre o sertão da produção extensiva e o litoral do trabalho assalariado capitalista. Mas, como o controle da dinâmica da economia fugia por completo dos interesses de Uberaba, esta cidade teve uma função polarizadora menos abrangente do que o esperado. Um grande desfalque na área de influência de sua economia, como já salientado, foi dado por Araguari, que em 1897 foi beneficiada com a chegada dos trilhos da Mogiana e passou a assumir as funções de entreposto comercial com o sudeste de Goiás. A extensão da ferrovia até Araguari não só ampliava a área interligada ao mercado do litoral como também impunha definitivamente limites ao domínio polarizador de Uberaba nesta região. Um outro choque negativo na economia uberabense decorreu dos conflitos havidos, por volta de 1900, na região de Mato Grosso. Ou seja, Uberaba se via subtraída de parte do seu quinhão, uma vez que as lutas sangrentas nas terras de Mato Grosso se colocavam como uma barreira ao pleno desempenho do comércio uberabense nas praças daquele Estado¹¹.

Apesar do aviltamento da área de mercado provocado pelas mudanças externas, a economia de Uberaba ainda se mantinha como a principal referência regional do Triângulo, o que lhe permitia vantagens competitivas em seu derredor e a expansão das atividades produtivas e do contingente demográfico. Os dados da tabela 1 são esclarecedores quanto a três aspectos principais: o primeiro refere-se à nítida hegemonia comercial uberabense na primeira década do século XX; o segundo demonstra a emergência comercial de Araguari como ponto terminal da estrada de ferro e, o último, retrata a importância da

¹⁰ Ver reportagem do Jornal Correio de Uberlândia (CADERNOS..., 1988, p. 23-24), edição especial de agosto.

¹¹ A respeito, ver Pontes (1970, p. 92-95), que ressalta os manifestos aspectos impeditivos do desempenho comercial uberabense naquele período. Sobre tais conflitos, a Enciclopédia Barsa, v. 8, p. 90, enfatiza o ano de 1892 como o marco das lutas "sanguinolentas" no Mato Grosso.

própria ferrovia, pois apesar do grande número de estabelecimentos nos municípios não atendidos por ela, os respectivos valores das vendas expressam bem suas incipientes condições de funcionamento e influência regional.

Tabela 1 – Estatísticas sobre o comércio em municípios selecionados do Triângulo Mineiro nos anos de 1904-1905

Municípios	Número de estabelecimentos	Vendas anuais (Preço Corrente – mil-réis)
Araguari	23	1.260:000\$000
Araxá	50	500:000\$000
Monte Alegre	28	326:000\$000
Monte Carmelo	36	443:000\$000
Patrocínio	63	389:000\$000
Sacramento	87	1.304:000\$000
Uberaba	88	5.198:000\$000
Uberabinha	11	672:000\$000

Fonte: Jacob (1911, p. 432).

O caso de Sacramento merece destaque, por representar a área mais antiga de ocupação na região e por ter recebido a ferrovia na mesma data que Uberaba. Pelos dados apresentados de vendas e número de estabelecimentos, nota-se que Sacramento encontrava-se, na primeira década do século XX, na segunda posição regional em termos de porte comercial. Sua situação polarizadora era de baixo potencial no sentido oeste, área de influência de Uberaba, mas muito promissora, se explorada no sentido leste e nordeste, tradicional região agropecuária de Araxá. Esta área, situada no Alto Paranaíba, ainda não havia recebido os benefícios da ferrovia e passava a depender do comércio de Sacramento, que se encontrava ligado diretamente com o Porto de Santos. Entretanto, conforme pode ser visto mais à frente, o ramal de Jaguará a Sacramento sofreu um paulatino revés a partir de 1915, com a abertura de um traçado concorrente, implantado pela própria Mogiana, que fez a ligação direta de Ribeirão Preto a Uberaba. Também houve importante concorrência da estrada de ferro (Rede Mineira de Viação) que ligou Araxá e região, a partir de 1926, aos mercados do sul de Minas Gerais e do Rio de Janeiro. A economia do município de Sacramento continuou avançando até meados do século XX, mas em ritmo relativamente mais lento e sem grandes perspectivas de ampliação de sua área de influência econômica regional.

Assim, ao analisar o desempenho comercial como um indicador da dimensão da economia local e urbana, é possível enfatizar a relevância desta posição de entreposto de troca de mercadorias para impulsionar a econo-

mia local. Embora às vezes os interesses manufatureiros, agropecuários e comerciais se confundissem sob a dominância do mesmo capitalista, era inegável que, para o desenvolvimento do núcleo urbano, a supremacia se dava a partir do capital comercial, fonte principal da apropriação local do excedente mercantil.

No caso da economia de Uberaba, esta perderia definitivamente seu domínio sobre Mato Grosso no ano de 1911 com a implantação em terras paulistas da estrada de ferro Noroeste do Brasil, que canalizou de São Paulo diretamente para aquele Estado (município de Campo Grande) todas as transações que antes se realizavam, por vias terrestres, através do comércio de Uberaba. A cidade de Campo Grande se tornava assim herdeira natural do entreposto uberabense naquelas longínquas áreas.

O caso da ferrovia Noroeste representa um caso típico da vulnerabilidade da área de influência triangulina face às articulações políticas e econômicas externas. Esta ferrovia, como tantas outras que foram desenhadas, foi projetada inicialmente para ligar Uberaba a Coxim no Mato Grosso, o que provavelmente rearticulária a estrutura econômico-mercantil de Uberaba no território mato-grossense e no seu derredor. Mas conforme relata Mendonça (1974, p. 93):

terminados os estudos e localização da estrada foi cravada a primeira estaca para a respectiva construção [...]. Mas [...] a política fez-nos perder a estrada. Rodrigues Alves, na Presidência da República, comprometeu-se com o Governo de Minas a eleger Afonso Pena para a Presidência, como seu sucessor, desde que a Estrada de Ferro para Mato Grosso se construísse no Estado de São Paulo.

Assim, por influência de arranjos políticos maiores, a economia de Uberaba deixou de contar com uma nova ligação ferroviária e ainda ganhou uma concorrente.

Tendo em vista estes desdobramentos ocorridos no início do século XX, nota-se que a economia de Uberaba avançava por um processo de atrofiamento polarizador, perdendo também a competição no pontal e norte do Triângulo, respectivamente para Barretos, em São Paulo, e Uberabinha (futura Uberlândia), em Minas Gerais. O caso particular do desenvolvimento socioeconômico do município de São Pedro do Uberabinha será discutido separadamente, em face da peculiaridade de sua ascensão e em função dos propósitos deste texto.

O caso de Barretos (SP) segue mais ou menos o mesmo processo, já descrito, de localidade que se torna ponto terminal de estrada de ferro. No fim da linha da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, e em razão da sua maior proximidade com o principal mercado do país, Barretos pôde se especializar não só nas transações comerciais normais, mas também se transformou no maior centro pecuário do Brasil Central. Com a chegada dos trilhos em Barretos foi motivada a abertura de um porto de trânsito fácil e

rápido no Rio Grande, nas proximidades do município de Frutal, por onde começou a passar quantidade considerável de sal, café e outras mercadorias, inclusive o gado. Em Barretos se localizavam os abatedouros, por isso esta cidade se especializou na última fase da pecuária.

A pecuária neste período compunha-se de três fases distintas, com manifestações regionais diferentes. A primeira, que consistia na reprodução do rebanho até os seus primeiros meses, ocorria predominantemente nas regiões de Goiás e Mato Grosso. Na segunda fase, os invernistas triangulinos compravam o rebanho ainda jovem dos fornecedores das áreas citadas e cuidavam da tarefa de recria, quando então revendiam o gado para o abate no sul de Minas Gerais e Barretos (SP). E, na terceira fase, alguns municípios do sul de Minas, em particular as invernadas de Passos, Santa Rita de Cássia, Alfenas e Oliveira e o município de Barretos, principalmente pela posição geográfica, funcionavam como centros de convergência da pecuária regional.

A partir de tais divisões intrarregionais do trabalho, a economia de Uberaba foi a mais prejudicada em termos de influência regional, particularmente no que tange às definições dos caminhos econômicos do Centro-Oeste. A economia desta cidade ficou fadada a estreitos limites polarizadores. Apenas seu comércio de grande porte se aventurava além de suas áreas de influência municipais. Tendo por referência as bases logísticas deste novo esquema de divisão regional do trabalho, nota-se que a economia uberabense se voltou para o desenvolvimento da atividade pastoril, através da criação do zebu. Esta teve um desempenho notável de 1910 a 1920, abrindo novas e promissoras oportunidades econômicas, quando então, devido à peste bovina (1921), encerrou-se o primeiro período de apogeu do zebu. Não teria sido, portanto, a supremacia econômica do zebu a principal causa do enfraquecimento da competitividade regional da atividade comercial de Uberaba. Este núcleo urbano perdeu grande parte de funções polarizadoras e, ao contrário, teve na economia da pecuária especializada uma importante alternativa de acumulação de capitais.

Segundo Pontes (1970, p. 96),

venderam-se, aqui, para toda a parte, milhares de reprodutores puro-sangue desse gado, desde uma, duas, três e mais dezenas até uma centena de contos de réis por cabeça, parecendo que por cada quilo de peso de um exemplar de raça indiana se dava a mesma unidade de peso em ouro.

O gado zebu havia sido introduzido na região, de forma pioneira, ainda no século XIX, mas seria em Uberaba, pelo investimento e especialização de seus produtores, que esta raça demonstraria, mais tarde, ter encontrado um meio no qual se achava melhor do que na própria Índia. E, ainda de acordo com Pontes (1970, p. 368), "a rês, aqui, tem outro aspecto: maior peso, elegância das linhas do corpo, mansidão, etc."

Uberaba havia perdido sua capacidade de comandar o comércio regional, mas ainda continuou apresentando massa econômica relativa para posicioná-la como uma das principais áreas econômicas de polarização do

Triângulo, tendo no gado zebu o esteio de sua economia e a expressão de sua força política. É importante ressaltar que, embora o município de Uberaba tenha vivido certa prosperidade, além de manter-se como principal centro político da região, representado pelos coronéis da agropecuária e do zebu, as relações urbano-rurais eram frágeis. Isto ocasionou um baixo dinamismo e pouca diversificação da estrutura produtiva do núcleo urbano, em decorrência do enfraquecimento da influência regional do capital comercial.

A citação seguinte, que é uma passagem pela história das "fazendas de criação do Triângulo", serve como fechamento desta ideia, pois ilustra bem as delicadas relações urbano-rurais decorrentes da prosperidade do zebu, especificamente no que diz respeito à sua autossuficiência no município de Uberaba. Nas palavras de Mendes (1987, p. 30),

os criadores se dedicam às pesquisas para o aprimoramento do plantel e as exposições agropecuárias se realizam desde 1906, a princípio, nas próprias fazendas. O trabalho de seleção e o comércio do gado zebu tornam as fazendas um centro de atração para os comerciantes de gado. As famílias são geralmente numerosas, e os filhos ainda pequenos costumam estudar as primeiras letras na própria fazenda, para onde se levava um professor particular, residente ali. Também o dentista perambulava de fazenda em fazenda onde permanecia por tempo necessário para realização do seu trabalho. Atraídos por este pessoal numeroso, os mascates, comerciantes de tecidos, armari-nhos e outras quinquilharias percorrem as fazendas com frequência, devido ao aprimoramento e refinamento progressivo do gosto dos fazendeiros.

2.2.2. Araguari: o privilégio de ponto terminal da ferrovia

Núcleo urbano fundado na agropecuária extensiva e reminiscência do abandono da mineração, o incipiente povoado de Araguari que se formou no Triângulo Mineiro, a partir das primeiras décadas do século XIX, levou mais de cinco décadas para ganhar autonomia como município. De um notório lento crescimento inicial, a economia araguarina encontrou no final do século XIX a possibilidade de uma diferenciada expansão mercantil, a partir de sua ligação ferroviária com a economia cafeeira. Esta localidade, ao ser transformada em ponto final de transações da rede ferroviária e, com isso, receber a infraestrutura de armazéns da Cia. Mogiana, passou a assumir grande parte das funções de entreposto comercial desviadas de Uberaba.

O caso de Araguari é importante para revelar alguns aspectos decisivos do desenvolvimento local e regional do Triângulo Mineiro. Primeiro, a chegada da ferrovia nas terras araguarinas criava um promissor canal de integração comercial e produtivo com a região litorânea. Segundo, a transformação desta localidade em ponto terminal da estrada de ferro abria uma enorme potencialidade de canalizar para o comércio local todas as transações do seu entorno com um mercado em franca expansão, a economia ca-

feira paulista. Por fim, o que se procura evidenciar é o fato de que Araguari ficou posicionada ao final da ferrovia e não no extremo dos fluxos econômicos e demográficos. Portanto, a última estação da ferrovia Mogiana e toda a infraestrutura de armazenagem que esta criou passou a permitir que a economia desta cidade se beneficiasse de ser o melhor ponto de integração dos fluxos do Brasil-Central com o litoral. Caso fosse transformada em ponto final da ferrovia e também dos fluxos, com certeza, poucos benefícios teriam sido alcançados.

A polarização pela economia de Araguari de seu entorno agropecuário e de todo o sudeste goiano deve ser vista em duplo sentido. Por um lado, Araguari passou a exercer uma força centrípeta sobre as esparsas atividades produtivas que se estendiam por uma vasta região do oeste de Minas e do sul e sudoeste de Goiás. Por outro, a ferrovia, à medida que integrava Araguari nos principais mercados do litoral, passou a representar a possibilidade e o estímulo ao desenvolvimento da produção de mercadorias (valores de troca) em toda esta região. Esta cidade, agora privilegiada como ponto terminal da estrada de ferro, tornar-se-ia um importante "locus" de apropriação do excedente regional. Esta função polarizadora estimulou a expansão do capital comercial e a própria diversificação das atividades produtivas e expansão da agropecuária.

Uma caracterização deste processo foi apresentada por Araújo (1981, p. 45), ao enfatizar que

sob o domínio do capital comercial sediado no Triângulo Mineiro, é que se dá a integração de Goiás no mercado nacional, este representado principalmente pelo complexo cafeeiro que concentrava a acumulação de capital na economia brasileira. O grosso do produto pecuário e agrícola exportado de Goiás e as importações de todos os artigos passam a se realizar através da intermediação comercial das cidades do Triângulo. Não se pode analisar, portanto, a partir desse período (1890), a economia de Goiás, sem levar em conta esse domínio comercial.

Conforme pode ser visto na tabela 2, a análise dos indicadores de importação, por volume em peso, dos principais produtos transportados pela ferrovia, apresenta um dimensionamento das inserções comerciais das diversas localidades. É certo que se os dados estivessem em valores monetários permitiriam uma análise mais seletiva, podendo hierarquizar as localidades pelo grau de importância na geração de renda. Mas mesmo em termos de volumes estes dados já ajudam a caracterizar alguns pontos importantes. Primeiro, a existência de quatro localidades com atividades produtivas mais expressivas: Conquista, Uberabinha, Uberaba e Araguari. Segundo, o destaque para as duas principais áreas de distribuição comercial na região: Uberaba, na ponta sul, e Araguari, na parte norte, funcionando como ponto extremo de integração de vastas e antigas áreas de mineração e expansão agropecuária de Goiás e oeste de Minas. Por fim, chama atenção o fato de

que ao final da primeira década do século XX era o município de Araguari que apresentava as maiores potencialidades para desempenhar as funções de principal polo econômico regional.

Tabela 2 – Importação pelas estações da Estrada de Ferro Mogiana em 1907 (peso em quilos)

Estações da Mogiana no Triângulo Mineiro	Cereais	Açúcar	Aguardente	Sal	Diversas	Total
Sacramento	15.523	14.521	172	168.541	207.527	406.284
Conquista	121.840	45.633	4.183	545.478	1.056.623	1.771.757
Engenheiro Lisboa	8.063	2.952	--	44.561	176.775	232.351
Paineiras	8.983	3.840	--	19.520	87.164	119.507
Uberaba	303.790	90.347	15.227	1.313.375	2.670.817	4.427.120
Mangabeira	2.200	--	--	--	3.877	6.077
Palestina	1.100	--	--	5.400	5.742	12.242
Irara	1.790	--	30	--	17.321	19.011
Uberabinha	74.209	1.050	3.296	1.481.904	1.174.013	2.734.472
Sobradinho	124	--	--	3.000	17.850	20.974
Araguari	159.261	20.661	3.495	3.202.662	2.510.465	5.896.744

Fonte: Jacob (1911, p. 422).

Entretanto, Araguari conheceu seus primeiros entraves polarizados quando a Estrada de Ferro Goiás, que havia ficado com a concessão do ramal de Catalão, cedido pela Cia. Mogiana, partindo desta cidade, adentrou o sul de Goiás e atingiu em 1913 o povoado de Campo Limpo, até então pertencente ao município de Catalão. É fato que Araguari tenha se beneficiado de ser sede da infraestrutura de uma nova ferrovia, o que permitiu ampliar seu parque ferroviário e construir as benfeitorias de um complexo arquitetônico formado por vários prédios, como uma nova estação, um almoxarifado, um armazém de cargas, uma tipografia, uma central de telégrafo e a Vila Operária. Assim, apesar do impulso inicial ao núcleo urbano e à sua economia municipal, o certo é que o prolongamento dos trilhos representava uma ameaça à sua área de influência comercial.

Na verdade, o projeto que viabilizou a construção da estrada de ferro que adentrou o solo de Goiás já trazia em seus planos uma velha e recorrente aspiração das lideranças políticas e econômicas daquele Estado, que era a de se integrar diretamente aos principais mercados do litoral, livrando-se da intermediação, ou como eles diziam: “do julgo do capital sediado no Triângulo Mineiro”. Foram muitas idas e vindas de uma negociação envolvendo o governo federal, cujos interesses buscavam dotar Goiás de uma extensa malha ferroviária. Em 28 de março de 1906, enfim, a estrada recebeu

a denominação de Estrada de Ferro Goiás, por meio do Decreto Federal nº 5.949, do então presidente Rodrigues Alves. Anteriormente ela havia sido planejada como Estrada de Ferro Alto Tocantins, autorizada para construir e explorar o trecho de Catalão a Palmas, com o objetivo de ligar a antiga capital de Goiás a Cuiabá, e estas à rede ferroviária do país. O sentimento presente nas lideranças goianas era de que a economia de seu Estado encontrava-se estrangulada pela falta de alternativa logística de transporte, dificultando o escoamento de sua produção, que se encontrava subordinada ao interesse e exploração dos capitais sediados no Triângulo Mineiro.

Com o prolongamento dos trilhos ao Estado de Goiás, Araguari perdeu gradativamente sua dinâmica principal, que era a de receber os impulsos da economia paulista e intermediá-los com o sudeste goiano. Restava a esta cidade certa projeção, dividida com Uberabinha e Uberaba, sobre a porção leste do Triângulo. A promissora centralidade de Araguari iniciava um processo de inflexão em sua posição de ponto terminal da ferrovia em relação ao mercado de Goiás, posição esta definitivamente deteriorada quando os trilhos avançaram em direção à cidade goiana de Anápolis (1935)¹².

Até a década de 1920, sob os efeitos da influência da Mogiana, as principais cidades triangulinas, mas principalmente Uberaba e Araguari, ampliaram sem grandes resistências seus domínios econômicos sobre o leste e o oeste do Triângulo, reintegrando as duas porções numa única lógica regional. Ou seja, a histórica ruptura existente entre as áreas do oeste e do leste do Triângulo Mineiro, originada pela logística de integração com São Paulo ou com o sul de Minas Gerais e Rio de Janeiro, começava a ser unificada pela projeção regional da economia das localidades servidas pela Mogiana.

Este curto período de unificação chegou ao fim quando os trilhos vindos do sul de Minas Gerais adentraram a região do Alto Paranaíba e a ligaram diretamente ao Rio de Janeiro. A partir deste momento, as cidades de Araxá e Patrocínio (1919) passaram a contar com os benefícios ferroviários, servidas pela Estrada de Ferro Oeste de Minas (que em 1931 passou a denominar-se Rede Mineira de Viação – RMV), que as colocava em contato com o mercado da capital federal, ligando-as a Barra Mansa (RJ), onde se entroncava com a Central do Brasil¹³.

Em 1931, as estações de Patrocínio e Uberaba eram os pontos terminais da RMV no território triangulino. De Patrocínio a Catalão encontrava-se em construção a linha de entroncamento com a Estrada de Ferro Goiás. De Serra do Salitre a Patos de Minas estava em estudo uma ligação que, embora iniciada, nunca foi efetivada. Portanto, a logística existente neste início de década era: Patrocínio-Serra do Salitre-Ibiá e Uberaba-Araxá-Ibiá. De Ibiá partia uma linha para as estações de Campos Altos-Bambuí-Garças (Iguatama).

¹² Uma análise deste processo foi realizada por Araújo (1981), em especial o capítulo IV.

¹³ Para mais detalhes, ver a respeito Lima (1934) e também a Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais (1970, p. 82-83).

Na estação de Garças encontravam-se dois entroncamentos, sendo um em direção a Divinópolis-Belo Horizonte e outro no sentido de Formiga-Lavras-Barra Mansa-Angra dos Reis (RJ). Em Barra Mansa, já no Estado do Rio de Janeiro, a estrada que vinha de Garças entroncava-se com a Central do Brasil, que levava à Capital Federal. Vale ressaltar que o traçado desta ferrovia não atendia diretamente aos interesses de polarização de Belo Horizonte, haja vista o fato de que quando esta foi projetada, para ligar o planalto goiano ao porto de Angra dos Reis, a capital mineira era Ouro Preto.

Embora a força centrípeta e os estímulos exercidos pela economia carioca fossem muito menores que os exercidos pela economia paulista, a importância do transporte ferroviário, no período, possibilitava certa independência da porção leste do Triângulo em relação ao capital mercantil sediado na rota da Mogiana. Com isso, foi nítida a retomada de uma paulatina ruptura econômica, nas décadas de 1920 e 50, entre a porção oeste do Triângulo Mineiro, ligada a São Paulo, e a sua porção leste, ligada a Minas Gerais e ao Rio de Janeiro.

O que pode ser notado na expansão ferroviária regional do início do século XX é que o projeto da Ferrovia Oeste de Minas (depois transformada em Rede Mineira de Viação) não logrou pleno êxito em disputar e atrair o fluxo mercantil da economia do Triângulo Mineiro para Minas Gerais, mesmo quando inaugurou suas estações de Uberaba (1926) e Catalão (1942). Entretanto, não restam dúvidas de que pelo menos este empreendimento conseguiu atrasar, em algumas décadas, a projeção econômica e social do oeste sobre o leste. Assim, gradativamente e impulsionada pela economia paulista, a estrutura produtiva triangulina precisou esperar até a década de 1970 para avançar sua área de influência pelas microrregiões do Alto Paranaíba, do Planalto de Araxá e das mesorregiões central mineira e noroeste de Minas, fazendo refluir a projeção da capital mineira.

Portanto, a chegada das ferrovias no Triângulo teve duplo impacto. De um lado, este meio de transporte, pela sua capacidade de transformação e integração, distinguia as localidades integradas à economia mercantil-capitalista daquelas que continuariam fadadas ao anacronismo. De outro, as duas ferrovias, pela segmentação que operaram no mercado regional, separaram o Triângulo Mineiro em duas áreas com características bastante distintas: uma integrada à dinâmica paulista e outra ligada marginalmente à economia mineira e fluminense.

Na verdade, ao ser destacada a diferenciação entre as duas porções do Triângulo, o objetivo é enfatizar basicamente a potencialidade do capital comercial exercida no período iniciado com o advento da ferrovia Mogiana, ou seja, de finais do século XIX a meados do século XX. Assim, não é o propósito negar que a pecuária desenvolvida extensivamente em toda esta região tenha desempenhado uma estreita relação econômica com o sul de Minas, pois, como já apontado, esta atividade não era condicionada pelas precárias infraestruturas de transportes. Por sua vez, não estão sendo esquecidas as origens da ocupação demográfica da região, isto é, basicamente com pessoas oriundas de terras mineiras. Da mesma forma, é fato que São

Paulo não cumpriu diretamente um importante papel no adensamento populacional desta região.

O que se procura principalmente é delinear o sentido dominante da projeção econômica e social do Triângulo Mineiro, buscando a direção básica de suas transformações e, neste aspecto, não se entende a diferenciação intrarregional sem uma devida compreensão da dinâmica da economia paulista e das condições e momentos da integração regional.

No aspecto econômico, as áreas do Triângulo situadas mais a oeste sempre estiveram mais ligadas à economia paulista, embora recolhessem seus tributos aos cofres de Minas. Foi a força da economia paulista e a sua precoce integração ferroviária com o Triângulo que estabeleceram a rota econômica do desenvolvimento regional e de algumas localidades. O lado sociocultural da integração, em grande medida, esteve ligado ao intercâmbio comercial, o qual determinava a direção dos fluxos e, portanto, era o fator de estreitamento das relações sociais. Assim são encontradas nesta região duas faces distintas, uma mais paulista e goiana (oeste), e outra mais mineira (leste).

Entretanto, à medida que a integração na dinâmica da economia cafeeira possibilitou a emergência diferenciada de Uberaba e Uberlândia e a consequente delimitação das suas áreas de influência e polarização, passou-se a um processo de maior interação regional, sob o comando do dinamismo da economia destas duas cidades. O principal desdobramento ulterior foi que, paulatinamente, a distinção foi dando lugar ao que se pode qualificar de formação, propriamente, de um ambiente regional triangulino, delineado, predominantemente, por uma confluência, específica, de mineiros, goianos e paulistas.

2.2.3. Uberabinha: a virtuosa integração ferrovia-rodovia

A emergência do povoado de São Pedro de Uberabinha, que deu origem ao atual município de Uberlândia, não guarda nenhuma importante diferenciação quanto ao processo de ocupação geral do restante das terras triangulinas, empreendido nas primeiras décadas do século XIX. A posição geográfica desta localidade em relação aos fluxos econômicos empreendidos na época não apresentava quaisquer vantagens diferenciais para o fomento das atividades econômicas, para além de suas condições naturais básicas. Assim, conforme registros históricos deste município, suas terras foram ocupadas por rústicas fazendas de agropecuária formadas por sesmarias outorgadas pelo governo imperial a partir de 1818¹⁴. Os primeiros ocupantes destas sesmarias eram geralistas vindos das regiões mineiras de Paraopeba e Formiga, sem grandes posses e dispostos a fixarem residência e iniciarem atividades produtivas elementares.

Para além da importância dos registros históricos que ajudam a preservar a memória coletiva, do ponto de vista econômico, as caracte-

¹⁴ A respeito, ver Arantes (2004), Teixeira (1970) e Pezzuti (1922).

rísticas e condições em que se originou e desenvolveu esta localidade, até a última década do século XIX, foram tão incipientes quanto diversos outros pontos marginais de povoamento que se formaram na região. Na verdade, conforme discutido no primeiro capítulo, várias outras áreas circunvizinhas ao povoamento de São Pedro de Uberabinha apresentaram, ao longo de todo o século XIX, uma combinação de inserção comercial, desenvolvimento econômico e representação política muito mais expressiva. Se for tomada como referência a data de criação dos municípios na região, conforme tabela 1 do capítulo primeiro, como expressão dos estágios de seus respectivos desenvolvimentos econômicos e representação política, percebe-se que o núcleo de Uberabinha ocupou uma posição derradeira.

A hipótese a ser aqui defendida é a de que o engate virtuoso da formação econômica de Uberabinha se constituiu em momento peculiar da expansão dos trilhos por suas terras. A transformação da antiga vila em município, com desmembramento de terras do município de Uberaba e Monte Alegre, ocorreu no mesmo período em que estava sendo construída a ferrovia Mogiana na região. O fato de o traçado da ferrovia ter beneficiado a localidade de Uberabinha, com certeza, representa um importante marco na sua história.

É natural que historiadores e memorialistas regionais, olhando para o fato histórico do pujante crescimento local, procurem encontrar explicações na ação de alguma personalidade de referência. Entretanto, conforme já destacado, esta ferrovia privada foi formada por forças externas, representadas pela riqueza e pelos interesses dos homens do café e sua programação original era tão-somente ligar Campinas às margens do Rio Grande, na divisa de São Paulo com Minas Gerais. Seu prolongamento às terras do Triângulo, no final do século XIX, considerando que aqui não tinha e não se transformou em área de café, decorreu dos interesses de seus proprietários de explorarem uma possível ligação com a nova capital federal, naquela época, sendo discutida para ser erigida em algum lugar de Goiás. Assim, das margens do Rio Grande, onde se encontrava originalmente, até algum ponto em Goiás, próximo à possível localização da futura capital federal, as localidades mais expressivas na região eram Uberaba, Bagagem (Estrela do Sul), Araxá e Paracatu, todas em Minas Gerais, e no Estado de Goiás as comunidades mais importantes eram Catalão, Luziânia, Pirenópolis e a cidade de Goiás. Partindo de sua posição final nas margens do Rio Grande era justificável que a ferrovia fizesse o traçado que marcou sua história. Ou seja, uma curva à esquerda para atingir o município de Uberaba, principal ponto de referência econômica no período, e depois seguir em linha reta no sentido norte, na direção de Catalão, de onde poderia mais tarde chegar à futura e, naquele momento, ainda incerta localização da capital federal.

Portanto, o traçado da ferrovia no triângulo levou em consideração as posições de Uberaba e do município de Catalão, não sendo nem

Araguari nem a futura Uberlândia decisivas para determinar sua direção, naquelas condições. Na verdade, Catalão também não era atrativo pela dimensão de sua economia, mas pelo fato de que por ali ou em algum ponto mais ao norte poderia ser instalada a nova capital federal. Os desdobramentos do processo de implantação da ferrovia, combinados com o esmorecimento dos anseios de levar a capital para o interior, fizeram de Araguari o ponto final da Mogiana e, com isso, mudaram radicalmente, conforme discutido anteriormente, a história desta localidade. Quanto à pacata Uberabinha, a ferrovia passou por suas terras sem causar um grande impacto sobre sua colocação regional, não despertando, portanto, um interesse de âmbito superior à organização produtiva local do município. A ferrovia nesta localidade era apenas uma potencialidade a ser aproveitada, porém não era condição suficiente para engendrar maior dinamismo dos fluxos demográficos e econômicos. O diferencial significava a ligação direta com o mercado cafeeiro e a possibilidade de seu aproveitamento consistia em sua capacidade de implementar uma aglomeração de funções, possíveis apenas, dadas as especificidades históricas do capitalismo, em situação de polarização regional.

O mapa 10 reforça a argumentação de que Uberabinha não representava para a Estrada de Ferro Mogiana uma posição de grande interesse. O que se nota é que no desenho oficial da ferrovia apenas duas estações foram destacadas na região: a de Uberaba e a de Araguari. Esta evidência ajuda a desconstruir um argumento relativamente subjetivo que procura enfatizar que personalidades residentes na área do atual município tiveram papel decisivo no traçado e na implantação da ferrovia. Outrossim, merece ênfase o fato de habitantes locais destacarem com otimismo e ufanismo os sinais de progresso associados à presença promissora de tão moderno meio de transporte. Esta situação era comum nos discursos das lideranças políticas de qualquer outra localidade beneficiada ou com aspirações de vir a ser contemplada com os referidos trilhos de ferrovia. O problema não está no ufanismo daquela população, mas na metodologia de tomar uma circunstância corriqueira a várias realidades locais e transformá-la em interpretação singular e diferenciada. O fato é que naquele momento Uberabinha era apenas ponto de passagem, como tantos outros, como Sacramento e Conquista, para as pretensões da ferrovia de atingir um objetivo mais longo e incerto nas terras de Goiás: a futura capital do país.

O traçado original da ferrovia corrobora a interpretação anterior, pois, na verdade, a linha não adentrou a área urbana original de Uberabinha. Originalmente os trilhos vindos de Uberaba cortaram pelo meio do cerrado em direção a Araguari, edificando sua estação, em ponto alto e afastado da sede do município. Assim, em vez de esta cidade ter servido de referência para atrair a ferrovia, foi a estação da ferrovia que funcionou como propulsora para remodelar espacialmente o ulterior desenho urbano da cidade. Não foi a localização original das casas e ruas da cidade que definiu o traçado da ferrovia e a localização da sua estação ferroviária. Portanto, foi uma combinação ulterior de integração modal entre ferrovia e rodovia, possibilitada pelas ações do Estado e da iniciativa privada, que colocaram Uberabinha em posição de destaque dentro da nova logística de integração regional. Segundo relata Pezzuti (1922, p. 29),

a estrada de ferro foi inaugurada em Uberabinha em fins de 1896 e até 1909, data da abertura da ponte 'Afonso Pena', Uberabinha continuava a ser o mesmo burgo morno e desalentado das antigas eras, sem animação, sem ideias, sem melhoramentos apreciáveis.

A história do engate virtuoso da futura Uberlândia começa quando esta foi contemplada, indiretamente, pelo Governo Federal, com a construção, em 1909, da Ponte Afonso Pena, na divisa de Minas Gerais com Goiás, nas imediações do atual município de Itumbiara (GO). Esta ponte, erguida com recursos públicos, sobre um dos principais obstáculos naturais, o grande leito fluvial do Rio Paranaíba, foi responsável por colocar em estreito contato de comércio o Triângulo Mineiro com todo o sudoeste de Goiás. Ou seja, Uberabinha, como simples estação intermediária da ferrovia, poderia ter perdido o bonde da história regional, como Sacramento e Conquista. Assim, se não fosse este benefício governamental que a permitiu exercer a decisiva função de terminal rodoferroviário, mesmo com os trilhos já tendo avançado no sentido de Araguari e depois para Goiandira e Anápolis, esta dificilmente ocuparia uma posição logística tão diferenciada. Retornando às observações de Pezzuti (1922, p. 30, destaque nosso), é possível notar como ele caracterizava o referido acontecimento:

construída às expensas da União, a ponte 'Afonso Penna', assim se tornando fácil, praticável e segura a grande via de penetração no sul Goyano, interposto quase único de todo o movimento agrícola e comercial de vastíssimas e opulentas regiões, Uberabinha, dada a sua feliz collocação, tornou-se pela força das circunstâncias, o empório natural de todo movimento que a ferrovia Mogiana escôa para os grandes centros de população e para o litoral

A efetivação, contudo, da dominação da economia de Uberabinha sobre grande parte da região, seria consolidada a partir de 1913 com a construção, por uma empresa privada, a Companhia Mineira de Auto Viação

Intermunicipal, de uma ligação por estrada de rodagem, desta cidade à referida ponte, incorporando à sua área de influência econômica todo o sudoeste goiano e norte triangulino. Só assim se despontaria a economia do município de Uberabinha, consolidando-se como principal entreposto comercial regional, sob a conjunção do tripé ferrovia-rodovia-Ponte Afonso Pena. Este empreendimento privado de construção rodoviária pode ser considerado arrojado a partir de uma visão histórica do processo. Mas sua relevância só ganha importância decisiva quando associada à constituição das outras duas etapas do tripé, e além do mais, no âmbito de condições topográficas favoráveis. Na verdade, desde a abertura ao público do fluxo pela ponte (1909) e, portanto, alguns anos antes da efetivação da rodovia (1913), como já apontava Pezzuti (1922), o primitivo carro de boi já delineava a futura logística regional: sul e sudoeste goiano-Ponte Afonso Pena-estação ferroviária de Uberabinha.

As condições topográficas favoráveis merecem destaque em função da construção rodoviária empreendida no Triângulo e sul de Goiás, pois, na verdade, as maiores barreiras eram os leitos fluviais, e daí a importância da Ponte Afonso Pena sobre o Rio Paranaíba. Ou seja, com a construção da referida ponte abriu-se o tráfego dos carros de bois de Goiás para o Triângulo, privilegiando-se naturalmente a estação ferroviária de Uberabinha, cuja economia seria, a partir daquele momento, potencializada pela modernização rodoviária.

Feita a ressalva que procura relativizar a dimensão econômica do empreendimento rodoviário regional, sem o menor propósito de descaracterizar o arrojo dos seus idealizadores e construtores, a seguir, a título ilustrativo deste contexto, apresenta-se um retrato de época da estrutura básica desta histórica construção rodoviária, resgatado em entrevistas da imprensa com os que vivenciaram este processo.

As primeiras estradas foram abertas com o auxílio de burros, que puxavam uma lâmina niveladora; posteriormente, utilizou-se para o serviço trator importado, com rodas de ferro e movido a querosene [...] as estradas eram uma lástima. Verdadeiros trilhos abertos no cerrado, ou picadas nas florestas, que os pneus pequeninos, apenas dois na frente e dois atrás, iam alargando, amansando com cargas que variavam de 2.000 a 4.000 quilos (o que era uma temeridade). Nos córregos, as companhias de viação construía mata-burros e umas pontes fracas nos rios mais perigosos. A travessia do Rio dos Bois era muito perigosa. Eram três lances de Ponte [...]. Às vezes, os próprios motoristas consertavam pontes e mata-burros. No tempo das chuvas, atoleiro era demais [...]. (CADERNOS..., 1988, p. 21, 24).

Com a expansão do fluxo rodoviário, Uberabinha se habilitava ao domínio regional como o mais promissor e um dos três maiores municípios do Triângulo, depois de Uberaba e Araguari, segundo Capri (1916, p. 134), "sendo, no entanto, um dos mais ricos". Este autor procura, na verdade, ressaltar as riquezas naturais deste município e uma de suas peculiaridades marcantes

desde a sua formação, qual seja, o caráter concentrado de sua riqueza urbana e as expectativas abertas à economia pela nova logística de integração.

2.3. O regionalismo e seus impactos no Triângulo Mineiro

A principal forma de manifestação regionalista das lideranças políticas triangulinas ganhou visibilidade através dos movimentos separatistas. Estas manifestações remontam a meados do século XIX e sempre representaram uma reivindicação política concreta, comandada pelas demandas das classes dominantes, associada aos períodos de crise ou dificuldades pontuais da economia regional. Por isso, essas demandas se fizeram representar numa expressão de várias faces, mas de modo geral tiveram o mesmo desfecho: a reivindicação no Governo do Estado de benefícios concretos para a região.

Foram vários os episódios registrados ao longo da história, sendo que os primeiros movimentos separatistas de que se tem notícia ocorreram por volta de 1857 e também 1875, quando o Triângulo, controlado politicamente por alguns grandes coronéis da pecuária e uns poucos comerciantes, ainda podia ser chamado de Sertão da Farinha Podre. Sabe-se que o movimento de 1875 foi um levante político, iniciado no município de Prata, e tinha por bandeira o propósito de anexar esta região (sem limites precisos) à Província de São Paulo. Na verdade, algumas décadas antes, por volta de 1840, como desdobramento da disputa entre liberais e conservadores, chegou-se a empunhar, em terras de Araxá, a bandeira do separatismo. Mas não um separatismo regional e sim do território nacional. Se estes primeiros levantes na região apresentavam força política e intenções concretas não é possível avaliar. O fato é que, durante o período imperial brasileiro, muitas manifestações regionalistas foram deflagradas e diversas batalhas territoriais foram empreendidas.

É do início do século XX que desdobraram no Triângulo Mineiro os movimentos separatistas com feições propriamente regionalistas. Neste contexto, insurgiu, em 1906, o que pode ser considerado o primeiro movimento separatista, verdadeiramente empunhando a bandeira da marginalização da região pelo Estado de Minas, ao qual pagavam os impostos. A ausência deste Estado no Triângulo era patente, uma vez que sequer possuía ligações viárias diretas, motivando as demandas de infraestruturas social e econômica, acrescidas das isenções de impostos. A burguesia de Uberaba, que se encontrava carente de infraestrutura social e econômica, e não possuía os meios locais para concretizá-la, uniu-se aos proprietários de terras da agropecuária extensiva. Estes últimos, por sua vez, demandavam pontes, estradas, isenções de impostos etc., e juntos organizaram um levante separatista de cunho reivindicatório. O movimento tinha força, pois na sua base estavam os grandes proprietários de terras. Muitos deles com interesses urbanos e rurais e, pela própria posição social, possuíam capacidade de mobilização e resistência.

Como consequência, os benefícios das reivindicações vieram logo, alguns em termos concretos, favorecendo mais diretamente Uberaba, principal cidade do Triângulo. Pelo Decreto nº 6.062, de 14 de junho de 1906, o Governo João Pinheiro concedeu a equiparação do Ginásio Diocesano de Uberaba com o Pedro II de Belo Horizonte. Em 1908, criou o Grupo Escolar Brasil, dotando Uberaba das melhores condições educacionais de toda a região. No ano seguinte, o Governo do Estado de Minas fez a indicação de dois representantes de Uberaba para a Câmara Federal, criou uma agência bancária e trouxe de volta para esta cidade o Batalhão de Polícia do Estado. Ainda em benefício de Uberaba, o governo, por meio do Decreto nº 6.438, de 27 de março de 1907, autorizou a construção do ramal ferroviário de Araxá-Uberaba. Este projeto propunha ainda um prolongamento do ramal até as margens do Rio Paranaíba (lei de 31 de dezembro de 1907), passando pelos municípios de Prata e Ituiutaba. Este trecho ferroviário havia sido contratado de uma companhia estrangeira que, pelos termos do acordo, obrigava-se a construir outro ramal partindo do ponto mais conveniente da linha Uberaba-Rio Paranaíba até Morrinhos, em Goiás, prolongamento nunca executado¹⁵.

Se este projeto também tivesse sido realizado tudo indica que a história do Triângulo poderia ter sido muito diferente. Provavelmente Uberlândia teria sido apenas mais um ponto de estação ferroviária e a construção da Ponte Afonso Pena não teria tido o menor efeito sobre a economia desta cidade. Os caminhos econômicos teriam sido outros e, portanto, uma direção diferente dos fluxos teria promovido no Triângulo uma forma de organização imprevisível. Mas felizmente para a comunidade de Uberlândia este ramal só chegou até Uberaba, quando foi aberto o tráfego de Ibiá-Araxá-Uberaba, da Estrada de Ferro Oeste de Minas, em 7 de novembro de 1926.

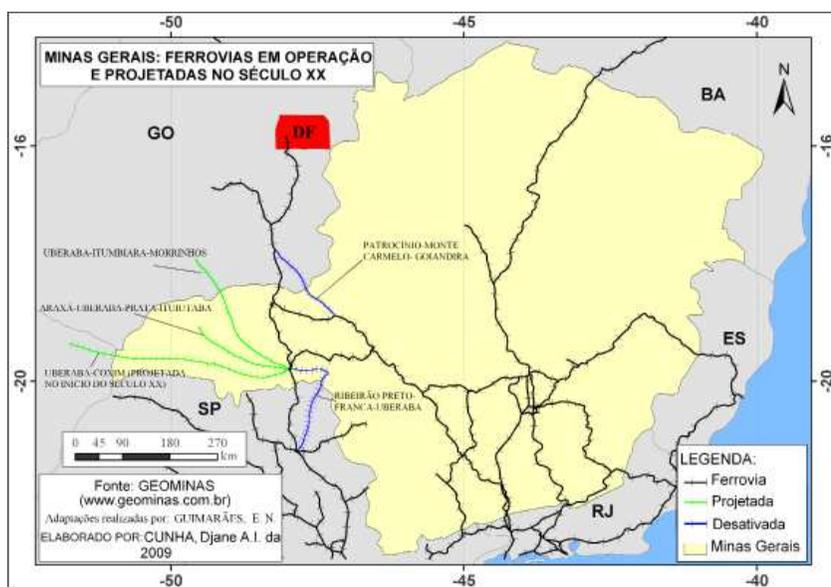
Como resultado indireto das ações reativas do governo mineiro, que resolveu dotar o Triângulo de estradas de ferro, a Companhia Mogiana decidiu, na mesma época, prosseguir na construção do trecho Igarapava-Uberaba, que se encontrava paralisado há anos, conforme o mapa 11. Sua inauguração ocorreu em outubro de 1915 e trouxe como importante benefício uma ponte ferro-carril de pedestre sobre o Rio Grande, na divisa com São Paulo. Esta decisão da Mogiana de traçar outra ferrovia quase paralela a anterior, fazendo ambas a mesma ligação Ribeirão Preto-Uberaba, trouxe como consequência um paulatino abandono do ramal que passava por Sacramento, Conquista e Franca, finalmente desativado na década de 1970.

Por fim, como resultado deste movimento, o governo também autorizou em 1906 a construção da Ponte Afonso Pena sobre o Rio Paranaíba, nas imediações de Itumbiara, fazendo a ligação do Triângulo com Goiás. Tal obra grandiosa, conforme comentado, privilegiou Uberlândia, integrando-a na rota econômica com São Paulo. Dessa forma, este município, que não havia recebido nenhum benefício direto do movimento separatista, até

¹⁵ Informações reveladas por Pontes (1970, p. 147-149).

porque sua força política era diminuta, teria nesta ponte, conquistada pelas lideranças de Uberaba, a possibilidade de seu crescimento econômico, conforme já comentado. Criou-se, assim, um fato curioso. Considerando os projetos de construção ferroviária até as margens do Paranaíba, esta obra não possuía os objetivos explícitos para a função que veio a desempenhar, qual seja, canalizar para a economia uberlandense toda a produção agropecuária de Goiás. Na verdade, seu objetivo era encaminhar para a estação ferroviária de Uberaba os fluxos de comércio com o sudoeste de Goiás. Mas como a ferrovia não saiu do papel e a ponte foi construída, a logística dos fluxos ganhou uma nova configuração.

Mapa 12 – Ferrovias em operação e projetadas: século XX



Fonte: www.geominas.gov.br. Elaboração própria ilustrativa.

Algumas promessas de contenção das demandas regionalistas não foram cumpridas e as lideranças políticas do Triângulo continuariam se sentindo marginalizadas pelo Estado, advogando que as leis que serviam para Minas não levavam em consideração as prioridades triangulinas. Isto é fácil de perceber, pois o domínio político de Minas encontrava-se nas regiões da Zona da Mata, Sul e Metalúrgica, que tinham seus interesses voltados para o café, a tecelagem e o leite. O argumento histórico é o de que os impostos arrecadados no Triângulo sempre foram maiores do que os gastos do Estado na região. Portanto, é importante pensar a ponte, assim como os subsídios à ferrovia (sem que sejam esquecidas as expectativas da nova capital), não como intervenções do Estado sob a forma aparente de gastos contábeis. Estes, provavelmente, há muito tempo já foram repostos aos cofres estadu-

ais. Acima de tudo, estes investimentos devem ser pensados como ações do setor público que tornaram possível a expansão produtiva da região e, daí, a fonte de recursos para retornar aos cofres estaduais. Assim, o que se pretende é mostrar o lado investimento desta despesa, no qual os tributos não devem ser vistos como simples amortizações de gastos, mas como parcelas dos lucros retidos progressivamente por poucos e tributos pagos, regressivamente, por todos.

Como resultado de novas demandas regionalistas, instalou-se, no ano de 1919, outro levante separatista, também de cunho reivindicatório. Este trouxe como resultado um fortalecimento político do Triângulo e a retomada das obras públicas paralisadas. Ou seja, a pauta de separação era muito mais uma forma de atrair benefícios do que um plano concreto e talvez viável, além do que, estes retornavam preferencialmente à cidade de Uberaba, que comportava a maior representação política. A luta pela emancipação era, pois, uma movimentação política que unificava as classes produtoras, principalmente as do oeste, para combater o isolamento político, que possibilitava ao governo tomar decisões à revelia dos interesses das classes dominantes do Triângulo. Neste ano de 1919, é bom ressaltar que as lideranças araguarinas, cuja economia encontrava-se em momento econômico próspero, e eram as principais negociadoras com o leste do Triângulo, não se colocaram favoráveis ao processo separatista. Isto reforça a ideia de que era um movimento político reivindicatório que procurava soluções imediatas para os momentos críticos e que nem sempre unificava todas as lideranças, ou seja, tratava-se de um regionalismo fragmentado.

Em 1935, a história separatista novamente se repetiria. Apoiando-se mais uma vez no argumento de que a região encontrava-se em abandono e espoliada pelos cofres do Estado de Minas Gerais, teve início outra articulação política, com origem em Uberaba e repercussões favoráveis em Araguari, Uberlândia, Sacramento, Araxá e Ituiutaba. Era um período em que toda a região se encontrava diante do anacronismo de sua infraestrutura básica. E, da mesma forma que os demais movimentos separatistas, alguns benefícios vieram e outras promessas também. Desta vez, Uberaba conquistou com o governo estadual os recursos para a construção dos serviços públicos de eletricidade e higiene (saneamento). Nem seria preciso ressaltar a importância destes benefícios para o progresso desta cidade, que há muito tempo padecia desta infraestrutura e para a qual o governo local e a iniciativa privada não tinham soluções. Araxá recebeu reforço em seu sistema público de eletricidade e foi construído seu imponente cassino-hotel, o que a colocou como uma das melhores estâncias balneárias do interior. Em decorrência deste movimento, o governo decidiu construir a rodovia Belo Horizonte-Araxá-Uberaba e a ponte do canal de São Simão, em parceria com o Governo de Goiás.

Aparentemente a ponte do canal de São Simão não reflete sua real importância. Mas vista como uma via de acesso ao território de Mato Grosso, a aparência se transforma e a referida obra assume as funções de

um funil econômico, por onde penetrou o capital comercial de Uberlândia. A ideia desenvolvida aqui deve ser vista de forma paradoxal. Por um lado, enquanto Uberaba recebia o apoio direto e imediatista, seja sob forma de vias de escoamento para Minas, seja sob forma de infraestrutura urbana, a economia de Uberlândia recebia, indiretamente, apenas uma ponte. Por outro, apesar de a ponte significar a ampliação dos domínios da área de influência de Uberlândia, colocando ao dispor de seu comércio uma ampla região do sul de Goiás e do Mato Grosso, os benefícios advindos para Uberaba não contribuíam de forma significativa para a ampliação de seu domínio econômico. Aí, provavelmente, se encontra a chave para clarificar, já a partir de 1920, conforme discutido, a supremacia urbana de Uberaba, mas o maior potencial de acumulação de Uberlândia. Embora recebendo diretamente pouco em relação à Uberaba, indiretamente, Uberlândia foi a cidade mais favorecida, ou que melhor soube aproveitar as condições de integração com a economia paulista. Este ponto merece um esclarecimento em face de seus desdobramentos. Na verdade, a autorização da construção da ponte do canal de São Simão tinha por finalidade precípua interligar a rodovia Belo Horizonte-Araxá-Uberaba-canal de São Simão-Cuiabá. Mas como este projeto foi abortado, adiou-se a pretendida canalização do fluxo do Centro-Oeste para Uberaba, na sua proposta de ligação com a capital mineira. Como no caso da ferrovia, reverteram-se os acontecimentos e a estrada de rodagem não foi construída, mas, apenas a ponte e, com isso, Uberlândia aproveitou-se deste espaço econômico.

Em síntese, o que pode ser percebido é que existiam dois determinantes no plano dos interesses econômicos e na reação política: um era a rota econômica que ligava São Paulo ao Triângulo e orientava a aplicação dos capitais e o fluxo de mercadorias; outro se relacionava à escala de poder político estadual, que interferia no processo, investindo na formação de um almejado desvio econômico que ligasse o Triângulo à capital mineira. Tudo indica que se houvesse ocorrido um planejamento regionalizado do Estado mineiro, no sentido de aproveitar as potencialidades econômicas em relação a São Paulo, os efeitos desta intervenção teriam sido muito mais produtivos, considerando-se os resultados em termos de integração da economia brasileira e não apenas nos seus aspectos regionais ou estaduais.

O ano de 1948 inaugurou um novo período de manifestações políticas. Mas marcou também, de forma bem clara, o surgimento da bipolaridade regional Uberaba-Uberlândia manifesta na ausência de uma unidade política regional em torno da questão. Foi mais um momento de crise no qual se procurou erguer a bandeira separatista. Entretanto, este movimento apresentou-se com rupturas em sua própria base. Pela primeira vez, encontravam-se no Triângulo tanto os aliados do governo (Uberlândia) quanto os seus opositores (Uberaba). Portanto, foi um período em que não ficou caracterizado um isolamento da região, mas, antes disso, uma oposição política. E, por isso mesmo, como bem ressalta um artigo do Diário de São

Paulo da época (08/04/1948, p. 5)¹⁶, "a maior dificuldade da separação é a rivalidade Uberaba-Uberlândia". E, como já ressaltado, acrescenta que os anos 1940 revelaram o início de uma bipolaridade no Triângulo, em que "Uberaba apóia-se em razões históricas e Uberlândia em razões futuras".

Este movimento político de 1948 teve um desfecho diferente dos demais, pois, com a perda da hegemonia, Uberaba começou a ter dificuldade na absorção exclusiva dos benefícios diretos do governo. Inaugurava-se então uma nova fase, que pode ser caracterizada como de conflito direto entre Uberaba e Uberlândia, na qual se delineia o fracasso da rota política e a supremacia da rota econômica.

Mais dois movimentos separatistas fazem parte da história do Triângulo. O primeiro ocorreu em 1967 sob os auspícios da ditadura militar e fazia parte de um projeto nacional, contemplando vários casos, de autoria do coronel do exército e deputado capixaba Floriano Rubin. Este projeto tinha o apoio regional da União para o Desenvolvimento e Emancipação do Triângulo (Udet) e foi presidido pelo então presidente da Associação Comercial, Industrial e Agropecuária de Uberlândia, Ronan Tito de Almeida. Entre os históricos argumentos de inexistência de laços econômicos, culturais e sociais, foram acrescentados os seguintes dados: "exercício de 1966, contribuição do Triângulo aos cofres estaduais igual à quantia de NCR\$ 37.374.486,00, retorno em deficientíssimos serviços estaduais igual a NCR\$ 15.675.440,00"¹⁷. O segundo ocorreu em 1987, com contornos políticos e econômicos de características diversas dos anteriores, mas suas intenções regionalistas não tiveram ressonância e efetividade, embora tenham deixado o legado de uma reivindicação histórica que nunca se apagou.

Apesar de que os movimentos separatistas tenham servido para trazer uma série de benefícios ao Triângulo, ao longo da primeira metade do século XX, suas expressões políticas no imaginário social ajudam a reconstruir a história da formação de uma região diferenciada de Minas Gerais. A área ocupada pelo Triângulo Mineiro, desde o início do século XX, traz em seu bojo algumas características que, de certa forma, delimitam, como espaço construído, a especialização posterior de cada núcleo regional articulada à sua inserção nacional.

Tendo por base a configuração urbana histórica do Triângulo Mineiro e tomando como referencial a Estrada de Ferro Mogiana, pode-se dividi-lo em três partes. O centro, constituído pelos municípios de Uberaba, Uberlândia e Araguari, formando os principais espaços de integração com a economia paulista e o ambiente regional. A porção leste, formada pelas áreas do Alto Paranaíba, especificamente pelas microrregiões de Patrocínio, Patos de Minas e Araxá, cuja integração com a economia da capital mineira e com o Rio de Janeiro imprimia-lhe certo dinamismo comercial e representatividade política, o que, entretanto, era insuficiente para propiciar as con-

¹⁶ O artigo consta de Processo da Câmara de Uberlândia, n. 79, de 1948.

¹⁷ Jornal do Triângulo, Uberlândia, ano 1, n. 1, 3 dez. 1967.

dições de polarização regional. Esta pode ser caracterizada como uma área de predominância de uma base econômica agropecuária tradicional. Ela dificilmente poderia ter vislumbrado um melhor desempenho de seus espaços urbanos, haja vista ter sido deixada à margem das rotas econômicas de integração direta com a pujante economia paulista. Portanto, esta porção leste contou principalmente com uma acumulação no setor primário, com baixa diversificação produtiva, deixando a sede de seus municípios em posição subordinada aos núcleos regionais mais prósperos, ou seja, mais bem localizados na rota centro-litoral. No lado oeste está o Pontal do Triângulo, microrregiões de Ituiutaba e Frutal, não beneficiado diretamente por nenhuma ferrovia. Esta área, pelo obstáculo natural representado pelo leito do Rio Grande e pela falta de vias de integração regional, também havia ficado à margem dos estímulos diretos da economia paulista. Região de ocupação agropecuária tradicional, esta se formou, ao sul, subordinada à área de influência dos núcleos urbanos paulistas e, ao norte, aos principais municípios do Triângulo Mineiro. Portanto, na parte oeste contava-se principalmente com o desempenho da agropecuária, que era favorecida pelas excelentes qualidades naturais de seus solos. Assim, tanto a região leste quanto a oeste, eram áreas subordinadas à polarização econômica e apresentavam como esteio de suas economias a produção rural extensiva. Em menor grau, algumas funções urbanas prosperaram nestas localidades, vistas dentro de uma especialização regional que mantinha como caráter histórico determinante as dificuldades de transporte.

O núcleo urbano de Uberaba, embora restringido economicamente a uma polarização comercial de âmbito microrregional, contava com a especialização do gado zebu, além de ser o município mais habilitado, politicamente, a receber infraestrutura do Governo de Minas Gerais. É nesse sentido que, durante muitos anos, sua estrutura urbana polarizou todo o Triângulo Mineiro, no que tange à influência do comércio regional e à oferta dos serviços urbanos de educação, segurança e saúde. Uberaba, em função de questões históricas, foi ganhando vulto urbano e se mantendo como a principal cidade da região, embora, no aspecto econômico, sua situação futura de domínio regional não fosse tão alvissareira. Sua posição geográfica era um tanto quanto incômoda. Pelo norte via crescer a prosperidade e a competição de Araguari e Uberabinha e, pelo sul, ao mesmo tempo em que a economia paulista estimulava sua economia, o crescimento vertiginoso dos núcleos urbanos paulistas lhe imprimia limites pela competição, como por exemplo, a cidade de Ribeirão Preto.

Araguari iniciava o século XX sob as condições mais prósperas possíveis, nos limites de um núcleo marginal ao centro dinâmico da economia brasileira. Favorecida pela ferrovia, esta cidade vislumbrava um amplo domínio sobre todo o sudeste de Goiás. Ao sul, teria que competir com Uberabinha, mas ao norte lhe bastava receber equipamentos de infraestrutura para se aproveitar da posição de elo das antes isoladas regiões goianas. A instabilidade de Araguari consistia na possibilidade da independência de

Goiás em relação ao entreposto triangulino. E esta nova situação fugia por completo de seu controle, uma vez que o prolongamento da ferrovia era a condição essencial para a libertação goiana. Desta forma, Araguari se encontrava diante da situação de se desenvolver o suficiente para continuar monopolizando o quê?, mesmo com o inevitável prolongamento dos trilhos; ou sofrer as mazelas do atrofiamento polarizador.

Não seria apropriado trabalhar, considerando as condições econômicas da primeira metade do século XX, com a possibilidade de uma dinâmica autossuficiente da economia de Araguari, a partir de um desenvolvimento produtivo capaz de lhe render um novo papel na divisão inter-regional do trabalho. E isto em função dos limites de tal situação em uma região marginal de uma economia periférica. Ou seja, no caso específico deste município foi fundamental trabalhar sobre as bases da posição de entreposto comercial, tendo esta como relação principal e as demais atividades como intrinsecamente dependentes. Sendo assim, a partir da década de 1930, com o avanço econômico e demográfico de Anápolis e Goiânia, Araguari perderia paulatinamente sua principal função de polarização regional.

O município de Uberabinha, por sua vez, foi, desde o início da segunda década do século XX, a localização mais promissora de todo o Triângulo. Situada no centro desta região e beneficiada por uma rede logística ímpar, teve como forma de dominação econômica regional o desenvolvimento de sua malha rodoviária e, por conseguinte, de sua área de influência. Ainda sob a égide do domínio ferroviário, esta condição ou "opção de integração rodoviária" foi importante em duplo sentido: se por um lado ela permitia que tal núcleo urbano estendesse seus tentáculos pelo noroeste do Triângulo, sul de Goiás e Mato Grosso, canalizando para seu comércio todo este fluxo regional, por outro, este empreendimento rodoviário, diferentemente da ferrovia, tinha como local de apropriação dos rendimentos e diversificação produtiva a própria cidade de Uberabinha. Assim, embora uma nova alteração nas rotas comerciais, muito comum naquele período de incipiente integração regional e de expansão da fronteira do Centro-Oeste, pudesse prejudicar a economia deste município, é preciso reconhecer que, por força das circunstâncias, a posição geográfica desta localidade era a que rendia as melhores expectativas futuras. E dado que as condições naturais do Triângulo, como um todo, eram potencialmente favoráveis, deve-se, então, buscar nas condições históricas dos transportes o elemento de diferenciação dos diversos núcleos urbanos interioranos, nos seus respectivos contatos com o mercado nacional.

A EXPANSÃO ECONÔMICA REGIONAL:
NAS DÉCADAS DE 1920 A 1940

A análise anterior das manifestações políticas regionalistas ocorridas na primeira metade do século XX ajudou a revelar o sentido da transformação do espaço regional, apontando as contradições internas e seus respectivos desdobramentos. Neste capítulo, o objetivo volta-se para uma apresentação e análise das estatísticas regionais, procurando enfatizar o lado empírico da predominância de três principais cidades e, ao mesmo tempo, caracterizar as suas bases econômicas. O propósito é mostrar de que forma o vir a ser de um caminho econômico, estabelecido pelas vias de integração dos transportes e comunicações pretéritos, foi um fator determinante para a polarização regional e a expansão produtiva e comercial. Obviamente que o ponto de partida para a configuração do espaço regional é dado pelas condições de integração ao “complexo econômico cafeeiro paulista” e seus desdobramentos para a nascente economia industrial brasileira.

Antes de adentrar especificamente no caso regional, é mister lembrar que este período representou uma fase de importantes transformações na economia nacional e internacional. As décadas de 1920 a 40 foram marcadas por grandes conflitos internacionais, que trouxeram à cena não só uma das maiores crises do capitalismo, como a da transição da hegemonia inglesa para a emergência da liderança americana, como também a expansão da grande empresa. No plano interno, este período marcou os impulsos da indústria nascente e sua diversificação e concentração no Estado de São Paulo. Sob a liderança do Governo Vargas cresceu a presença do Estado na economia e deliberadamente foi sendo rompida a fragmentação das economias regionais, fato que deu lugar a uma importante e dinâmica economia nacional.

3.1. O desempenho regional na década de 1920

Uma análise dos dados do recenseamento demográfico e econômico do ano de 1920 revela a existência preponderante de três núcleos urbanos na região: Uberaba, Araguari e Uberabinha. E até esta data apenas outros dois municípios contavam com uma absorção significativa de estrangeiros, da ordem de três mil imigrantes cada um, que são justamente os centros mais próximos da economia paulista. Porém, pelos dados da tabela 3, pode-se perceber que este elemento já era uma presença disseminada por toda a região. A pequena incidência de imigrantes demonstra que a agricultura desenvolvida na região não guardava uma relação direta com a cafeicultura paulista, capaz de atrair grande volume de imigrantes estrangeiros.

A região contava com uma população total de 380.187 habitantes, sendo que apenas 15,6% destes habitavam as sedes dos núcleos urbanos,

não incluindo os moradores dos distritos, que nem sempre mantêm um forte vínculo com a sede do município a que estão vinculados. É bom lembrar que até a década de 1950 predominava no Brasil uma população com residência rural, com destaque para os produtores pecuários e suas enormes famílias, que possuíam imóveis urbanos apenas para os finais de semana e dias de festividades. E para qualificar um pouco mais a concentração em torno da rota econômica, resolveu-se dar atenção para o fato de que cerca de 60% dos habitantes urbanos da região residiam nas sedes dos três principais municípios, que por sua vez foram os responsáveis diretos pela polarização das zonas agropecuárias do Triângulo Mineiro, de Goiás e de Mato Grosso.

A população total dos municípios revela um pouco do histórico da ocupação original, destacando as áreas de ocupação mais tradicional e a predominância de suas atividades agropecuárias. O que se percebe é que as áreas rurais dos municípios de Araxá, Patrocínio, Sacramento e Uberaba foram as que apresentaram o maior volume de ocupação, dispersa na ampla área rural ou em pequenos povoados. O adensamento de alguns destes lugares desencadearam suas autonomias administrativas com a emancipação municipal, fragmentando o município de origem. Portanto, não existe uma relação direta entre o tamanho da população total e a dinâmica da população urbana da sede municipal. O crescimento da sede municipal dependia muito mais das articulações econômicas no plano regional e da capacidade de polarização do capital comercial e industrial.

Tabela 3 – Recenseamento de 1920 – Triângulo Mineiro

Municípios	População				Agropecuária		
	Sede (1)	Taxa	Município		Rebanho Bovino	Produção Agrícola (60 kg)	
		%	Total	Estrangeiros		Arroz	Milho
Abadia do Bom Sucesso	1.806	3,04	9.960	51	56.616	9.130	40.070
Araguari	8.700	14,64	27.729	803	59.997	44.849	38.591
Araxá	3.690	6,21	46.866	557	81.936	3.211	44.482
Conquista	1.952	3,28	17.206	2.919	22.461	62.584	19.402
Estrela do Sul	1.470	2,47	16.811	27	35.620	10.118	31.547
Frutal	1.554	2,61	28.549	151	167.951	103.159	129.503
Ituiutaba	1.992	3,35	20.772	101	133.274	19.797	104.470
Monte Alegre	2.790	4,69	10.987	60	72.483	18.311	58.356
Monte Carmelo	1.152	1,94	24.768	95	51.868	7.568	31.132
Patrocínio	3.150	5,30	44.087	185	154.056	17.245	90.718
Prata	1.872	3,15	14.800	89	116.907	13.325	59.915
Sacramento	3.054	5,14	34.889	989	76.372	51.253	61.783
Uberaba	19.338	32,54	59.807	2.965	255.884	77.261	115.493
Uberabinha	6.912	11,63	22.956	635	57.935	19.205	53.188
TOTAL	59.432	100,00	380.187	9.627	1.343.360	457.016	878.650

Fonte: Atlas... (1923).

Obs.: (1) Estimativa. No item em que constam os estrangeiros não estão incluídos os naturalizados; Abadia do Bom Sucesso é a atual Tupaciguara; Uberabinha é a atual Uberlândia.

O rebanho bovino predominava na região espalhando-se por todos os municípios. Vale ressaltar que Uberaba era a detentora do maior plantel e possuía também o de melhor qualidade, fato não discernível pela simples análise dos dados. É preciso destacar ainda que, além de Uberaba, municípios como Ituiutaba, Frutal, Patrocínio e Prata contavam com os mais expressivos rebanhos bovinos, lembrando que este indicador era um dos mais importantes para dimensionar o poder político dos coronéis da pecuária.

No plano da produção de grãos, os principais produtos agrícolas regionais eram o milho e o arroz, sendo ainda cultivados, em menores escalas, a cana-de-açúcar, o feijão e a mandioca, dando mostras claras da complementaridade e não continuidade desta economia em relação à dinâmica da economia cafeeira. Apenas os municípios de Conquista e Sacramento, pela maior proximidade com São Paulo e pela influência da imigração, apresentavam produção de café em escala comercial. Em outras palavras, a produção de toda a região era voltada exclusivamente para atender às necessidades do mercado interno brasileiro e, daí, sua dependência dos estímulos da economia de exportação. O município de Frutal é um caso interessante, pois aparece como um dos maiores produtores de grãos e responde por um dos maiores rebanhos bovinos, entretanto, pela sua localização, a dinâmica agropecuária não implica em maior intensidade e diversificação da acumulação de capitais na sede do município.

Tabela 4 – Recenseamento de 1920 – Triângulo Mineiro

Municípios	Meios de transporte (propulsão motor) Unid.		Indústria			Valor da Produção
	Passageiros	Carga	Eletricidade potência HP	Extrativa/Fábril		
				Número	Empregados	
Abadia do Bom Sucesso	13	0	0	0	0	
Araguari	54	2	300	14	152	885:000
Araxá	78	11	150	1	6	30:000
Conquista	35	5	(X)	0	0	0
Estrela do Sul	13	1	0	2	19	535:000
Frutal	13	0	22	0	0	0
Ituiutaba	14	3	200	0	0	0
Monte Alegre	0	0	0	1	0	0
Monte Carmelo	12	0	110	1	2	16:000
Patrocínio	19	0	85	0	6	45:000
Prata	55	0	0	0	0	0
Sacramento	56	5	600	0	0	0
Uberaba	326	12	470	41	487	2.171:300
Uberabinha	65	3	1.500	11	69	742:000
TOTAL	753	42	3437	71	741	4.424:300

Fonte: Atlas... (1923).

Obs.: os valores estão em contos de réis

A eletricidade na região era precária e toda ela de responsabilidade da iniciativa privada. Sendo assim, o fator quedas naturais era o elemento de maior importância para tal empreendimento. E apenas a cidade de Uberabinha possuía um aproveitamento hidrelétrico significativo, em fun-

ção das referidas condições naturais. Este aspecto configurava uma das principais demandas dos movimentos separatistas, que reivindicavam um maior investimento do Estado de Minas Gerais no setor. Neste caso, apenas Uberaba e Araxá receberam uma atenção diferenciada, com investimentos públicos, na década de 1930, em seus serviços de eletricidade.

Como pode ser percebido na análise da tabela 4, tanto a participação da indústria extrativa quanto da fabril da região, era muito incipiente e concentrada na rota econômica da ferrovia Mogiana. Uberaba era destacadamente o principal polo, porém, dada a insuficiência de energia elétrica, pode-se aferir que não se tratava de indústrias modernas, ou seja, eram indústrias de processamento de produtos locais e assentadas sobre a força de tração animal. Os dados de valor da produção poderiam estar sugerindo duas importantes empresas em Estrela do Sul, porém, a despeito do alto valor do produto, o diamante, eram empresas de extração mineral sem maior impacto no conjunto da economia.

As melhores ou piores condições dos transportes na região desde o início sempre foram decisivas na estruturação da divisão inter-regional do trabalho. No que tange à topografia natural, como já referido, o Triângulo oferecia condições para a construção de caminhos e rodovias, com um emprego de técnicas rudimentares e pequena imobilização de capital, diferença substantiva em relação ao custo de construções em terrenos acidentados de outras áreas mineiras. Mas como pode ser percebido pela tabela 4, os veículos de propulsão motora ainda eram pouco disseminados na região, dividindo com os de tração animal a função de promover o escoamento da produção até os terminais ferroviários e vice-versa. Araxá e Sacramento, por exemplo, contavam respectivamente com 1.394 e 1.300 carros de bois, o que transmite uma ideia do tradicionalismo e consequente dificuldade de incorporação do novo.

A cidade de Uberabinha era a que podia contar com a mais extensa rede automobilística, o que lhe possibilitava ligação com todas as demais localidades do Triângulo e algumas de Goiás e Mato Grosso, num raio de cerca de três mil quilômetros de estradas entre principais e secundárias. Isto fez com que esta praça comercial se tornasse o centro de viação rodoviário mais importante da região. Sob a influência direta do comércio uberabinhense encontravam-se as seguintes cidades com todos os seus distritos e fazendas: no Triângulo, Tupaciguara, Monte Alegre, Prata e Ituiutaba; em Goiás, Itumbiara, Buriti Alegre, Morrinhos, Rio Verde, Rio Bonito, Mineiros, Jataí e Santa Rita do Araguaia e, em Mato Grosso, Rio das Graças. Ainda poderíamos dizer que Uberabinha polarizava parte dos municípios de Caldas Novas, Pouso Alto, Palmeiras, São José do Turvo e Cachoeira, afora algumas cidades do norte goiano e do oeste mineiro¹.

É fato que o desenvolvimento destas regiões era muito incipiente, todavia, no referido momento, esta polarização representa um enorme

¹ Conforme levantamentos de Pezzuti (1922, p. 51).

potencial futuro, visto que eram ricas regiões agropecuárias, necessitando “apenas” de uma maior integração comercial.

Tabela 5 – Recenseamento de 1920 – Triângulo Mineiro

Municípios	Comércio					Finanças Públicas (Receitas)	
	Número de estabelecimentos	Exportação (preço corrente)				Estadual	Federal
		Animais e seus produtos	Vegetais e seus produtos	Minerais e seus produtos	Produtos manufaturados		
Abadia do Bom Sucesso	35	1.547:500	260:000	0	10:000	57:243	13:678
Araguari	160	2.060:190	3.920:000	125:000	152:000	190:384	102:441
Araxá	174	4.600:000	1.788:000	30:000	3.057:000	137:328	45:140
Conquista	73	396:000	5.934:500	0	794:000	53:589	46:901
Estrela do Sul	52	1.409:500	540:500	160:000	205:300	95:705	11:035
Frutal	74	4.222:000	1.005:000	0	672:000	95:575	28:286
Ituiutaba	67	2.778:000	95:000	0	0	80:630	25:531
Monte Alegre	47	1.622:000	240:000	0	123:000	56:897	16:122
Monte Carmelo	70	669:000	487:000	75:000	84:000	66:478	15:906
Patrocínio	196	4.932:000	254:900	30:000	91:100	165:775	40:832
Prata	46	2.000:000	0	0	0	84:324	19:483
Sacramento	88	1.512:000	3.328:000	0	414:160	96:000	34:834
Uberaba	400	5.400:000	2.085:000	1.200:000	1.703:500	375:132	299:547
Uberabinha	92	4.440:000	2.199:000	0	84:000	175:800	110:351

Fonte: Atlas... (1923).

Obs.: os valores estão em contos de réis do ano em curso.

Os dados sobre as exportações do comércio, entendidos com vendas para fora da localidade e não para o exterior, não são muito esclarecedores, tanto no que diz respeito à polarização quanto às perspectivas futuras. Os animais e seus produtos precisariam estar discriminados de forma mais desagregada, com separação de vivos e abatidos. Isto porque, como a venda de animais vivos não necessitava ser realizada pelas rodovias ou ferrovias, pode-se inferir que, mesmo nas áreas não beneficiadas pela referida infraestrutura, os rebanhos podiam atingir regularmente os principais mercados por meio das tradicionais boiadas. Esta situação, embora incrementalmente o valor do comércio, considerando a baixa diversificação da agropecuária extensiva tradicional, não indica situação promissora de desenvolvimento local e integração comercial, portanto, sem perspectivas futuras quanto à incorporação do moderno.

O valor das exportações dos produtos vegetais são, assim, os melhores indicadores da polarização, pois representam o desenvolvimento da agricultura mercantil e, como se pode ver, eram mais desenvolvidos ao

longo da rota ferroviária da Mogiana-municípios de São Paulo (Estado)-Conquista-Sacramento-Uberaba-Uberabinha-Araguari. Em um segundo plano, pode ser destacada a produção vegetal de Araxá, estimulada pela ligação ferroviária com o Rio de Janeiro. Da mesma forma, também merece ser comentado à parte o caso do município de Frutal, que podia realizar o escoamento de seus produtos via companhia Paulista de Estrada de Ferro, cujo ponto terminal encontrava-se no município de Colômbia (SP), distante cerca de 30 quilômetros.

Quanto aos produtos manufaturados é interessante observar que muito provavelmente só estejam contabilizados aqueles realmente produzidos na região e vendidos para fora, pois a principal função do comércio local, onde predominavam os capitais mercantis de Uberaba, Uberabinha e Araguari, era revender os produtos vindos do litoral. Dessa forma, o maior valor dos manufaturados apresentado por Araxá possivelmente reflete a expressão e a tipicidade do seu privilégio mineral. Na verdade, o Triângulo Mineiro de 1920 era, ao mesmo tempo, uma região exportadora de produtos agropecuários e absorvedora de produtos básicos, como sal, arame, querosene, óleo diesel, armarinhos etc. Assumia assim uma posição de destaque os armazéns de exportação e importação. É preciso reconhecer neste processo que se trata de uma região onde o capitalismo ainda se encontrava em fase inicial e, portanto, eram produzidos vários bens para o próprio consumo (valores de uso) paralelos à produção de mercadorias.

Por fim, uma análise do quadro das finanças públicas ajuda a caracterizar a configuração regional. É nítida a diferenciação da arrecadação de tributos federais sobre os principais núcleos mercantis do Triângulo, captando apropriadamente não só o maior montante das importações, como também das transações interestaduais. No que se refere à arrecadação estadual, o quadro é um pouco mais mesclado, dada a respectiva importância dos impostos de exportação e da circulação dos produtos tradicionais (imposto de selo), em que se destacam, também, Araxá e Patrocínio. Segundo Oliveira (1981, p. 17-18), a Constituição de 1891 promoveu, por um lado, o fortalecimento das finanças estaduais, destinando-lhes os seguintes impostos: sobre exportações, propriedade rural e urbana, transmissão de propriedades, imposto de selo sobre os seus negócios, imposto sobre indústrias e profissões e as taxas de correios e telégrafos estaduais. Por outro, reservou à União os impostos sobre importação, imposto do selo, direito sobre a entrada e a saída de navios, e a taxa de correios e telégrafos.

Em síntese, os dados referentes a 1920 apresentam uma amostra da emergência de uma rota econômica, partindo de São Paulo em direção ao Centro-Oeste, porém nos indica também a marginalidade desta região no que tange ao processo industrial. Ou seja, é nítida a participação mercantil, mas encontra-se ausente aquela que era a expressão do desenvolvimento industrial brasileiro do início do século XX: a imponente indústria manufatureira de tecidos.

3.2. *As transformações e tendências da economia regional na década de 1940*

O objetivo da apresentação de alguns indicadores apurados pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) no ano de 1939 é o de fornecer uma base de comparação evolutiva, a fim de demonstrar que o papel de alguns municípios do Triângulo realmente esteve calcado em uma rota econômica definida pelos transportes ferroviários e rodoviários, em particular pela integração da ferrovia nos mercados do litoral.

Os dados apresentados, conforme já adiantado na discussão dos resultados dos movimentos separatistas, ratificam uma tendência esboçada no início da década de 1920, demonstrando a supremacia regional dos municípios ligados diretamente aos estímulos da economia paulista, ou seja, de Uberaba, Uberlândia e Araguari. Neste período, os municípios de Sacramento e Conquista, mesmo estando na rota da ferrovia, já demonstram claramente as perdas sofridas com a construção do novo ramal da Mogiana ligando, a partir de 1915, Uberaba diretamente a Ribeirão Preto (SP). Mas além da supremacia dos três principais municípios triangulinos, os dados de 1940 comprovaram também as tendências de perda de domínio polarizador de Araguari e ascensão de Uberlândia. Para auxiliar a análise da situação de Araguari, foram acrescentadas na tabela 6 informações relativas aos municípios goianos de Anápolis e Goiânia, naquele momento, mercados polarizadores emergentes do Centro-Oeste.

A análise demográfica aponta que a população total da região elevou-se a 458.355 habitantes, sendo 91.610 urbanos. Os números de 1920 mostraram uma porcentagem de 15,6% de urbanos e 84,4% de rurais, passando no início de 1940, respectivamente, para 20% e 80%. Esta tendência apontando uma crescente migração do campo para a cidade acompanhava um fenômeno mundial de urbanização, mas que, na região, especificamente, mostrava o fomento de um processo interno de integração no mercado e diversificação da economia local. A concentração urbana em torno das principais cidades continuou predominante (54,4%), visto que apenas Uberaba somada a Uberlândia respondiam por 41,5% dos habitantes urbanos.

O setor de ocupação mais importante continuou sendo a agropecuária, embora os dados referentes a 1920 não estejam adequados para estabelecer uma comparação. O mais importante neste setor é o delineamento, claro, do início da bipolaridade Uberaba-Uberlândia no que se refere à indústria de transformação e ao comércio de mercadorias. É mister reconhecer a inadequação destas informações sobre o nível de ocupação para medir o desenvolvimento do setor, uma vez que este não capta o nível da tecnologia empregada. Entretanto, supondo que a diferenciação técnica era pequena, pode-se concluir que este indicador, com algumas ponderações, serve como um balizador dos diferentes níveis de atividade.

Os números sobre a indústria e o comércio também ajudaram a evidenciar a ideia de uma rota econômica em formação, determinada no final do século XIX e início do XX. Também contribuíram para ratificar o início

da bipolaridade regional Uberaba-Uberlândia e da gradativa perda de dinamismo da área de influência da economia araguarina diante do alongamento da ferrovia até Anápolis.

Tabela 6 - Recenseamento de 1940 – Triângulo Mineiro e principais municípios de Goiás

MUNICÍ- PIOS	Data de Instalação	POPULAÇÃO		Pessoal ocupado de 10 anos ou mais (PEA)			INDÚSTRIA	
		Total	Sede	Agro- pecuá- ria	Indústria de Trans- formação	Comércio	Número de Estabeleci- mentos	Capital Aplicado CR\$1000
Araguari	1882	35.218	11.128	6.846	1.090	870	56	10.656
Araxá	1831	14.679	6.729	2.010	591	453	25	2.431
Campina Verde	1938	18.844	1.022	5.167	146	112	6	41
Conceição das Alagoas	1938	11.502	498	3.030	159	100	27	587
Conquista	1911	13.169	1.977	3.962	109	145	15	1.316
Coromandel	1923	20.779	1.470	4.828	184	146	13	402
Estrela do Sul	1856	17.531	872	3.877	267	152	12	452
Frutal	1885	23.045	1.188	6.290	303	165	11	206
Ibiá	1923	19.151	2.691	4.060	578	198	36	1.680
Indianópolis	1933	4.904	646	1.364	125	18	4	10
Ituiutaba	1901	35.052	1.424	8.634	359	287	28	820
Monte Alegre de Minas	1870	16.193	1.028	4.159	118	122	14	212
Monte Carmelo	1882	21.973	2.000	5.465	469	159	19	1.271
Nova Ponte	1938	7.077	836	1.978	40	51	8	263
Patos de Minas	1866	53.233	5.597	13.239	821	419	17	565
Patrocínio	1840	29.098	3.500	7.074	479	356	37	1.766
Prata	1854	14.073	2.033	3.349	351	151	38	1.719
Sacramento	1870	23.219	2.165	6.196	228	235	18	1.375
Santa Juliana	1938	9.417	856	2.466	72	56	30	87
Tupaciguara	1911	15.989	1.553	3.947	288	151	9	273
Uberaba	1836	58.984	22.541	10.429	2.695	1.709	145	13.619
Uberlândia	1888	42.179	15.192	7.345	1.955	1.449	60	10.601
Veríssimo	1938	6.279	504	1.844	135	47	9	409
Anápolis	1907	39.148	9.486	9.445	893	661	36	5.349
Goiânia	1933	48.166	15.017	9.640	2.215	647	48	3.673

Fonte: Censo Econômico de 1940 – Minas Gerais; Censo Econômico e Demográfico de Goiás; Censo Demográfico de 1940 – Minas Gerais. IBGE (1950).

Obs.: Os valores se referem ao ano de 1939 e o recenseamento a 1º/set/1940.

A estrutura industrial da região era muito incipiente e apenas três municípios, Uberaba, Uberlândia e Araguaçu, apresentavam um volume mais

expressivo de pessoal ocupado no setor e um maior valor de capital aplicado.

Tabela 7 – Recenseamento de 1940 – Triângulo Mineiro

MUNICÍPIOS	COMÉRCIO				AGROPECUÁRIA			
	Varejo		Atacado		Rebanho Bovino	Produção (t)		
	Número de Estabelecimentos	Vendas	Número de Estabelecimentos	Vendas		Arroz	Feijão	Milho
Araguari	135	6.881	20	10.745	83.389	5.093	573	4.478
Araxá	54	3.915	9	4.552	20.007	178	110	1.253
Campina Verde	48	1.215	68	2.956	129.657	1.930	237	5.197
Conceição das Alagoas	43	580	21	808	27.400	1.074	64	903
Conquista	51	1.959	4	1.100	22.529	2.027	218	2.574
Coromandel	46	1.550	2	(X)	68.072	1.129	309	2.792
Estrela do Sul	54	1.324	0	0	47.577	1.346	391	4.979
Frutal	66	2.178	7	1.400	124.450	3.596	432	8.229
Ibiá	71	1.846	20	2.650	67.892	44	279	3.473
Indianópolis	9	282	1	(X)	12.276	852	237	1.587
Ituiutaba	85	4.304	98	15.070	202.038	2.304	702	18.005
Monte Alegre de Minas	51	1.606	14	1.022	79.565	1.979	591	6.325
Monte Carmelo	64	1.425	8	186	29.158	809	366	5.496
Nova Ponte	24	613	8	540	12.165	1.267	95	960
Patos de Minas	106	3.634	4	1.118	78.213	989	1.734	9.341
Patrocínio	92	2.805	17	9.390	81.590	313	1.576	6.623
Prata	50	1.811	34	3.585	101.276	2.576	279	3.021
Sacramento	73	3.470	41	5.849	58.381	2.188	471	3.338
Santa Juliana	28	288	2	(X)	17.331	1.234	205	1.400
Tupaciguara	37	1.836	5	427	56.877	5.512	288	7.413
Uberaba	424	25.796	190	52.544	119.311	11.924	1.040	11.045
Uberlândia	250	17.917	55	22.387	66.871	4.669	947	6.340
Veríssimo	155	3.745	10	1.612	32.419	3.815	147	3.810
MUNICÍPIOS	COMÉRCIO				AGROPECUÁRIA			
	Varejo		Atacado		Rebanho Bovino	Produção (t)		
	Número de Estabelecimentos	Vendas	Número de Estabelecimentos	Vendas		Arroz	Feijão	Milho
Anápolis (GO)	115	5.773	22	6.025	48.285	2.549	696	5.592
Goiânia (GO)	183	8.072	8	2.070	91.672	5.496	827	9.821

Fonte: Censo Econômico de 1940 – Minas Gerais; Censo Econômico e Demográfico – Goiás; Censo Demográfico de 1940 – Minas Gerais. IBGE (1950).

Obs.: Os valores se referem ao ano de 1939 e o recenseamento a 1º/set/1940. (X) valor existente, mas para preservar o sigilo o IBGE não o disponibiliza.

O comércio a varejo mostra a grande diferenciação dos mercados de Uberlândia e Uberaba, com Araguari em uma posição bem inferior. O comércio atacadista, principal responsável pela polarização regional, também era mais desenvolvido nestes três municípios, apresentando maior representatividade no município de Uberaba. Entretanto, uma divisão de tamanho médio das vendas por estabelecimento de comércio atacadista mostra que em Araguari e Uberlândia a escala era superior e, por isso, pode ser um indicador de uma maior concentração do setor nestes dois municípios. É possível notar a emergência da atividade comercial em Ituiutaba, cujo ramo atacadista supera o de Araguari, provavelmente, apontando os impactos positivos da integração rodoviária com a estação ferroviária de Uberlândia e os benefícios advindos da abertura da ponte do canal de São Simão.

Outra questão que chama atenção é a confirmação de que os estímulos econômicos provocados pela Estrada de Ferro Oeste de Minas (depois denominada de Rede Mineira) nas cidades do Triângulo Mineiro eram muito inferiores àqueles provocados pela Mogiana. Claro que não pelas características ferroviárias, mas pelas distintas potencialidades entre as duas principais economias: a carioca (mesmo sendo Distrito Federal) e a paulista. Portanto, ao analisar os dados das cidades beneficiadas pela ferrovia Oeste de Minas na década de 1940 – Araxá, Monte Carmelo, Patrocínio e Ibiá – percebe-se que, embora apresentem uma relativa diferenciação em relação aos demais municípios excluídos dos traçados ferroviários, é nítida a inferioridade de suas dinâmicas econômicas quando comparadas com as daqueles servidos pela Mogiana, estes últimos, nitidamente com maior ritmo de expansão.

No plano dos indicadores agropecuários, excetuando Uberaba que se destaca em todos os setores, o desempenho de Araguari e Uberlândia não guarda uma relação direta com o dinamismo das suas economias urbanas, demonstrando que estes dois municípios dependiam muito mais de suas inserções regionais e respectivas áreas de influência comerciais.

Foram acrescentadas algumas informações sobre as duas principais cidades goianas com o intuito de apresentar uma importante redivisão inter-regional do trabalho. A partir da década de 1940, é possível notar a ascensão da economia de Goiânia e Anápolis e, em virtude disso, o acirramento da competição pelo espaço de polarização do Centro-Oeste. Com isso, a economia que gradativamente mais sofreu as consequências negativas destas novas competidoras foi a de Araguari. Esta cidade vivia ainda o auge de possuir uma logística favorável de integração ferroviária e assim cumprir a função de principal entreposto do sudeste de Goiás. A emergência de dois novos polos naquele Estado passou a impor limites às funções araguarinas. Como se pode ver, estas duas cidades eram muito jovens e apenas iniciavam um processo de libertação do entreposto do Triângulo. A fundação de Goiânia ocorreu no período de 1932-37 e os trilhos de ferro chegaram a Anápolis apenas em 1935.

Desta forma, os dados referentes a 1940 tão-somente esboçam o que

viria a ser um processo de mudanças na economia goiana². Estas informações são importantes, pois constituem a chave para o entendimento da corrida econômica regional e, em particular, dos limites araguarinos e da sua posterior polarização por Uberlândia.

Portanto, a partir da década de 1940, a luta pela hegemonia regional passou a ser travada entre Uberaba e Uberlândia, em que a definição da melhor posição para exercer a função de polo encontrava-se diretamente vinculada à expansão e modernização dos transportes e das comunicações. As vantagens na logística de integração regional eram fundamentais para definirem a competição, pois naquele momento nenhum núcleo urbano encontrava-se suficientemente desenvolvido para dominar os mercados e direcionar os fluxos. Muito pelo contrário, eram as vias de transportes que potenciavam os fluxos e possibilitavam a concentração e a centralização dos negócios.

3.3. A diferenciação da economia de Uberlândia

A evolução econômica de Uberlândia, desde a primeira metade do século XX, deve ser pensada a partir das condições que lhe permitiram estar diretamente vinculada ao desenvolvimento rodoviário no Triângulo, Goiás e Mato Grosso, pois foi com base nestas rotas que ela se transformou no principal entroncamento e caminho “natural” para a integração comercial e o escoamento da produção do Centro-Oeste. Na verdade, as rodovias foram objeto de grande expansão pelo interior do país com o advento e crescimento dos veículos automotores. O caso de Uberlândia representa uma situação particular de integração modal rodovias-ferrovia, interligando a nascente e próspera economia industrial paulista com o vasto Centro-Oeste, de ocupação demográfica pretérita, motivado que foi pela mineração e posteriormente pela expansão da agropecuária extensiva.

Esta virtuosa integração começou quando, por iniciativa privada, como tantas outras pelo resto do território nacional, foi criada em Uberlândia, em 12 de agosto de 1912, a Companhia Mineira de Auto Viação Intermunicipal, com um capital de duzentos e cinquenta contos de réis. A integralização destes recursos ocorreu por meio da venda de 1.250 ações, adquiridas por capitalistas da região a ser beneficiada pela rodovia. Esta empresa firmou com o Estado um contrato de concessão de direitos de exploração do referido empreendimento, o que permitiu dar início à construção do primeiro trecho que ligava Uberlândia a Monte Alegre e depois Monte Alegre a Ituiutaba e, finalmente, Monte Alegre a Itumbiara, aproveitando-se da Ponte Afonso Pena. O desenho deste trajeto seguia, mais ou menos, a trilha aberta pelos carros de bois que já demandavam naturalmente o comércio da futura Uberlândia, ponto de mais fácil acesso à ferrovia. A principal curiosidade desta arrojada empreitada é o fato de que o idealizador da rodovia, Fernando Vilela, residia

² Um estudo da formação de centros comerciais urbanos em Goiás pode ser encontrado em Araújo (1981).

em Ituiutaba e possuía manifesto interesse de beneficiar seu município de origem, haja vista a falta de um ramal ferroviário, muitas vezes planejado e demandado, mas nunca construído. Assim nasceu a primeira rodovia de integração do Centro-Oeste com a ferrovia de ligação do Triângulo com São Paulo e o litoral. Portanto, não foi uma rodovia planejada de Uberlândia para o interior, previamente ocupado, mas no sentido inverso, condicionada pela localização da Ponte Afonso Pena e os trilhos dos carros de bois que pioneiramente chegavam à estação da Mogiana de Uberlândia.

O primeiro período de operação desta nova companhia foi deficitário, como esperado, tendo que enfrentar vários problemas, desde a inadequação dos veículos pesados e importados à falta de mecânicos, de motoristas e da própria crença no transporte rodoviário. Como em muitos projetos arrojados e inovadores, a viabilidade, econômica e técnica, desta rodovia não estava plenamente amadurecida. A vantagem é que este empreendimento contava com a potencialidade de uma rota econômica em franco crescimento e representava o pioneirismo de um meio de transporte que viria a se destacar mundialmente. Além do mais, esta empreitada contou com a sorte, tendo a felicidade de não enfrentar a concorrência ferroviária, que, por muitas vezes, esteve prestes a ligar São Paulo diretamente ao sul de Goiás e, assim, promover uma drástica alteração na logística regional de integração econômica.

Também na segunda década do século XX iniciava-se em Uberaba a construção rodoviária. Sob o comando do coronel Quirino Luís da Costa foram feitos 223 quilômetros de estradas interligando os municípios do sul do Triângulo. Embora esta rede funcionasse como uma importante via de integração regional de Uberaba na parte sul do Triângulo, ela não desempenhou a mesma influência que a estrada que partia de Uberlândia no norte da região. Mesmo contando com um auxílio de seis contos de réis anuais, pagos pelas prefeituras de Uberaba e Prata aos concessionários desta rodovia, a título de conservação, é importante ressaltar sua inviabilidade econômica em face da direção dos fluxos. O sul da referida região mantinha seu intercâmbio direto com os municípios de São Paulo, não sendo o traçado da rodovia do coronel Quirino, portanto, uma potencialidade econômica, haja vista concorrer com o ramal ferroviário da Companhia Paulista, com ponto final em Colômbia (SP), nas margens do Rio Grande. Assim, não bastava ter uma rodovia para garantir a sinergia rodoferroviária. Uberaba, pela sua localização, mesmo com a construção e administração da rodovia, tinha dificuldades em expandir sua área de influência econômica no sentido oeste, dada que a centralidade da economia de São Paulo cada vez mais passou a exercer uma força centrípeta na direção sudeste.

Por força das circunstâncias e não especificamente por um diferencial tecnológico, foi a Companhia Mineira de Auto Viação que ligou Uberlândia no sentido oeste e norte da região, a beneficiária de um traçado por onde bifurcavam diversas vias vindas do Centro-Oeste em direção aos trilhos da ferrovia. Ou seja, a grande vantagem desta concessão rodoviária

foi localizar-se em posição estratégica para beneficiar-se da centralidade de São Paulo. Embora a rodovia de Fernando Vilela fosse um empreendimento privado e que havia cobrança de pedágio pela sua utilização, a estrada também contou com o auxílio federal de quatro contos de réis por quilômetro, mais a subvenção estadual de dois contos por ano. Por volta de 1916, esta empresa já operava com quase 290 quilômetros, mas ainda mantinha um tráfego de automóveis incipiente.

A principal hipótese é a de que sozinha esta rodovia não teria a importância logística que assumiu. Mas o que pode ser percebido é que impulsionada pela integração exclusiva com a economia paulista, por meio da ferrovia Mogiana, a esta estrada se juntaram três outros empreendimentos rodoviários que vieram a solidificar o domínio de Uberlândia sobre toda esta região. Um deles tratava-se de empresa automobilística com sede em Morrinhos (GO), de propriedade de Tito Teixeira, que controlava 225 quilômetros de estradas interligadas à Companhia Mineira de Auto Viação. A rodovia partia de Morrinhos em direção a Goiatuba e daí se dirigia para a Ponte Afonso Pena, como já comentado, situada na divisa de Minas Gerais com Goiás, entroncamento com a Companhia Mineira, no município de Itumbiara. De Morrinhos partiam dois outros ramais, um em direção a Piracanjuba, mais ao norte, e outro para o oeste, até atingir o município de Caldas Novas.

Uma segunda empresa, do coronel Ronan Rodrigues Borges, construiu estradas para ligar Itumbiara a Rio Verde, Jataí e Mineiros³, empurrando assim as estradas nascidas no Triângulo para o sudoeste goiano. Esta rota se transformou no principal sentido de integração e polarização da economia de Uberlândia com os municípios de Goiás e Mato Grosso, consolidando um espaço de projeção da economia triangulina, por onde não avançou a influência direta de Goiânia e Anápolis. E, por fim, uma terceira empresa, de propriedade de Pedro Salazar Pessoa Filho, fez avançar as estradas do oeste goiano, buscando as longínquas terras de Mato Grosso. Dois importantes ramais foram abertos para interligar Caiapônia à rodovia do coronel Ronan. Um primeiro ramal partia desta cidade seguindo no sentido de Aragarças (Barra do Garças), passando por Poxoréu e Rondonópolis até atingir Cuiabá. Um segundo ramal saía de Caiapônia no sentido de Santa Rita do Araguaia (Alto Araguaia), passando por Coxim e seguia em direção a Campo Grande. Este era, portanto, o quadro rodoviário que possibilitou ao capital comercial sediado em Uberlândia apropriar-se de grande parte do excedente criado em toda região.

A base econômica, por onde foram estendidos os ramais rodoviários, era a pecuária extensiva e a produção de cereais por métodos rotineiros. Paralelo a isto, o mais importante é que foram sendo construídas as oficinas de reparos, o pequeno comércio, as manufaturas rudimentares, enfim, atividades complementares à expansão das áreas do interior, e empreendidas em pequena escala. As manufaturas mais elaboradas, como a indústria têxtil, mesmo em Uberlândia, centro de convergência comercial, não encontra-

³ Informações contidas em Aciub (1983, p. 10-12).

vam condições favoráveis ao seu desenvolvimento. O papel da região estava limitado dentro de um contexto de divisão inter-regional do trabalho, capitaneado pelo Rio de Janeiro e São Paulo, cabendo a este apenas o fornecimento ao mercado interno dos produtos pecuários e dos cereais.

Segundo Teixeira (1970, p. 277), uma interessante experiência foi a inauguração em Uberlândia, no ano de 1923, de uma fábrica de tecidos que, antes do fim da década, já se encontrava falida. Seu proprietário, na ânsia de dotar Uberlândia de uma indústria moderna, não compreendeu que embora a demanda de tecidos na região fosse relevante, seu suprimento respeitava a lógica do capital comercial, que realizava o prolongamento da influência das modernas indústrias do ramo pela região. E é sobre esta base econômica que Uberlândia conheceria seu desenvolvimento, tendo como principais atividades o comércio e o beneficiamento de cereais (arroz) e produtos pecuários (charque e banha).

Algumas especificidades distinguiam os efeitos da pecuária dos da agricultura, diferenças estas fundamentais para o entendimento de seus desdobramentos. A pecuária, largamente desenvolvida nesta região, predominava nas grandes propriedades rurais, que dependiam muito pouco do núcleo urbano, desenvolvendo-se vegetativamente, um tanto quanto distante das crises e, ao mesmo tempo, sobre a base de um poderio familiar local. Isto implicava uma acumulação econômica ao longo dos anos, porém, sem grandes articulações monetárias e comerciais. Mas, mais do que isto, a pecuária se diferenciava da agricultura no que tange à dependência dos transportes. Esta atividade, por ter um produto autotransportável, não necessitava localizar-se especificamente na rota comercial. E é assim que, tanto Araguari como Uberlândia, Uberaba e Barretos, servidas pelas ferrovias e possuindo certa estrutura urbana, podiam atrair rebanhos e desenvolver suas charqueadas. Para a pecuária, os transportes eram realmente essenciais somente a partir do abate. Isto é, independente da rodovia ou das pontes, a boiada podia ser deslocada até o entroncamento ferroviário mais propício, e não necessariamente mais próximo, onde então se desenvolveriam as charqueadas e os processamentos afins.

Já a agricultura comercial se insere em um conjunto de especificidades mais dependente do mercado e dos transportes, pois é a possibilidade de sua realização que induz o seu desenvolvimento, além de depender da disponibilidade e qualidade das terras, das condições climáticas e do nível da tecnologia empregada. Ou seja, é fundamentalmente uma atividade dependente das variações do mercado e, portanto, sujeita às suas crises. Neste sentido, a agricultura foi desenvolvida na região predominantemente pelos pequenos produtores, em que a grande maioria encontrava-se comprometida com o pagamento das taxas de arrendamento aos latifundiários. Sua dependência em relação aos transportes foi o elo entre a malha rodoviária da Companhia Mineira de Auto Viação e a polarização regional por parte de Uberlândia.

O comportamento da produção de arroz, naquele período, o principal cereal da região, e o desenvolvimento de sua indústria de beneficiamento, na cidade de Uberlândia, ajudam a elucidar as características e organização da nascente indústria regional. O arroz, assim como o feijão ou o milho,

eram cultivados na região em escala limitada, com o emprego de métodos rotineiros de baixa produtividade.

Com a chegada das primeiras famílias japonesas nas terras triangulares, por volta de 1925, foram introduzidas as técnicas que permitiram implantar as primeiras grandes lavouras de arroz pelo sistema mecânico. À medida que eram reproduzidos estes métodos modernos, sob os auspícios do capital comercial, valorizavam-se as terras mais aptas ao plantio, elevando-se assim o preço do arrendamento. Segundo consta, o aluguel das melhores terras (qualidade e distância ao terminal ferroviário) chegava ao preço de quinhentos mil réis o alqueire⁴. Este processo estabelecia uma gradação de lavouras e, à proporção que aumentava a demanda pelo produto, promovia-se o deslocamento para áreas mais distantes. Por outro lado, conforme as condições climáticas encontravam-se desfavoráveis, retornava às terras o capim, ampliando as pastagens.

O agricultor foi sendo paulatinamente deslocado para a bacia do Rio Paranaíba, para áreas próximas aos municípios de Ituiutaba, Monte Alegre, Tupaciguara e Itumbiara. Continuavam, portanto, servidos pelos transportes rodoviários e, ao mesmo tempo, realizavam suas transações com a praça comercial de Uberlândia, onde se avolumavam dia a dia o comércio e o beneficiamento de cereais. Assim, embora as terras do município de Uberlândia não tenham sido as de maior destaque na produção de cereais, a localização da sua sede funcionou como um curso “forçado” para o fluxo de produtos agropecuários, antes de atingirem o mercado paulista, ou mesmo do Rio de Janeiro, Belo Horizonte e outros.

Um artigo da Revista *Uberlândia Ilustrada*⁵ (n. 4, jun./1939, p. 12-13) apresenta uma visão da importância que ia assumindo o transporte rodoviário na tarefa de interligar as áreas não privilegiadas pela ferrovia.

O tráfego extraordinário pelas estradas da Companhia, na extensão de 420 quilômetros, que demandam às zonas goianas do sudoeste, cortando os municípios de Uberlândia, Tupaciguara, Monte Alegre e Ituiutaba, verificado em 1938, é a prova evidente do intenso trânsito por essas vias. Naquele ano, a estatística acusava 8.716 autos que transportaram 17.099 passageiros, sendo o transporte de cargas no total de 22.065 toneladas, sendo de importação, 13.185, e, de exportação, 8.880, transportadas por 8.835 caminhões [...]. Foram registrados no mesmo recenseamento aquele ano, 10 oficinas mecânicas, 4 postos de abastecimento, 3 oficinas de vulcanização, duas de carrocerias e quatro de pinturas e reformas.

O núcleo urbano de Uberlândia teve sua dinâmica econômica assentada em múltiplas funções. Era centro administrativo dos pedágios cobrados

⁴ Ver a respeito: *Revista Uberlândia Ilustrada*, Uberlândia, n. 78, p. 20-21, ago./set. 1940.

⁵ *Revista Uberlândia Ilustrada*, Uberlândia, n. 4, p. 12-13, jun. 1939.

nas rodovias e localização do comércio atacadista regional, das atividades de beneficiamento de cereais e pecuários, engendrando um promissor potencial acumulativo. Este, por sua vez, ampliava a própria dinâmica do núcleo urbano que, em última instância, continuava dependente das condições favoráveis dos transportes. A mesma revista citada anteriormente traz um artigo em que aborda, de forma contundente, a relação entre os transportes rodoviários e a polarização comercial de Uberlândia. Comparando esta cidade com a longínqua cidade de Campo Grande (MS), o texto ressalta tanto as vantagens da localização quanto as condições naturais de Uberlândia⁶. O artigo discorre sobre a localização privilegiada no que tange à distância do centro industrial e comercial brasileiro – São Paulo. E as vantagens naturais são citadas no que se refere às zonas pastoris mato-grossenses, inferiores às zonas da bacia do Rio Paranaíba que, segundo o texto, são (no período) riquíssimas terras agrícolas e possuem monumentais minérios de pedras e argila, nos arredores da cidade, que lhe dão facilmente o material para a sua construção.

A vantagem da localização de Uberlândia era justificada no referido estudo tendo por base um levantamento do preço das tarifas cobradas pela Ferrovia Paulista, que servia Campo Grande, e pela Mogiana, que atendia a Uberlândia. Tomando-se por base este referencial de preços, efetuou-se uma comparação entre as distâncias de São Paulo a Campo Grande e Uberlândia e destas duas últimas a Lageado, no Mato Grosso.

Tabela 8 – Custo do frete por tipo de mercadorias – açúcar, gasolina e sal, por tonelada (mil-réis) – 1939

PERCURSO	TABELA 3	TABELA 3 ESPECIAL	TABELA 4
São Paulo a Campo Grande	564\$000	352\$000	119\$500
São Paulo a Uberlândia	278\$000	222\$000	77\$500
Diferença a favor de Uberlândia	285\$000	130\$000	42\$000

Fonte: Revista Uberlândia Ilustrada (jun. 1939).

Quadro 2 – Distâncias ferroviárias 1939

De São Paulo a Campo Grande	1.431 km
De São Paulo a Uberlândia	850 km
De Campo Grande a Lageado	400 km
De Lageado a Uberlândia	700 km

Fonte: Revista Uberlândia Ilustrada (jun. 1939).

⁶ Prof. Alcebiades de Andrade. *Revista Uberlândia Ilustrada*, Uberlândia, p. 12-13, jun. 1939. Coluna Fatores Econômicos de Uberlândia.

A partir destas informações, argumenta-se ter uma prova inconteste da concorrência que Uberlândia fazia a Campo Grande. Diz-se que, “Lageado, grande centro comercial de Mato Grosso, e toda a zona garimpeira da bacia do Araguaia, ao lado de Mato Grosso, preferem o comércio de Uberlândia, deixando Campo Grande mais perto, devido à diferença de 10% no frete”⁷. Estes indicadores revelam como a partir de vantagens da sua localização a economia de Uberlândia era capaz de competir em uma distância de 700 quilômetros nos sentidos sudoeste e noroeste.

Entretanto, a força polarizadora do comércio uberlandense, potencializada pela sua extensa malha rodoviária, não pode ser realmente entendida sem uma das suas principais figuras: os aventureiros motoristas. Estes foram os verdadeiros responsáveis pela penetração do comércio uberlandense nos territórios de Goiás e Mato Grosso. Até a década de 1930 o mercado da antiga região mineradora, próximo a Cuiabá (MT), era dominado por Três Lagoas, cidade de Mato Grosso, na divisa com São Paulo, à altura de Andradina. Os *chauffeurs*, como eram conhecidos os caminhoneiros, desenvolveram um sistema interessante de conquista de mercado. Era o próprio motorista quem percorria as cidades de forma autônoma, em seu veículo,

recolhia pedidos dos varejistas e, aqui em Uberlândia, saía procurando os produtos de que recebera encomenda. Comprava em nome dos varejistas, mas a confiança dos atacadistas era nele. A responsabilidade também. Fazia as entregas, recebia, colhia novos pedidos e voltava para Uberlândia. Pagava e recarregava. Qual o seu ganho nessas atividades? Apenas o frete. Necessitando do frete, que não era fácil, o motorista ia abrindo novas frentes de negócios para os comerciantes como um atirado vendedor⁸.

Os principais produtos comercializados via Uberlândia eram os secos e molhados, o sal, as bebidas, os medicamentos, o querosene, o arame farpado e as ferramentas, ou seja, mercadorias que eram em sua maioria importadas de outras regiões. E aproveitando a viagem de volta, os *chauffeurs* compravam garrafas vazias, cereais, couros secos de boi etc. Eram estes produtos que possibilitavam o desenvolvimento de atividades complementares de transformação manufatureira na região de Uberlândia.

Fica claro, portanto, que não eram os atacadistas que possuíam uma estrutura administrativa e logística desenvolvidas, geralmente familiar, capaz de lhes possibilitar a conquista de extenso mercado. Estas empresas sequer possuíam frota própria até a década de 1960. Ou seja, as entregas eram feitas por autônomos que, na busca de conseguir o frete, não só ampliavam o mercado como também operavam um sistema de crédito que tinha por elemento central a confiança do atacadista no *chauffeur*. Este sistema funcionava da seguinte maneira: o motoris-

⁷ *Revista Uberlândia Ilustrada*, Uberlândia, n. 4, p. 30, jun. 1939.

⁸ *Correio de Uberlândia*, Uberlândia, p. 24, 1988.

ta levava a mercadoria na confiança e na volta trazia o pagamento⁹. É redundante enfatizar a importância do crédito no sistema de expansão comercial. Cabe ressaltar que a Companhia Mogiana, que controlava o tráfego ferroviário e a baldeação de mercadorias em armazéns próprios, montou a partir de 1939 uma frota de caminhões para as operações de cargas rodoviárias, ampliando também seus postos de armazenagem para Ituiutaba, Monte Alegre e Itumbiara.

Recuperadas estas condições estruturais do município de Uberlândia, torna-se clara a sua preponderância comercial na região como importante fator de diferenciação econômica.

Quase não havia concorrentes de Uberaba. São Paulo quase não tinha atuação daqui para frente. Só mesmo nos princípios, mas São Paulo foi cedendo em seu próprio interesse, conforme o atacado de Uberlândia foi crescendo e tanto conta. A concorrência, pequena, era regional mesmo. O município de Ituiutaba tinha alguns pequenos atacados, assim como Rondonópolis que comprava diretamente das fábricas paulistas¹⁰.

Desta forma, algumas condições merecem ser pontuadas para caracterizar o ambiente regional da década de 1940. Primeiro é o fato da existência da ferrovia, que deve ser assumida como a estrutura principal que possibilitava o contato dos comerciantes regionais com o centro produtor paulista. Outro ponto é a localização de Uberlândia no espaço regional que, por força das condições naturais e da organização do mercado, era a localidade para onde convergia o maior volume de encomendas, compra e venda, possibilitando a escala rentável do transporte ferroviário. Terceiro, o caso ímpar da construção da Ponte Afonso Pena, que representou a única peça realizada de um traçado ferroviário não construído e permitiu a transposição de um dos poucos obstáculos intransponíveis pelos atirados *chauffeurs*, os grandes leitos fluviais. Por fim, a dinâmica que movia os próprios *chauffeurs*, aventureiros autônomos que, com seus caminhões, foram integrando a economia nacional e, por aqui, comandaram a última ponta de uma logística que permitiu ao comércio uberlandense projetar-se por extensas áreas de Goiás e de Mato Grosso.

A seguir são apresentados alguns indicadores que permitem inferir o grau de diversificação da indústria no município de Uberlândia, o que dá uma ideia da ampliação e diversificação das suas funções urbanas e do predomínio das atividades de transformação dos produtos agropecuários.

⁹ *Correio de Uberlândia*, Uberlândia, p. 24-25, 27, 1988.

¹⁰ *Correio de Uberlândia*, Uberlândia, p. 25, 1988. Destaques nossos.

Quadro 3 – Relação dos industriais de Uberlândia (ano de 1939)

Especificação	Nº	Especificação	Nº	Especificação	Nº
Máquinas de beneficiar arroz	10	Serralheria	3	Fósforo	1
Fábrica de espelhos	1	Ferraria	10	Fundição	2
Marmoraria	3	Carpintaria	1	Bebidas	1
Torrefação de café	4	Brinquedos	1	Algodão	4
Fábrica de barris	1	Curtume	3	Colchoaria	4
Calçados	10	Charqueada	3	Ladrilhos	2
Conservas	2	Doces	2	Sabão	1
Pedras para construção	2	Banha	3	Latoaria	2
Sorveteria	2	Gelo	1	Tipografia	6
Macarrão	1	Móveis	7	Padaria	5
Perfumaria	1	Olaria	9	Selaria	4
Serraria	4				

Fonte: Revista Uberlândia Ilustrada, n. 3, maio 1939.

Obs.: (Nº) representa a quantidade em valores absolutos.

Como pode ser visto, inexistia no município qualquer espécie de indústria mais moderna, como as imponentes indústrias têxteis da Zona da Mata Mineira e do Rio de Janeiro. As principais atividades industriais eram o beneficiamento de arroz, que controlava toda a rota das rodovias da região, e as charqueadas que, embora fossem apenas em número de três, tinham porte e capacidade de exportar produtos ao mercado do litoral. Os demais empreendimentos consistiam, em grande medida, de funções de apoio ao núcleo urbano e, portanto, eram dependentes da principal fonte de recursos: o comércio regional. Neste sentido é que se privilegia a questão dos transportes como razão de ser da prosperidade do núcleo de Uberlândia. Ao mesmo tempo, trabalha-se a ideia de que a alteração das rotas e, conseqüentemente uma mudança na logística regional, fugia ao controle do poder de veto da burguesia local, embora isto pudesse significar o enfraquecimento da base de apropriação de grande parte do excedente regional e a inflexão da área de influência de seu polo.

A economia de Uberlândia entra na década de 1940 controlando os fluxos do Centro-Oeste e vendo seu núcleo urbano ser aparelhado com novas infraestruturas e, com isso, paulatinamente, também afirmando-se politicamente. Esta nova correlação política lhe permitiu concorrer com Uberaba na dotação de benefícios estatais¹¹. E, posteriormente, foi a soma destes benefícios e a ascensão econômica de Uberlândia que neutralizaram a ideia de separatismo, esboçada num conflito interno entre as posições políticas destas duas cidades.

¹¹ Em 1942, o Estado construiu, em Uberlândia, a Praça de Esportes Minas Gerais e, em 1944, o Colégio Estadual de Uberlândia.

Em 1943, a cidade de Uberlândia foi escolhida pelo governo federal, por sua posição estratégica, para sediar o Escritório Central da Expedição Roncador-Xingu. Esta expedição fazia parte dos projetos do Governo Vargas, conhecidos como Marcha para o Oeste. A escolha desta localidade para ser o sustentáculo desse grande empreendimento decorreu da sua posição de ponto terminal da Estrada de Ferro Mogiana e ponto de partida para as rodovias rumo a Aragarças, São Félix, Matrinxã, Xavantina, Cachimbo e Jacareacanga, em direção a Manaus. Segundo o idealizador deste projeto, o ministro João Alberto, Uberlândia era a “porta larga do Brasil Central”.

Entre os benefícios advindos destes projetos, podem ser destacados: a criação de vários departamentos de controle e administração; a aquisição de imóveis; a construção de sede própria; posto de manutenção de uma frota de cerca de 20 caminhões; armazém de secos e molhados; financiamento, parcial ou total, de uma série de iniciativas industriais, agrícolas e imobiliárias; organização de um aviário e uma cerâmica; além de projetar a criação de fábricas de iodetação e formicida. Segundo Teixeira (1970, p. 110-111), foram dois anos de grande movimentação econômica em Uberlândia, situação que findou com o término do Governo Vargas.

Os últimos anos da década de 1940 e o início da de 1950 delinearam no Triângulo algumas alterações no plano das relações de influência econômicas e no papel dos seus núcleos urbanos. Ocorria que a infraestrutura de transportes, elemento de vital importância para a região, atravessava uma fase de anacronismo, no caso da ferrovia, e de abandono, no que diz respeito às rodovias. A Companhia Mogiana continuava operando suas linhas, sem alterações significativas desde sua inauguração, o que não lhe permitia acompanhar a crescente demanda regional. Este período marcou uma fase de dificuldades financeiras para os controladores privados desta ferrovia, cujo colapso ocorreu em 1952, quando esta foi encampada pelo governo paulista. Portanto, esta foi uma fase de constantes reclamos por parte das entidades envolvidas no processo de utilização dos serviços ferroviários. Pelo lado do transporte rodoviário, o ano de 1945 marcou o encerramento do contrato da Companhia Mineira de Auto Viação com o governo, que passou a se responsabilizar diretamente pela administração da rodovia. Inicia-se assim uma fase de deterioração dos caminhos rodoviários, acompanhada de seguidas promessas e contínuas reclamações. Na verdade, desde o início dos anos de 1940, a Companhia de Auto Viação deixou de se responsabilizar pela administração da sua rodovia, tornando o trânsito livre de pedágios e sem manutenção.

Paralelo a esta fase crítica dos transportes na região¹², seguia um processo de industrialização e concentração econômica em São Paulo,

¹² O Programa Rodoviário Nacional de 1946 – Governo Dutra – marginalizou o território triangulino.

que estimulava a produção de gêneros alimentícios nas regiões marginais. Este estímulo proporcionava a expansão e o progresso acentuado do interior. Com a deterioração do domínio uberlandense sobre as vias de transporte, ocorreu uma fragmentação da área de influência regional. Neste sentido, Uberlândia sentiu os efeitos da diminuição de seu setor de comércio atacado (em 1948 somavam 32 atacadistas), refletindo uma perda substancial de sua supremacia polarizadora. De certa forma, esta inflexão foi compensada internamente pela ampliação do comércio a varejo (em 1948 somavam 499 varejistas), que mostra a defasagem temporal do crescimento de seu núcleo urbano. Todavia, subsistindo às perspectivas de degradação das vias de transporte e constantes tentativas de estabelecimento de novas rotas, fora do domínio de Uberlândia, o quadro que se esboçava era de uma reversão de expectativas. De outro modo, a situação da indústria continuava sob a predominância das máquinas de beneficiar arroz e das charqueadas, não apresentando mostras significativas de diversificação¹³.

A lavoura, de acordo com um estudo econômico da época, estava estacionada ou em estágio de regressão, sendo relativamente escassas as boas terras, encontradas apenas no vale do Rio Araguari e no do Uberabinha, assim mesmo no circundante do terço final de seu curso¹⁴. As demais áreas seriam culturas de segunda, cansadas pelo plantio ininterrupto de anos a fio, sem a contrapartida de investimentos de reposição das fertilidades naturais, como demonstra este texto de 1948:

faltam máquinas e assim o braço humano vai se esgotando; basta citarmos que, em serviço na cultura das terras de nossas fazendas, só existem quatro tratores; os demais encargos, como aração, desterroamento, capina, plantio e colheita, são, na maioria, feitos obedecendo a velha rotina e pelos processos mais rústicos¹⁵.

Assim, o início dos anos 1950 marcou para Uberlândia uma nova fase de sua história. Sua condição de entroncamento comercial de caráter polarizador regional estava diante de um grande desafio: manter a posição estratégica, por meio de uma renovação das vias de integração logística, e industrializar-se, palavra de ordem daquele período.

¹³ A Ata de nº 446, de 18/05/1948, da Associação Comercial, Industrial e Agropecuária de Uberlândia, indica contatos com a Cia. Fiação e Tecelagem Industrial Mineira no propósito de se instalar uma fábrica nesta cidade. Este pode ser considerado mais um dos exemplos em todo o período de desenvolvimento de Uberlândia de esforços em vão para trazer as bases da indústria de transformação moderna.

¹⁴ Comissão de Inquérito – Estudos Econômicos. Tese: Economia do município em relação à região. Relator: Lauro Teixeira. *Processo da Câmara Municipal de Uberlândia* nº 82, 1948. Arquivo Público de Uberlândia.

¹⁵ COMISSÃO DE INQUÉRITO. *Processo da Câmara Municipal de Uberlândia*. 1948.

3.4. Impactos regionais da emergência de Goiânia e Anápolis

Considerando os desafios colocados para a economia regional ao final da década de 1940, torna-se interessante realizar uma comparação entre as três principais cidades do Triângulo – Araguari, Uberaba e Uberlândia – com os principais centros emergentes de Goiás. O objetivo é exemplificar com dados estatísticos a análise já esboçada em itens anteriores, nos quais foi caracterizada, principalmente, a involução das expectativas de influência polarizadora das economias de Araguari e Uberaba, e a ascendência de Uberlândia. Ou seja, além dos obstáculos próprios do desenvolvimento regional, a emergência de dois importantes centros econômicos em Goiás colocava mais um gargalo para a área de influência econômica das cidades triangulinas. A hipótese é a de que a economia de Uberlândia, diferentemente de Uberaba e Araguari, pela logística de sua infraestrutura de transportes, continuou a avançar na sua função polarizadora.

Para desenvolver esta ideia, foi realizado um rearranjo de um estudo feito por Araújo¹⁶, procurando evidenciar a continuidade e avanço do domínio comercial e industrial de Uberlândia. Embora estivesse ocorrendo uma nítida ascensão econômica, principalmente de Goiânia, que o referido autor bem mostrou, é preciso ressaltar as alterações internas que ocorriam na divisão intrarregional no Triângulo. Em outras palavras, faz parte deste estudo mostrar o desdobramento de um processo de diferenciação e concentração de renda em Uberlândia, paralelo ao deslocamento da fronteira para Goiás.

Tabela 9 – Índice de crescimento do comércio atacadista de 1950 em relação a 1940. (Preços de 1960) – Valores de 1940 = 100

Municípios	Número de Estabelecimentos	Pessoal Ocupado	Vendas
Araguari	105,0	134,0	190,9
Uberaba	14,7	33,8	57,3
Uberlândia	116,4	284,5	385,1
Anápolis	163,6	160,6	512,4
Goiânia	237,5	300,0	699,1

Fonte: IBGE (1950, 1960).

Como pode ser percebido na tabela anterior, o comércio atacadista, que era a principal expressão da influência regional, apresentou as maiores taxas de crescimento nas duas cidades goianas. Uberaba sofreu uma enorme taxa de retração de seus estabelecimentos, pessoal ocupado e vendas neste ramo de negócio. Entretanto, é preciso levar em consideração que em 1940 os dados

¹⁶ O estudo de Araújo (1981, p. 250-257) procura enfatizar o deslocamento da fronteira econômica do conjunto do Triângulo para Goiânia e Anápolis.

do Censo se referem ao comércio por atacado e misto. Isto pode significar uma alteração no ramo de vendas, porém, o índice de queda em geral representa uma retração da polarização uberabense e uma crise do seu comércio local. Uberlândia apresenta uma especificidade, pois embora o número de estabelecimentos tenha crescido apenas 16%, o pessoal ocupado quase triplicou e as vendas foram expandidas em mais de três vezes, o que dá uma indicação clara do processo de concentração deste ramo de negócios e, portanto, sua qualificação para a competição regional. As demais cidades estão analisadas a seguir, quando então foram acrescentados seus índices de participação no total.

Tabela 10 – Participação municipal no comércio por atacado 1940 e 1950 (Preços de 1960)

Municípios / ano 1940	Número de Estabelecimentos	Pessoal Ocupado	Vendas
Araguari	6,8	11,9	11,5
Uberaba	64,4	56,4	56,0
Uberlândia	18,6	19,7	23,9
Anápolis	7,5	8,7	6,4
Goiânia	2,7	3,3	2,2
TOTAL	100,0	100,0	100,0
Municípios / ano 1950	Número de Estabelecimentos	Pessoal Ocupado	Vendas
Araguari	12,5	13,8	11,3
Uberaba	16,7	16,6	16,5
Uberlândia	38,1	48,8	47,3
Anápolis	21,4	12,1	16,9
Goiânia	11,3	8,6	7,6
TOTAL	100,0	100,0	100,0

Fonte: IBGE (1950, 1960).

Estes dados de participação relativa da tabela anterior dão indicações contundentes do panorama do comércio atacado regional e da crescente influência das economias de Goiânia e Anápolis. Como se pode ver, Araguari ficou com sua participação relativa de vendas praticamente estagnada diante da competição goiana, apresentando um pequeno crescimento relativo de pessoal ocupado e uma maior expansão de número de estabelecimentos. Esta combinação de resultados de Araguari não é boa, pois acentua a pulverização de seu comércio varejista, reduzindo o volume médio de vendas por estabelecimento. E, quando a análise avança pela década de 1960, esta tendência do comércio de Araguari, espremida regionalmente entre as forças polarizadoras das economias de Uberlândia e Goiânia, fica muito mais nítida. Por enquanto, é suficiente apontar a reversão das expectativas e a manutenção de certo montante de negócios, os quais são frutos de uma defasagem temporal que deve ser aplicada ao investimento fixo anteriormente realizado.

A involução relativa do setor atacadista de Uberaba se apresenta

como uma relação mais complexa, em que provavelmente necessita ser realizado um estudo mais específico para descobrir suas causas. Mas tudo indica que sua economia passou por um processo de perda de influência econômica, nas áreas ao norte para Uberlândia, Araguari, Anápolis e Goiânia, e ao sul e oeste para as cidades de Ribeirão Preto e São José do Rio Preto, no Estado de São Paulo. Contudo, esta redução drástica só pode ser explicada por uma ruptura interna de grandes proporções, qual seja, a crise do gado zebu na década de 1940. E pelas características das respectivas participações relativas do número de estabelecimentos e das vendas, tudo indica que a cidade de Uberaba possuía vários estabelecimentos de pequeno porte, o que pode ser visto pela maior participação dos estabelecimentos em relação à respectiva participação das vendas. E daí a maior vulnerabilidade do seu comércio atacadista diante da concorrência e da derrocada da pecuária. Ocorre, porém, que neste processo de retração do seu comércio atacadista, foi promovida uma espécie de seleção natural em Uberaba, permanecendo os estabelecimentos mais bem estruturados, embora achatados dentro de um limitado espaço de influência regional.

Uberlândia, em matéria de comércio por atacado, era a cidade que, pelos dados, apresentava as melhores perspectivas de crescimento. Ou seja, não se levando em consideração a situação precária das rodovias da região e tendo em vista que as economias destas cinco cidades (Araguari, Uberaba, Uberlândia, Anápolis e Goiânia) são representativas, em termos de dinamismo, a análise dos dados do desempenho comercial mostra tanto um aumento das vendas quanto da respectiva participação relativa do comércio de Uberlândia. A economia desta cidade, no ano de 1949, atingiu quase 50% do volume das vendas do conjunto da região¹⁷. E levando-se em conta que a participação nas vendas praticamente dobrou no período, torna-se evidente o avanço da polarização regional do comércio uberlandense. Além do mais, realizando-se o mesmo raciocínio feito no caso de Uberaba, percebe-se o grau de concentração deste negócio em Uberlândia, onde a participação do valor das vendas é bem mais expressiva do que a participação relativa do número de estabelecimentos. E esta concentração era um importante componente na habilitação deste comércio para o monopólio regional. Todavia, à medida que esta concentração se amplia, ela coloca obstáculos ao surgimento do pequeno negócio, impondo tamanhos mínimos e dificultando o aumento de seu número e, daí, o melhor indicador do comportamento da atividade passa a ser o volume das vendas.

Os dados do desempenho do comércio a varejo, revelados na tabela 11 a seguir, ajudam a corroborar as tendências anteriormente apontadas. As informações disponíveis apresentam um crescimento do comércio a varejo em todas as cidades, destacando-se Araguari e as duas

¹⁷ Os dados de valores referem-se, respectivamente, a 1939 e 1949.

idades goianas. No âmbito geral, a ampliação do varejo caracteriza um momento específico, ou seja, o desenvolvimento das relações de integração comercial e da urbanização. No caso do desempenho de Araguari é provável que a expansão de seu varejo estivesse ligada ao prolongamento ferroviário de 1935, quando os trilhos avançaram até Anápolis.

Tabela 11 – Índice de crescimento do comércio varejista de 1950 em relação a 1940 (Preços de 1960) - $1940 = 100$

Municípios/ ano 1940	Número de Estabelecimentos	Pessoal Ocupado	Vendas
Araguari	236,3	257,4	394,6
Uberaba	112,0	127,7	202,2
Uberlândia	161,2	190	323,9
Anápolis	207,8	235,2	419,6
Goiânia	243,2	299,4	618,1

Fonte: IBGE (1950, 1960).

De forma paradoxal, o desenvolvimento dos núcleos urbanos de Goiás, possibilitado pela expansão ferroviária e conseqüente incorporação desta região ao mercado, num primeiro momento estimulou o comércio a varejo de Araguari, mas, posteriormente, passou a lhe fazer concorrência. Assim, este município, por ter uma estrutura comercial preexistente, se aproveitou da incorporação destas novas áreas ao mercado e, com isso, atravessou uma fase de desenvolvimento do varejo. Por outro lado, o município de Uberaba, por ter a maior estrutura urbana do Triângulo, também conseguiu manter certo funcionamento de seu comércio varejista. Neste ponto, porém, é preciso resgatar a ideia de que alguns estabelecimentos de atacado e misto, da década de 1940, passaram a funcionar somente como comércio a varejo e, daí, a manutenção da dimensão desta modalidade comercial.

Por outro lado, Uberlândia, como já destacado, atravessava uma fase de aparelhamento do seu núcleo urbano e, sendo a localidade de melhor inserção regional para realizar a apropriação do excedente, nada mais lisonjeiro do que a ampliação do seu varejo. Cabe ainda ressaltar que enquanto o número de estabelecimentos sequer dobra, o montante de vendas, por sua vez, mais do que triplica. Ou seja, o comércio de Uberlândia cresce em número de estabelecimentos, mas principalmente em dimensão de vendas.

A seguir encontra-se apresentada uma tabela dos índices de participação relativa do comércio a varejo dos municípios de Araguari, Uberaba, Uberlândia, Anápolis e Goiânia. Nela é possível ter uma mostra dos respectivos montantes relativos de cada uma dessas cidades, indicando o seu potencial de polarização regional.

Tabela 12 – Participação de cada município no comércio a varejo – 1940/1950 (Preços de 1960)

Municípios / ano 1940	Número de Estabelecimentos	Pessoal Ocupado	Vendas
Araguari	12,2	11,9	10,7
Uberaba	38,3	38,1	40,0
Uberlândia	22,6	25,8	27,8
Anápolis	10,4	9,3	9,0
Goiânia	16,5	14,9	12,5
TOTAL	100,0	100,0	100,0
Municípios / ano 1950	Número de Estabelecimentos	Pessoal Ocupado	Vendas
Araguari	17,0	15,7	12,8
Uberaba	25,2	25,0	24,7
Uberlândia	21,4	25,2	27,4
Anápolis	12,7	11,2	11,5
Goiânia	23,7	22,9	23,6
TOTAL	100,0	100,0	100,0

Fonte: IBGE (1950, 1960).

As participações relativas da tabela anterior confirmam que, embora Araguari tenha experimentado um impulso no seu comércio varejista, sua perspectiva futura, como núcleo de polarização regional, já havia se revertido desde a década de 1920, quando a ferrovia já não mais lhe privilegiava como ponto terminal.

O município de Uberaba, principal e mais próspera economia regional na virada do século XIX, se manteve como um dos dois principais núcleos urbanos do Triângulo, com infraestrutura urbana mais aparelhada, mas, indiscutivelmente, a economia do município de Uberlândia encontrava-se em ascensão e possuía o comércio mais rico.

Goiânia e Anápolis, analisadas por Araújo, eram centros em franco desenvolvimento, situados na frente de expansão, em que Anápolis – terminal ferroviário – destacava-se no atacado, e Goiânia – terminal rodoviário e centro administrativo – era mais dinâmica no comércio a varejo e no aparelhamento administrativo de suporte ao Estado.

3.5. O desafio regional: energia e transportes

Ao final da primeira metade do século XX, o Triângulo Mineiro, objeto deste estudo, caracterizava-se como uma região eminentemente agropecuária, que teve sua inserção mercantil a partir da ligação ferroviária com

São Paulo ainda no século XIX. Esta realidade ferroviária, potenciada que foi pelas rodovias, tornou possível a emergência de três núcleos urbanos, responsáveis pela apropriação de uma parte substancial do excedente regional. As demais parcelas da renda gerada eram apropriadas fora da região e no próprio meio rural. Os desdobramentos ulteriores dos transportes e as diferenciações internas destacaram dois núcleos urbanos: Uberaba e Uberlândia.

A década de 1950 marcou um momento decisivo na afirmação política e econômica dos principais municípios, reafirmando suas rixas e suas diferenciações. Este decênio foi uma etapa de grandes mudanças tecnológicas na economia brasileira: industrialização pesada, supremacia rodoviária e desenvolvimento do capital financeiro. Uberaba e Uberlândia encontravam-se diante de uma tarefa para a qual muito pouco poderia ser realizado na escala local. Assim como no final do século XIX não tiveram o menor controle sobre o destino das ferrovias, no início dos anos 1950, suas lideranças pouco podiam decidir sobre os rumos da energia e dos transportes no país e na região. É dessa forma que deve ser visto o final da primeira metade dos anos 1950. Por um lado, a premência da infraestrutura para dar continuidade à reprodução do capital; por outro, a insuficiência de energia e a precariedade das rodovias para a construção do futuro. Num extremo, a crescente e urgente demanda regional; no outro, a incapacidade do capital privado de responder a tais necessidades.

Coloca-se, portanto, uma indecisão de como, quando e quais seriam as partes beneficiadas pelas novas alterações. Ou seja, nem Uberlândia, nem Uberaba, nem qualquer outra cidade da região possuíam uma posição sólida face às possíveis alterações. Tudo dependeria, principalmente, do quando e de como seriam processados os investimentos nas infraestruturas. No início dos anos 1950, realmente, estas duas cidades possuíam o espaço construído mais habilitado regionalmente para receber os novos incrementos. Assim, se o quando viesse no curto prazo, provavelmente, Uberaba e Uberlândia seriam as beneficiadas, porém, se no longo prazo, as incertezas predominariam.

Observando este momento histórico sob o enfoque de uma indeterminação futura, foi feita uma breve apreciação das condições dos transportes e da energia, entendidas como as duas grandes tarefas a serem realizadas naquele período. Ou seja, representavam as questões vitais para a definição dos núcleos urbanos do Triângulo que comandariam o processo de acumulação regional.

As deficiências dos transportes começaram a se colocar, especificamente na região, a partir do final dos anos 1940, quando a imprensa se tornou a porta-voz dos reclamos sociais¹⁸. As preocupações não só se voltavam para o estado de abandono das rodovias existentes, como para a necessidade de serem construídas novas. Isto, desde que não se desviassem dos interesses do comércio de Uberlândia e Uberaba, embora estes fossem mutuamente excludentes, considerando a forte rivalidade interna. Desenvolvia-se, portanto, uma constante preocupação com os possíveis desvios de rota e a conse-

¹⁸ Ver a respeito: *Correio de Uberlândia*, Uberlândia, 9 ago. 1948 e *O Triângulo*, Uberaba, 7 ago. 1948. In: Processo nº 137, de 1948.

quente exclusão de uma destas duas cidades dos grandes eixos de integração dos fluxos econômicos. Elas lutavam separadas pelas suas respectivas vias, unindo-se apenas no que tocava aos interesses pelas rodovias de acesso a São Paulo, ou pela obstrução das ligações diretas de São Paulo a Goiás. Segundo um Processo da Câmara de Uberlândia (1958)¹⁹, os goianos sempre pleitearam suas comunicações com São Paulo, principalmente no que tange à ligação direta de Barretos (SP) ao sul goiano, num plano de livrar-se do Triângulo e conseqüentemente do domínio comercial de Uberlândia. No mesmo documento constam ainda relatos sobre a precariedade das estradas mineiras e a melhoria das rodovias goianas, complementado com uma indicação da deficiência das vias férreas da Companhia Mogiana. O argumento empreendido no documento destaca que, em função destes fatores, no ano de 1951, na estação de Colômbia, da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, foram embarcados: 10.227.790 quilos de arroz beneficiado; 1.145.520 quilos de arroz em casca; 576.950 quilos de milho e 434.980 quilos de feijão. Isto demonstrava o quanto se estava desviando mercadorias de Goiás em direção a São Paulo, que até então tinham seu curso forçado por Uberlândia.

Até o ano de 1955 muito pouco de concreto em termos de melhorias nos transportes havia ocorrido na região, permanecendo, portanto, a indefinição quanto às novas rotas econômicas. Em 1951, o Governo do Estado de Minas autorizou a construção de estradas para ligar Uberlândia a Araguari e Uberlândia ao canal de São Simão, na divisa de Goiás. Entretanto, até 1955 estas obras não haviam sido efetivadas. O Governo Federal liberou verbas para o asfaltamento da totalidade do trecho Uberlândia-Itumbiara, mas até 1955 apenas uma pequena obra de poucos quilômetros, nas proximidades de Uberlândia, fora concretizado. A mesma morosidade ocorria com a estrada Uberlândia-Uberaba, autorizada em 1952, com situação indefinida até 1955. De substancial registrou-se apenas uma pequena melhoria na rede ferroviária com a entrada em funcionamento, em 1952, das locomotivas a diesel no tráfego de Campinas a Uberaba.

A situação da energia não era menos delicada, pois embora Uberaba já estivesse beneficiada com a energia pública e Uberlândia e demais cidades da região contassem com energia particular, a situação em termos de incorporação do moderno era precária. Uma solução por parte do investimento privado encontrava-se praticamente descartada, restando, porém, o investimento público. A região possuía uma dotação de enorme potencial hidrelétrico, mas sua viabilidade exigia a inversão de vultosos capitais. Assim sendo, no que pese às frustradas tentativas particulares, e mesmo as discussões em torno da viabilidade de criação das Centrais Elétricas do Triângulo, era ao Estado que cabia a solução para tal situação. Aos municípios triangulinos restavam apenas as constantes reivindicações.

Este panorama geral da infraestrutura do Triângulo, no limiar da segun-

¹⁹ UBERLÂNDIA. Câmara Municipal. *Processo n° 1.952*. Uberlândia, 17 ago. 1952. Arquivo Público Municipal.

da metade do século XX, indica a possibilidade da ruptura de um estado anterior de prosperidade, mas também permite pensar a importância das decisões e a influência do investimento estatal ocorrido no pós-1955 como elemento central na redefinição da configuração dos fluxos econômicos regionais.

BRASÍLIA E A INTERIORIZAÇÃO DA INFRAESTRUTURA

O período que vai de meados da década de 1950 e se estende até o golpe militar de 1964 foi, sem dúvida, um dos mais importantes para as transformações ocorridas na economia brasileira, seja no que se refere ao estabelecimento de amplos setores industriais modernos, seja no direcionamento do padrão de consumo desta economia periférica. É, pois, o período que marcou, definitivamente, a internacionalização da economia brasileira e se torna um condicionante básico às articulações ulteriores.

Não é objetivo deste trabalho realizar uma ampla recapitulação das várias fases do Plano de Metas do Governo Juscelino Kubitschek e sua posterior reversão cíclica. O intuito deste texto é analisar um contexto de estruturação de um novo padrão de acumulação de capital no Brasil, tendo na sua base o Estado, o capital privado internacional e, em menor escala, o capital privado nacional. Considerando as novas condições da economia nacional, foi priorizada uma discussão calcada na sua ressonância regional, enfocando em primeiro plano os impactos na economia e na estrutura espacial do Triângulo Mineiro.

No aspecto regional, este período, com certeza, representou um marco decisivo para a economia triangulina e para a própria estruturação da economia nacional. Ou seja, com a consolidação da meta-síntese do Plano de Metas de JK – a construção de Brasília – o espaço geográfico do Triângulo Mineiro passou, de uma vez por todas, a localizar-se estrategicamente entre a principal região econômica do país – São Paulo – e a administração central – Brasília. Como já ressaltado anteriormente, a mudança da capital federal para o interior constituía um projeto político daqueles que idealizaram a república federativa na década de 1880. Este desejo ficou materializado na Constituição Federal de 1891, embora, de forma alguma, deve-se dizer que esta inserção se consubstanciasse em uma condição suficiente para determiná-la na década de 1950, “desde siempre y para siempre”¹.

Assim, embora o Triângulo Mineiro apresentasse um contexto histórico de integração econômica anterior, desempenhando a importante função de entreposto comercial e agropecuário, privilegiado por uma rota econômica rodoferroviária com o litoral, suas condições de desenvolvimento ulterior ainda eram muito incertas. A construção de Brasília no Centro-Oeste e a industrialização concentrada no centro-sul redefiniram o seu papel na divisão inter-regional do trabalho. Sem desprezar a importância dos condicionantes históricos para a formação das bases econômicas do Triângulo Mineiro, é preciso destacar que a década de 1950 marcou uma

¹ Expressão utilizada por Oliveira (1981, p. 23), citando Gabriel García Márquez, que nos remete a pensar o caráter não determinístico de uma relação *ex ante*.

nova etapa para a integração regional. A partir dos vultuosos investimentos em infraestrutura realizados pelo Governo Federal e em consonância com as aptidões naturais da região emergiu uma outra fase, muito mais dinâmica, de integração produtiva e comercial com a economia paulista. Embora uma análise do desempenho econômico regional possa passar a aparência de que esta região tenha dado continuidade a um processo anterior de intermediação entre o litoral e o Centro-Oeste, acumulando funções na divisão inter-regional do trabalho, é preciso destacar a seguinte especificidade: houve uma redefinição estrutural sem ruptura temporal.

Desde o início da análise da formação econômica regional esteve presente a ideia de que a mudança da capital federal para o interior era o fator fundamental que dava respaldo à interiorização da infraestrutura estatal, principalmente no que tange aos itens energia e transportes. Neste sentido, a noção de uma redefinição estrutural deve ser entendida aqui como a síntese da incorporação do moderno, ou em um sentido schumpeteriano, da destruição criadora. Isto porque, na década de 1950, as velhas estradas de “chão” e os serviços precários de eletricidade, quando se tinham, foram confrontados com a moderna realidade do asfalto e das grandes hidrelétricas. Era, pois, o momento de se seguir à velocidade do tempo e, de alguma forma, se habilitar para as futuras mudanças. E a economia do Triângulo Mineiro foi parte privilegiada nesta redefinição da estrutura produtiva brasileira, no momento “exato” em que se encontrava diante de uma crise de infraestrutura. É neste sentido que, a olhos nus, tem-se a impressão de que a estrutura anterior do Triângulo tenha dado-lhe substrato para justificar e receber o aparelhamento infraestrutural moderno.

A hipótese aqui defendida é a da incapacidade desta região marginal, representada pelas suas lideranças políticas e econômicas, de atender o conjunto de suas demandas infraestruturais. E na ausência de um questionamento desta limitação da escala local e regional para equacionar seus desafios, poderia imperar uma visão *ex post*, que tenderia a justificar os desdobramentos ulteriores com base numa interpretação linear e condicionante dos fatores históricos. É preciso reconhecer que os entraves quanto à infraestrutura de energia e transportes, colocados ao desenvolvimento da economia do Triângulo na década de 1950, eram questões nacionais, que foram solucionadas de acordo com critérios políticos e econômicos que extrapolavam infinitamente os domínios regionais. Neste aspecto, Brasília foi, sem dúvida, o peso na balança no caso da interiorização da infraestrutura em direção à região central. O arrojo desenvolvimentista do Governo JK recolocou para o Triângulo Mineiro a perspectiva da integração regional. Assim, o importante a destacar é o fato de que, embora esta região seja reconhecida pelas condições naturais favoráveis, foram as grandes mudanças ocorridas a partir da segunda metade de 1950 que ajudaram a consolidar a posição geográfica estratégica do Triângulo vis-à-vis uma economia litorânea que buscava o curso forçado de uma interiorização.

4.1. Um novo padrão de acumulação e a crise política

O período que se inicia em 31 de janeiro de 1956 e vai até ??? marcou para o Brasil um momento de consolidação de sua industrialização e internacionalização econômica. Este processo foi efetivado internamente a partir de um esforço concentrado do Estado no sentido de criar as condições infra-estruturais para o capital e, com isso, fixar uma planta industrial integrada².

A posse do presidente Juscelino Kubitschek trazia em seu bojo um compromisso de campanha³ que encetava um amplo processo de modernização da estrutura produtiva brasileira e consolidava o setor público como principal centro de decisões e realizações⁴. O Programa de Metas, ou Plano de Metas, como ficou conhecido, consistia de um amplo e sistemático planejamento de 31 metas, as quais tinham como fundamentos básicos abolir os pontos de estrangulamento da economia, por meio de investimentos infra-estruturais a cargo do Estado; ampliar e instalar as indústrias de base, estimulando investimentos privados nacionais e estrangeiros e, por fim, forçar a interiorização da economia brasileira com a construção da nova sede administrativa do país.

Este foi, portanto, o momento de colocar em prática uma série de condições planejadas no período anterior, no qual se destacavam os trabalhos elaborados pela Comissão Mista Brasil-EUA e Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico-Comissão Econômica para a América Latina (BNDE-Cepal), com o propósito de levar adiante um processo de industrialização pesada. Os trabalhos destas comissões legaram ao período posterior a seguinte caracterização do quadro brasileiro: necessidade de desenvolvimento de uma infraestrutura social básica (energia e transportes) e de avanço da industrialização como meio de superação dos estrangulamentos internos. Desta forma, as metas estabelecidas no Plano representaram uma sistematização ampliada das discussões em torno das potencialidades da economia periférica brasileira e, ao mesmo tempo, deixaram clara a ampla aceitação de um Estado mais integrado à economia.

4.1.1. A interiorização da infraestrutura de energia e transporte

A decisão de construir Brasília no Centro-Oeste foi o elemento central de uma nova estrutura regional no Brasil. O marco temporal se inicia e,

² Ver a respeito: Lessa (1981, p. 27) e Serra (1984, p. 75).

³ Benevides (1979) recuperou em seu estudo sobre o Governo JK os seus bastidores, analisando os mecanismos e alianças que tornaram possível e mesmo reforçaram a efetivação dos ditos compromissos de campanha.

⁴ Mantega (1984) analisa a ênfase dada pela Cepal quanto à participação do Estado nas economias em desenvolvimento. Outra referência importante foi a realizada por Mello (1984, p. 13-27), ao apresentar um apanhado teórico sobre o pensamento cepalino.

ao mesmo tempo, se explicita na seguinte frase do Presidente Kubitschek: “todos os rumos levam a Brasília”. A capital representou uma condição decisiva para reorientar os fluxos econômicos. Por um lado, se localizava em região produtora de bens primários; por outro, interiorizava um amplo potencial de consumo final. Somada ao esforço concentrado de criar a infraestrutura para o desenvolvimento da acumulação de capitais, Brasília reforçou a condição para que estes benefícios chegassem ao interior. No caso específico do Triângulo Mineiro e, em particular, de Uberlândia, a questão da energia e dos transportes passou a configurar uma posição estratégica, ou seja, a ligação entre São Paulo e a emergente capital federal⁵.

No projeto de levar a capital para o interior estavam embutidas ideias de redistribuir as atividades produtivas, mas, principalmente, de se criar condições para que as pessoas não migrassem impreterivelmente para o litoral. Na verdade, não foi empregado o termo “migração” por acaso, mas para colocar a problemática de uma interiorização urbana forçada. Ou seja, no processo de levar infraestrutura ao interior estavam evidentes os interesses de acumulação urbana, deixando-se, portanto, de atacar o problema do êxodo rural.

A partir desta configuração espacial, a região do Triângulo Mineiro ganhou um destaque especial no processo de se estudar a acumulação de seus núcleos urbanos vis-à-vis a um esquema de intervenção pública sob os fluxos econômicos. Como se sabe, uma das características marcantes do período 1956-61 foi a concentração setorial e regional dos benefícios diretos do Programa de Metas. Pode-se dizer que o Governo Kubitschek atingiu êxito em suas metas em função, sobretudo, das alianças políticas e do aparato administrativo que permitiu respaldar os instrumentos de financiamento de toda a infraestrutura. Arcabouço financeiro este estrategicamente não explicitado no Programa, mas que se resumiu basicamente em três pilares: recurso ao mecanismo inflacionário, em que a reposição dos salários não acompanhou os ganhos de produtividade e a variação dos preços; déficit público com a elevação dos gastos do governo; e o amplo recurso ao capital estrangeiro, seja na forma de capital de risco, seja na de capital de empréstimo e financiamento (via Instrução 113 da Sumoc)⁶.

Durante este governo, a estrutura pública foi articulada para levar à frente grandes projetos de modernização. No caso específico da energia elétrica, a região do Triângulo se beneficiou, indiretamente, da decisão de construir a hidrelétrica de Cachoeira Dourada no Rio Paranaíba, com o objetivo de suprir a demanda energética da nova capital. A construção desta hidrelétrica era um desejo do Governo de Goiás, manifestado em 06 de outubro de 1952, por meio do Decreto Estadual nº 177, que criou a Comissão

⁵ Na seção seguinte é discutida a evolução da infraestrutura na região, com o objetivo de recuperar esta ideia de privilégio, no âmbito da estrutura política e econômica dos seus diversos municípios..

⁶ Superintendência da Moeda e do Crédito, transformada em Banco Central, em 1966.

de Estudos e Execução das obras Hidro-Elétricas de Cachoeira Dourada⁷. Porém, somente em 16 de fevereiro de 1956, durante o Plano de Metas, em substituição à supracitada Comissão, criou-se a Central Elétrica de Goiás (Celg), instituição pública estadual responsável pela construção da referida hidrelétrica. Em outras palavras, a estrutura financeira de suporte a tais projetos foi consumada no Governo JK e, no caso da Celg, consta que em julho de 1956 seu ativo atingia aproximadamente um bilhão de cruzeiros, todo ele constituído de verbas, financiamentos, empréstimos da União, verbas do Serviço de Valorização da Amazônia e do Fundo Nacional de Eletrificação e vendas de ações ao BNDE⁸.

No caso específico de Minas Gerais, a questão energética nacional foi acompanhada e até mesmo precedida de um esforço público estadual. O Estado de Minas Gerais organizou a primeira empresa estatal brasileira de eletricidade, as Centrais Elétricas de Minas Gerais (Cemig – 1952), a qual serviu de modelo para as outras centrais elétricas estaduais⁹. E foi por meio da Cemig e com dotações federais é que foram construídas as linhas de transmissão no Triângulo na década de 1960 e, assim, tornou-se possível o aproveitamento energético de Cachoeira Dourada na região. De acordo com Diniz (1981, p. 72-73), pode-se perceber que apesar de o Plano de Eletrificação de Minas (1951) ter assinalado como necessária a duplicação da Usina de Pai Joaquim, que servia a cidade de Uberaba, o Triângulo não era uma prioridade do governo estadual, no que tange à eletrificação. Isto fica claro a partir da constituição de quatro companhias de eletrificação regionais, que não abrangiam o Triângulo Mineiro.

Outra importante meta do Plano se referia ao reaparelhamento dos transportes. Este grupo de prioridades abrangia tanto transportes terrestres quanto os navais e aéreos. Implicitamente sabe-se que o Plano privilegiou o transporte rodoviário. Ou seja, o Governo JK selou a opção rodoviária brasileira e, principalmente, ajudou a delinear quais seriam as rotas dinâmicas da economia. A partir da década de 1950, definitivamente, foi o transporte rodoviário o representante máximo da definição dos fluxos econômicos e da incorporação do padrão de consumo moderno.

Como já discutido, a ferrovia foi, a partir da segunda metade do século XIX, determinante e determinada pelo movimento econômico.

⁷ O surgimento desta Comissão propondo a criação da usina de Cachoeira Dourada foi uma decorrência de um projeto de lei de outubro de 1947 que, posteriormente, se converteu na Lei nº 1830.

⁸ BNDE é a denominação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, atualmente designado como BNDES, com o acréscimo do Social. Informação colhida em uma carta da Associação Comercial, Industrial e Agropecuária de Uberlândia endereçada ao Presidente da Cemig, Uberlândia, 02/05/1961. Livro de correspondências recebidas (1961-1965), jan./jun. 1961. Livro 36.

⁹ Ver: Cemig. In: DICIONÁRIO de economia. São Paulo: Nova Cultural, 1985. (Os economistas). Uma análise do pioneirismo energético do governo mineiro encontra-se em Diniz (1981, p. 72-76).

Uma de suas especificidades era a diversidade de companhias em operação, responsáveis pelas linhas, e a diferença de bitola entre as várias rotas. Entretanto, este processo tornava a homogeneização dos respectivos trajetos muito dispendiosa, representando, assim, um aspecto negativo no que refere ao investimento sobre a estrutura construída. Outro ponto negativo da ferrovia, para operar em economias de baixa densidade, é o elevado volume mínimo de transporte. Esta característica, embora seja favorável para interligar pontos de concentração econômica, é deficitária em economias esparsas¹⁰. Desta forma, em vários sentidos o transporte rodoviário foi se firmando como o meio mais econômico e eficiente para operar numa economia em desenvolvimento extensivo, em que o “planejamento e interesses políticos”, não raro, suplantam o planejamento econômico.

4.1.2. O papel da agricultura

Embora as metas de números 13 a 18 do Plano tratassem da questão da alimentação¹¹, ou seja, referiam-se à ampliação da oferta interna de alimentos, a verdade é que a agricultura foi relegada a um segundo plano durante o processo de modernização do período.

Como bem observa Tavares (1983, p. 104), “o crescimento da agricultura entre 1950 e 1960 deveu-se menos ao aumento dos rendimentos médios dos cultivos do que à incorporação de novas áreas”. Essa ampliação da margem extensiva de cultivo motivada pelo impulso da expansão do mercado urbano foi levada a cabo basicamente com as mesmas funções de produção, isto é, sem uma absorção de progresso tecnológico similar à do setor secundário. Como ressalta Palhano (1982, p. 9),

a tarefa da agricultura naquele período era crescer ‘adequadamente’ – aumentar a oferta de matéria-prima e alimentos nos níveis requeridos pelo mercado externo – sem que este crescimento absorvesse fração considerável dos recursos nacionais para investimento.

Neste sentido, o melhor desempenho deste setor em algumas regiões se deveu a características naturais e de localização que permitiram o aumento da produção e a obtenção de ganhos relativos – algo como uma renda diferencial¹². A agricultura deve, então, ser vista, no âmbito do Plano de Metas, como aquilo que não aconteceu como prioridade estratégica, embora tenha sido estimulada pelo lado da demanda por um mercado potencial em expansão.

¹⁰ A respeito das dificuldades inerentes às diferenças de bitola, ver Oliveira (1974).

¹¹ Consultar Benevides (1979).

¹² Ver a respeito de renda diferencial, Silva (1981) e, principalmente, Marx (1981).

4.1.3. A participação do Estado

O Estado brasileiro que, segundo Ianni (1986, p. 181), “fora transformado no mais importante centro de decisões e realizações (econômicas, financeiras, cambiais etc.) indispensáveis ao funcionamento e ao desenvolvimento do setor privado”, apresentou três características que merecem ser abordadas: a concentração do poder nas mãos do executivo; a criação da infraestrutura para o desenvolvimento do capitalismo e a interferência no processo de demandas regionais. O primeiro ponto é importante para ressaltar a estrutura administrativa do governo sobre as bases das alianças políticas. Ou seja, a despeito da política de tentar conciliar interesses amplos e diversos, o Governo JK se mostrou “eficiente”, à medida que controlou a economia através do esquema da administração paralela. Assim, muito mais do que a herança de algumas condições ideológicas, políticas e institucionais, o período JK foi marcado pela atuação efetiva e objetiva da administração paralela, representada por órgãos como a Carteira de Exportação do Banco do Brasil (Cacex), o BNDE e a Sumoc, mais os Grupos Executivos, os Grupos de Trabalho e o Conselho de Política Aduaneira¹³.

Estabelece-se, portanto, um período de alterações nas relações entre o Estado e a economia, com uma administração paralela mais independente e racional em relação à estrutura política dos estados e municípios. Esta forma de organização do Estado representou um rompimento, pelo menos nas regiões centro-sul, com a velha estrutura do coronelismo¹⁴, em que “pouco a pouco, planejamento e desenvolvimento econômico passaram a ser conceitos mutuamente associados, tanto para governantes, empresários e técnicos como para boa parte da opinião pública” (IANNI, 1986, p. 146).

O segundo ponto, a criação da infraestrutura para o capitalismo, merece destaque para mostrar que a atuação do Estado se deu nos setores que, particularmente, o capital privado não se dispôs a atuar. Assim, é falsa a ideia de que o governo possa ter atuado em detrimento dos interesses particulares, como também é questionável sua atuação em benefício dos interesses sociais. O governo agiu de acordo com os interesses industrializantes, tanto do capital privado nacional quanto do capital privado internacional. E, neste sentido, o Plano de Metas beneficiou prioritariamente o centro-sul, não só em função de interesses regionais, mas fundamentalmente porque representava o espaço potencial do desenvolvimento industrial brasileiro, seja em termos de espaço construído, seja em termos de mercado interno de consumo ou de trabalho qualificado. Assim, a questão da “opção” pela industrialização não é só uma questão regional, mas marca, nas economias periféricas, uma reestruturação no padrão da divisão internacional do trabalho. Este processo interno foi simultâneo ao/e em parte causado pelo acele-

¹³ Ver Benevides (1979, p. 224-234).

¹⁴ Benevides (1979, p. 112) destacou as características do coronelismo no seu inter-relacionamento no aparelho de Estado.

rado movimento de internacionalização do capital, que sucedeu ao processo de reconstrução da Europa e Japão.

O terceiro ponto remonta ao aspecto interno da atuação regional do Estado. Recorrendo a uma ideia de Oliveira (1981, p. 29-30), que ajuda a pensar o papel do Estado diante das estruturas regionais,

o planejamento emerge aqui como uma ‘forma’ da intervenção do Estado sobre as contradições entre a reprodução do capital em escala nacional e regional, e que tomam a aparência de conflitos inter-regionais; o planejamento não é, portanto, a presença de um Estado mediador mas, ao contrário, a presença de um Estado capturado ou não pelas formas mais adiantadas da reprodução do capital para forçar a passagem no rumo de uma homogeneização, ou conforme é comumente descrito pela literatura sobre planejamento regional, no rumo da ‘integração nacional’.

Esta relação entre Estado e economia regional claramente leva a refletir sobre a divisão inter-regional do trabalho na década de 1950. Em primeiro plano, emerge uma “opção nacional” de desenvolvimento industrial, tendo à frente o aparato institucional do Estado. Este flanco da análise direciona para a estrutura produtiva da região centro-sul, que recebeu as bases do moderno, consolidando-se como a principal estrutura produtiva do país. A partir daí, as demais regiões são *submetidas* às mesmas condições de geração de valor, porém, com a especificidade de atuarem de forma complementar à dinâmica central.

Dois tipos de espaços regionais merecem destaque no bojo desta estrutura, setorial e regional, concentrada, refletindo os rumos da “integração nacional”. O primeiro é o espaço de atuação da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene), do norte de Minas Gerais ao Estado do Maranhão. A partir dos mecanismos de incentivo (como o 34/18 do Fundo de Investimento do Nordeste – Finor) e atuação direta do Estado, obteve-se uma nova conformação para a aplicação de capitais nesta área. Partindo desta condição fiscal que, pelo menos em tese, procurava suprir certa deficiência regional, entende-se estar diante de uma questão essencial. Em outras palavras, a orientação produtiva dominante passa a ser o mercado industrial interno e a relação dinâmica, por sua vez, a própria inserção da economia brasileira no capitalismo internacional. Assim, muito antes de encontrar soluções para seus conflitos sociais internos, o Nordeste ganhou nova configuração econômica que lhe imputou um relacionamento marginal no âmbito da economia nacional (pois o centro é São Paulo), arraigado a uma herança social histórico-colonial. É desta forma que se deve analisar a integração da economia nordestina, isto é, a atuação do Estado “industrializante” frente às suas especificidades naturais, econômicas e sociais¹⁵.

¹⁵ A questão nordestina, especificamente a área de atuação da Sudene, não é objeto de estudo deste texto, sendo salientada aqui com o intuito de caracterizar um dos aspectos

O segundo é o espaço da fronteira agrícola do Centro-Oeste. Aqui dois pontos merecem destaque: a construção da capital e a expansão extensiva da produção interna de alimentos. O deslocamento da administração central, já referida, é relevante no sentido de proporcionar a interiorização de uma ocupação urbana. A infraestrutura que chega ao interior permite que alguns núcleos urbanos não só passem a cumprir a função de suprir as demandas de Brasília, como também funcionem como bases para a fronteira agrícola. Assim sendo, estes núcleos se inserem num processo de ampliação de suas funções na divisão inter-regional do trabalho. Como núcleos regionais de apropriação, via intermediação do excedente regional, abrem espaço para o desenvolvimento de suas funções polarizadoras e, com isso, para a aglutinação de capitais com capacidade de concorrências inter-regionais. O outro elemento, qual seja, a expansão extensiva da produção interna de alimentos, é importante na medida em que algumas áreas foram beneficiadas pela produtividade diferencial, em função de qualidades naturais e de localização, sendo este ganho de produtividade apropriado nas bases urbanas regionais. Dessa forma, combinado com o ponto anterior, alguns núcleos urbanos regionais foram se capitalizando e, conseqüentemente, se habilitando à incorporação de novas tecnologias.

O que é importante repensar não é o caráter extensivo da agropecuária, mas a combinação de uma interiorização urbana com o elemento produtividade diferencial e, daí, o fomento de uma estrutura de apropriação regional do excedente. Neste sentido, mesmo que a produção interna de alimentos não tenha merecido um apoio direto do Estado, no período, como realizado para os setores de bens de capital e de consumo durável, a sua expansão pelo Centro-Oeste foi possibilitada pela interiorização, principalmente dos transportes. E sua demanda se reforçou no respectivo surto de investimentos, ainda que os preços agropecuários tenham sido alvo de constantes controles por parte do governo.

4.2. A modernização da infraestrutura regional

Nesta parte do trabalho foram analisados os efeitos dos impulsos modernizantes da economia brasileira da década de 1950 sobre a região do Triângulo Mineiro, procurando enfatizar cada aspecto da infraestrutura, que se concretizou – ou que estabeleceram os marcos – a partir do referido período. O foco principal da análise foi a formação de uma estrutura regional de apropriação de renda e de multiplicação das funções na divisão inter-regional do trabalho. Esta estrutura pode ser representada pela projeção econômica e diversificação produtiva de alguns núcleos urbanos, onde se destaca a cidade de Uberlândia que, paulatinamente, consolidou-se como a principal referência regional. A partir da evidência da emergência de uma centralidade regio-

da agonia regional. Ver a respeito: Fundação João Pinheiro (1984), Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (1967) e também Oliveira (1981).

nal, este trabalho passou a concentrar sua análise sobre a evolução estrutural da economia do município de Uberlândia, visando caracterizar a dinâmica da articulação tanto da demanda quanto da produção regional.

O ponto de partida foi a elaboração de um apanhado histórico da evolução regional da modernização da infraestrutura no período de 1956-64, tendo por objetivo identificar a constituição de uma hierarquia urbana no Triângulo. Realizar uma análise sob a ótica dos centros urbanos do Triângulo também ajuda ressaltar a importância das bases regionais de apropriação da renda e, daí, a formação de sua rede urbana e áreas de abrangência regional. De outra forma, a não-emergência de núcleos de influência regional no Triângulo faria com que, a despeito de todas as condições do incremento da produção agropecuária, parte da produção regional tivesse sua renda apropriada fora da área delimitada historicamente como o Sertão da Farinha Podre. Ou seja, não ocorreria a formação de uma economia regional propriamente dita na área geográfica de ocupação originária. E os percalços do processo de não-retenção da renda refletem-se diretamente sobre a diversificação produtiva (englobando os serviços) e a capacidade de absorção populacional, principalmente no que tange à infraestrutura social básica.

Para compreender o impacto regional das transformações iniciadas na década de 1950, esta análise foi desdobrada em duas partes. Na primeira, abordou-se a evolução da infraestrutura na região, procurando desenvolver uma articulação histórica da construção de Brasília com a expansão e modernização dos transportes, das telecomunicações e da energia na região, identificados como elementos decisivos para sua integração produtiva e comercial. Sendo assim, a primeira parte dedicou-se ao aparato infraestrutural que não só mostra a importância das decisões e investimentos do Estado como também representa o ponto de apoio e fortalecimento de uma projeção regional na divisão inter-regional do trabalho. O objetivo foi mostrar como uma área relativamente marginal privilegiou-se da posição geográfica, transformando-se em importante espaço de fluxos, sem que, prioritariamente, a despeito dos discursos locais, as atenções tenham-se voltado para o seu desenvolvimento específico. Na segunda parte, tendo por base as novas condições infraestruturais, efetivas e esperadas, é realizada uma abordagem dos principais aspectos que ajudaram a conformar uma verdadeira economia triangulina, procurando dar um destaque especial à diferenciação intrarregional.

A ideia central desta seção parte da decisão de construir Brasília no Centro-Oeste, isto é, considera-se que o respaldo para justificar a concretização da demanda regional deve ser buscado nesta decisiva intervenção pública federal. Portanto, foi a partir desta estrutura externa que se pensou a consolidação da infraestrutura em alguns núcleos urbanos do Triângulo, a fim de permitir não só a continuidade como também o impulso do desenvolvimento do capital na região, em seus aspectos agropecuário, comercial, industrial ou de serviços. As cidades beneficiadas foram consolidando-se na função regional de aglomerar e diversificar atividades, o que possibilitou a formação de núcleos polarizadores, capazes de aglutinarem uma massa

de capitais sustentada por uma base econômica regional. Da rentabilidade e concentração deste capital surgiu a condição de expansão de seu raio de influência sobre o mercado inter-regional.

É preciso lembrar, porém, que a ideia de beneficiar a região não representa o atendimento da demanda dos diversos interesses presentes nos vários núcleos urbanos. O privilégio e a emergência econômica de algumas cidades estiveram diretamente ligados à estagnação ou inibição do desenvolvimento daquelas atividades econômicas concorrentes, que ficaram diretamente subordinadas ao “ranking” das funções regionais. Ou seja, ainda que Uberlândia e Uberaba fossem, na década de 1950, as cidades com economias mais prósperas, já acumulando algumas funções de polarização e influência regional, não encontravam definidas as condições de expansão e retenção ou não do capital na região, atestando uma firme centralidade regional. Embora Uberaba tivesse um aparelhamento educacional mais expressivo e de referência regional, faltava-lhe uma estrutura econômica de destacada centralidade, capaz de garantir-lhe uma posição favorável, seja frente à expansão da fronteira, seja frente à concorrência dos núcleos urbanos do interior paulista. Uberlândia, que possuía esta especificidade polarizadora, encontrava-se diante de uma crise energética e de transportes, além de um aparelhamento urbano menos diversificado e desenvolvido. A situação energética impedia seu setor industrial de avançar rumo ao desenvolvimento, enquanto a deterioração das suas vias de transporte lhe imputava a perda da hegemonia sobre a intermediação regional, principal forma de retenção do excedente produtivo criado no entorno regional. E, como ensina Braudel (1997, p. 458-462), as cidades crescem em determinados lugares e raramente o abandonam, embora as relações sociais de produção possam abandonar alguns lugares (como a velha Capelinha e a matriz regional Desemboque), e, com isto, alterar suas posições relativas dentro do espaço econômico regional, nacional ou mundial.

A decisão de trazer a infraestrutura à região teve duas características muito importantes: a possibilidade de modernizar interiorizando e o encaminhamento dado a esta infraestrutura. Quanto ao primeiro ponto, é impossível interpretar os destinos da estrutura urbana regional face a uma não-interiorização da capital. Isto porque à meta de construir Brasília estavam anexadas muitas outras, como as de desenvolvimento industrial e internacionalização da economia brasileira, não tendo sentido, portanto, pensar uma coisa sem a outra. É a partir desta nova estrutura que devemos determinar a localização privilegiada de alguns núcleos urbanos que, conjugada com outros fatores, permitiram a retenção de parte do excedente regional. No que se refere ao segundo ponto, a posição geográfica de Brasília foi fundamental para estabelecer o sentido dos fluxos econômicos. Ou seja, localizar Brasília mais ao sul ou mais ao norte alteraria completamente o eixo das funções econômicas do Triângulo e de toda a sua rede urbana regional. Assim, analisar o encaminhamento histórico da infraestrutura sobre esta região é recuperar o aspecto determinante dos “novos” pontos de

integração aos mercados. Aqui foi empregada a denominação de “novos” mesmo sabendo que foi reafirmada a rota econômica entre São Paulo e o Triângulo, estabelecida pela ferrovia no final do século XIX. Contudo, é inegável que, embora exista uma relação histórica entre o desenho da ferrovia e a possível mudança da capital federal para o interior, esta mudança sempre foi muito incerta por várias décadas, sendo fruto de uma redefinição estrutural viabilizada apenas na segunda metade do século XX, especificamente no Plano de Metas.

4.2.1. O novo desenho regional da infraestrutura de energia

A questão energética era, sem dúvida, um dos maiores desafios do Triângulo Mineiro no limiar da década de 1950. Este obstáculo representava um dos limites da industrialização e que reconhecidamente só foram ultrapassados com a ajuda do investimento do Estado, na escala federal.

Embora a região apresentasse um enorme potencial hidrelétrico natural, seja no Rio Grande, seja nos rios Paranaíba ou no Araguari, a situação da infraestrutura de fornecimento de energia dos seus principais núcleos urbanos era bastante deficitária, particularmente quando confrontada com as exigências do rápido processo de modernização e urbanização. O município de Uberaba era o que se encontrava mais bem suprido pelos serviços públicos estaduais de eletrificação, através do sistema hidrelétrico da Usina de Pai Joaquim. Mas, segundo consta, continuava, na década de 1950, às escuras, e seus usuários pagavam elevados preços pelo “watt” consumido¹⁶. A cidade sofria o ônus de contar com um pioneiro serviço de energia elétrica estatal, embora importante, muito aquém das novas exigências, pois estava muito mais voltado para a iluminação pública do que para a incorporação do sistema industrial moderno.

A população dos municípios de Uberlândia e Araguari, por sua vez, contava com o suprimento elétrico de uma companhia privada paulista. Até a década de 1950 este serviço foi considerado satisfatório e permitiu uma grande expansão da nascente indústria de alimentos locais, lideradas pelas máquinas de beneficiamento de cereais. Mas a demanda crescente dessa década impunha novas providências. Antes de discutir os caminhos propostos e a direção seguida, deve ser ressaltado que as demais cidades, que se encontravam servidas por energia elétrica, recebiam estes serviços em caráter incipiente, ora aproveitando pequenas quedas-d’água, ora lançando mão de geradores diesel.

A definição hidrelétrica que mudou o cenário regional se deu a partir de Cachoeira Dourada, sob o aparato de decisão do Governo Federal, e em função da iniciativa das classes regionais. Este é o caminho que deve nortear a análise que visa mostrar a evolução deste serviço no Triângulo.

Quando o Governo Federal decidiu construir a primeira etapa da

¹⁶ Informação colhida em: Livro de atas (1943-1968), Ata nº 1.053.

hidrelétrica de Cachoeira Dourada, dando substrato à Celg¹⁷ e visando o suprimento energético da nova capital federal, é preciso destacar que não constava dos acordos iniciais a participação do Estado de Minas. Torna-se evidente que não se pensava e não se projetava o aproveitamento daquela usina no Triângulo Mineiro. A cidade de Uberlândia, que já vinha convivendo com sucessivos racionamentos elétricos desde 1954, aguardava um incerto equacionamento da crise por parte da Companhia Prada de Eletricidade¹⁸. Foram pensadas várias medidas locais paliativas, desde a instalação de outras máquinas geradoras até a construção de novas usinas de pequeno porte. Porém, uma questão prática obstruía a definição por qualquer uma destas medidas. Ou seja, a energia, considerada um bem de utilidade pública, possuía seus preços e concessões determinados pelos órgãos do governo. Desta forma, levando-se em consideração que a década de 1950 foi marcada por uma ascendência inflacionária¹⁹, é fácil perceber que este processo inviabilizava os rendimentos deste tipo de serviço, sujeito a remuneração controlada a 12% ao ano. Assim, era difícil pensar que a iniciativa privada viesse a investir em tal setor, apostando-se muito mais na possibilidade de intensificar ao limite as capacidades instaladas e, ao mesmo tempo, aguardar os desdobramentos da proposta federal de criar o sistema Eletrobrás.

A situação do município de Uberlândia naquele momento era a seguinte: estimava-se que o potencial de energia elétrica totalizasse 120.000 HP, com as especificidades de uma localização distanciada uns dos outros; deste potencial estavam sendo utilizados apenas 12.000 HP pela concessionária, a Companhia Prada de Eletricidade; da parte não-utilizada, destacavam-se os potenciais de Malagoni e Pau Furado, respectivamente com 6.000 HP e de 30.000 HP; as perspectivas eram de que as construções dessas usinas levariam, na mesma ordem, cinco e dez anos. Aparentemente esta situação poderia ser considerada relativamente promissora, dadas as expectativas da demanda à época. Entretanto, um grave impasse se impunha, qual seja: o fato de que os seus aproveitamentos, de pequena escala, só pudessem ser feitos por iniciativa particular, para o que se mostravam pouco animados a concessionária ou outros capitais privados²⁰.

Neste contexto, a primeira saída proposta pelas lideranças locais foi a importação de grupos geradores para a ampliação energética das usinas existentes, utilizando-se dos benefícios da Instrução 70 da Sumoc e do financia-

¹⁷ Consta no Livro de atas (1943-68), Ata n° 962, informações de que a ajuda federal foi determinante para a construção da usina de Cachoeira Dourada pelo Estado de Goiás, que não possuía recursos.

¹⁸ Aciub, 1983, p. 64.

¹⁹ O índice de custo de vida do operário em São Paulo subiu de 231% em janeiro de 1956 (1951=100%) para 701% em outubro de 1960. NOTÍCIAS DA INDÚSTRIA. [S.l.]: Instituto Brasileiro de Administração de Empresas, 2. quin., jan. 1961..

²⁰ Vide Livro de atas (1943-1968), Ata n° 962.

mento do BNDE, para o que foram acionados os representantes políticos da região²¹. Como já foi salientado, não havia por parte da empresa privada um interesse concreto em realizar investimentos no setor. Com isso, esta questão se tornou um processo crônico de postergação e indefinições. Neste clima de instabilidade, os debates se intensificaram em torno da questão, quando então começou, em substituição às antigas aspirações das lideranças municipais, uma luta regional em prol de soluções mais abrangentes. Ou seja, começou a ficar evidente a necessidade do aparato estatal, estadual e federal, para colocar em bons termos uma situação relativamente de abandono pelo capital privado²². Mas para atrair o empenho público a luta precisava ganhar novos adeptos e consolidar uma verdadeira e pouco consensual demanda regional.

De Uberaba surgiu o movimento pró-criação das Centrais Elétricas do Triângulo Mineiro, que discutia a viabilidade de se erguer uma empresa de economia mista visando ao abastecimento de toda a região²³. Pensava-se em subscrever parte das ações entre os capitalistas regionais e, além disso, contar com o apoio do BNDE, Eletrobrás e Tesouro Federal, num esquema parecido ao que havia beneficiado a Celg.

Outra proposta, agora vinda de Uberlândia, dizia respeito ao aproveitamento de parcela da energia de Cachoeira Dourada. Foram feitos vários levantamentos em torno desta possibilidade com parecer favorável, tornando-se, a partir de 1957, um objetivo a ser concretizado²⁴. Desenvolveu-se, então, um intenso trabalho em Uberlândia para que o Estado de Minas Gerais conquistasse alguma cota da energia desta usina. Segundo os documentos citados, por um lado, estavam os representantes do capital de Uberlândia, por outro, o descaso do Governo de Minas quanto às necessidades de desenvolvimento desta porção de seu território. A princípio, os líderes de Uberlândia lutaram para que Cachoeira Dourada beneficiasse o norte do Triângulo, especificamente através de uma linha de transmissão a ser construída pela Cemig (com dotações federais), de Cachoeira Dourada a Monte Alegre de Minas, de onde então a Companhia Prada retransmitiria a energia a Uberlândia e Araguari²⁵.

²¹ Consta em documentos da Aciub (1983, p. 64) que o então deputado federal Rondon Pacheco passou a interferir na Cacex.

²² Já foi discutida a ideia de como a interferência do Estado na economia ganha, na década de 1950, relevância nacional.

²³ Ver a respeito Aciub (1983, p. 64). Esta questão também foi discutida nos Processos da Câmara Municipal de Uberlândia (1947-1955). Ver Processos n° 928, de 24/10/1955 e n° 991, de 14/5/1956. Tudo indica que sua sede seria a cidade de Uberaba, mas não existiam definições precisas em torno desta questão.

²⁴ Livro de atas (1943-1968), Ata n° 888, em que se registra a aprovação de emenda de autoria do deputado Rondon Pacheco, que destinava verba para o início da construção da linha de transmissão de Cachoeira Dourada no Triângulo Mineiro..

²⁵ Também seriam beneficiadas as cidades de Ituiutaba, Canápolis, Capinópolis, Centralina e Campina Verde, todas sob o raio de influência da economia uberlandense.

Duas questões merecem destaque nesta luta pela eletrificação do Triângulo. A primeira é a exacerbação do conflito regionalista e do seu discurso acerca da letargia com que o Governo de Minas tratava dos interesses desta região. Segundo essa posição, se não fosse o intenso trabalho dos representantes locais com os governos Federal e Estadual, e também com a estatal Cemig, provavelmente o Estado de Minas não partilharia dos benefícios de Cachoeira Dourada. De outro modo, a viabilidade energética no Triângulo deve ser vista a partir de uma luta regional, que soube encaminhar suas demandas e canalizar os recursos públicos. A outra questão é o fator oportunidade, isto é, as condições de eletrificação no Triângulo eram por demais favoráveis, seja por dotações naturais, seja por capital investido. Isto significa que, a despeito do distanciamento administrativo do governo estadual em relação às questões triangulinas e, concomitante à limitada força política da representação regional, o Triângulo contou a seu favor com: a) a existência de um programa energético federal; b) a decisão de construir uma grande hidrelétrica em rio da região; c) a existência de uma estatal estadual²⁶ (Cemig) em pleno processo de expansão; d) a Presidência da República²⁷ ocupada por um mineiro; e) e o custo relativamente baixo da construção das linhas de transmissão em seu território²⁸.

A partir de 1958, as expectativas quanto ao futuro energético da região foram se solidificando em torno da concretização do aproveitamento

²⁶ É excepcional a expansão da Cemig. De 64 mil KV instalados em 1956, época de sua fundação, passou para 250 mil KV neste ano (1961), ao mesmo tempo, que elevou a produção de 150 milhões de KV/hora para um bilhão de KV/hora. A Cemig serve hoje a 140 localidades nos diversos pontos do Estado, quando em 1956 servia apenas oito”. Ver: Carta Informativa publicada sob a responsabilidade da Secretaria Executiva do CEEA (Conselho Estadual de Economia e Administração), ano 2, n. 39, 1. quinz., jan. 1961. Livro de correspondências recebidas (1961-1965), jan./jun. 1961. Livro 36.

²⁷ Embora esta condição possa parecer muito abstrata, é preciso levar-se duas coisas em consideração: o peso da decisão política, capaz de interferir nos direcionamentos econômicos; e a reflexão sobre o fato do possível (des) interesse de um presidente paulista, carioca, gaúcho ou nordestino de buscar a interiorização rumo ao Centro-Oeste.

²⁸ Ver: Verbas do Orçamento da União, para o exercício de 1962 de interesse do Estado de Minas Gerais. Livro de correspondências recebidas (1961-1965), jan./jun. 1961. Livro 36, onde pode ser vista a seguinte especificação de verba: Zona da Mata – a Cemig elaborou um Plano de Eletrificação Regional c/ aplicação prevista de um bilhão e quatrocentos milhões de cruzeiros; Norte de Minas – pedido à CVSF [Comissão do Vale do São Francisco] para inclusão no orçamento de 1962 de quatrocentos milhões de cruzeiros; Triângulo Mineiro – a Cemig recebeu oitenta milhões de cruzeiros da verba de 1960 e tem ainda por receber trinta milhões da verba de 1959 e sessenta milhões de cruzeiros da verba de 1961, restando um pedido de cem milhões de cruzeiros no orçamento de 1962, totalizando apenas duzentos e setenta milhões de cruzeiros, soma esta destinada ao sistema de transmissão em território mineiro a partir da usina de Cachoeira Dourada.

de Cachoeira Dourada. Em setembro de 1964, a energia recebida no norte do Triângulo já era originária desta usina, o que definia a situação energética da região. Restava, por fim, regularizar o fornecimento, o que só ganhou contornos definitivos no início da década de 1970, quando a Cemig encampou a Companhia Prada de Eletricidade.

Considerando-se que, como um todo, a situação energética do país era precária, faz-se necessário repensar a situação do núcleo urbano de Uberlândia em duplo movimento. Por um lado, como tendo sido relativamente satisfatória até meados da década de 1950, o que lhe proporcionou um fomento industrial crescente nas décadas anteriores. Por outro, definidas as possibilidades de aproveitamento energético de Cachoeira Dourada, a partir do final dos anos 1950, iniciou-se um novo processo de expectativas favoráveis de desenvolvimento econômico na região.

Entretanto, é preciso destacar que durante o processo de eletrificação regional ocorreram vários problemas até a derradeira efetivação do fornecimento de energia, os quais poderiam ter revertido todas as tendências positivas e, contra os quais, deve-se ressaltar a importância decisiva da ferrenha luta de lideranças e representantes locais, comprometidos com os interesses das economias de Uberlândia e região. É que após a inauguração da primeira etapa da usina de Cachoeira Dourada, em janeiro de 1959, tornaram-se mais ávidas as perspectivas do início da construção das linhas de transmissão no Triângulo. Contudo, 1959 também foi um ano de dificuldades financeiras para a economia brasileira, agravadas com a moratória do Fundo Monetário Internacional (FMI). Neste contexto, os primeiros 30 milhões de cruzeiros destinados a esta obra foram recolhidos ao plano de economia do Governo Federal. Iniciou-se, portanto, nova luta para obtenção das dotações orçamentárias para as linhas de transmissão. No ano de 1960, os representantes dos interesses goianos procuraram afastar a possibilidade de destinação de parcela da energia ao Estado de Minas, em particular ao Triângulo. Além disso, neste mesmo ano a própria Cemig tentou desviar a verba, destinada às respectivas linhas de transmissão, para o abastecimento de energia elétrica de Capinópolis e Campina Verde, alegando que as condições de Uberlândia não demandavam novos investimentos, pois eram satisfatórias.

Ainda em 1960, iniciaram-se as articulações para a construção da segunda etapa da hidrelétrica de Cachoeira Dourada e, novamente, o Estado de Minas não se fez presente no convênio firmado entre o Banco de Desenvolvimento Industrial, as Centrais Elétricas de Goiás e a Companhia Urbanizadora da Nova Capital (Novacap). E, somente a partir da interferência dos representantes regionais, o governo estadual se atentou para a questão e garantiu a participação mineira através da intervenção direta do Presidente Kubitschek.

Estes vários empecilhos, somados ao descaso da iniciativa privada do setor de energia elétrica, levaram à discussão, a partir de 1961, da possibilidade de se convencer o Governo Federal da necessidade de promover a interligação dos sistemas hidrelétricos Furnas/Peixoto no Rio Grande em Minas Gerais (interligando Furnas a Pai Joaquim) ao sistema Cachoeira

Dourada/ Rochedo/ Paranoá em Goiás. Segundo esta proposta, se atenderia ao Plano Nacional de interligação de Usinas e se asseguraria também aos dois Estados e a Brasília um abastecimento sem imprevistos oriundos da paralisação de qualquer unidade de seu sistema²⁹. Pela primeira vez, tinha-se uma proposta regional anexada ao programa nacional, em que se puderam aglutinar “todos” os interesses desta região mineira. A partir de 1962, redefiniu-se, então, o futuro energético do Triângulo Mineiro, abrindo-lhe perspectivas favoráveis quanto à posição privilegiada de modernização futura³⁰.

Assim, embora até 1964 poucos melhoramentos efetivos possam ser enumerados, como por exemplo, a ampliação da capacidade da Usina de Pai Joaquim³¹, realizada pela Cemig, o quesito mais importante havia ficado apenas projetado, isto é, a expectativa de uma solução próxima do problema energético regional, o qual passava pela questão energética nacional³².

4.2.2. *A modernização das telecomunicações*

No processo de unificação do espaço econômico mundial, dois fenômenos modernos foram fundamentais para a redefinição das áreas de maior dinamismo: a evolução dos transportes e das telecomunicações. A noção de distância e marginalidade ganha novos contornos à medida que as distâncias se unem na telecomunicação e se encurtam no tempo de transporte. Definia-se, assim, um novo espaço de fluxos na economia mundial. Com isso, aquelas regiões que se privilegiaram destes benefícios puderam se posicionar no ápice do “ranking” da divisão inter-regional do trabalho.

Para entender o impacto da modernização das telecomunicações é fundamental apresentar o esquema da evolução da telefonia na região, provavelmente um caso atípico no cenário nacional que, inserido em um programa de interiorização da capital, potencializou a capacidade polarizadora da economia uberlandense. Interessa mostrar como a intervenção indireta do Estado foi a alavanca para a modernização deste serviço privado na região.

Um fato interessante ocorrido na cidade de Uberlândia em 1954 foi a formação, por capitais locais, da Companhia de Telefones do Brasil Central (CTBC). Esta empresa nascia para substituir, conforme votação na Câmara

²⁹ Furnas e Peixoto são usinas hidrelétricas construídas no Rio Grande. Naquele período, Peixoto encontrava-se em operação e atendia à industrialização paulista, e Furnas estava em fase de construção.

³⁰ Ver a respeito: Aciub (1983, p. 63-68); Livro de correspondências recebidas (1961-1965); Livro de atas (1943-1968), Atas n^o 915, 962, 973, 1.001, 1.010, 1.032 e 1.053.

³¹ Esta duplicação havia sido projeto do governo mineiro em 1951, mas só foi realizada sob novas condições com mais de 10 anos de atraso.

³² O sistema elétrico nacional ganhou novos contornos estruturais a partir de 1962 com a criação das Centrais Elétricas Brasileiras (Eletrobrás), que embora tenha sido proposta originariamente por Getúlio Vargas só foi aprovada no Governo João Goulart.

Municipal, a concessionária de até então, a Empresa Telefônica Teixeira. Eram anos difíceis para o sistema de concessão de telefonia e, além de Uberlândia, esta última empresa possuía autorização para explorar os serviços telefônicos de Ituiutaba, Tupaciguara e Monte Alegre, no Estado de Minas Gerais, e mais Itumbiara e Buriti Alegre, no Estado de Goiás. A nova companhia local tinha por missão suprir a demanda crescente deste serviço de telefonia na cidade de Uberlândia, fator que teria justificado no legislativo municipal o encerramento da antiga concessão³³. Mas até o ano de 1957 esta empresa não havia apresentado perceptíveis mudanças e, segundo relato de seu presidente, atravessava uma situação precária, o que significava demandar aos poderes públicos novos pedidos de aumentos de tarifas³⁴. Esta situação retrata que a empresa CTBC não conseguiu justificar, até aquela data, os motivos pouco esclarecidos que levaram a Câmara Municipal de Uberlândia a rescindir o contrato com a Empresa Teixeira, em prol da nascente companhia. O principal argumento era a precariedade dos serviços prestados e os elevados preços.

A grande mudança nos serviços telefônicos começou a ganhar forma a partir de 1957, quando foi instalado pelo Governo Federal um sistema de micro-ondas de alta capacidade para ligações interurbanas entre São Paulo e Campinas. Nascia em Uberlândia a esperança de se interligar a este sistema numa espécie de estação tronco, entre Brasília-Rio de Janeiro, via Belo Horizonte, e Brasília-Rio de Janeiro, via São Paulo. Ou seja, aproveitando-se de sua posição geográfica e contando com o apoio público, Uberlândia poderia se inserir na classe dos pontos estratégicos, privilegiados pela telefonia moderna, visto que a empresa privada se encontrava completamente impossibilitada de realizar os avanços requeridos, por falta de recursos próprios.

Neste período, Brasília estava em construção e o serviço de micro-ondas era apenas uma expectativa, mas que dada a sua importância já representava um motivo suficiente para viabilizar novos investimentos no setor. O serviço telefônico oferecido até então no país, de modo geral, era bastante precário. Uma ligação interurbana de Uberlândia para São Paulo podia demorar até 36 horas, o que motivava diversos protestos, ocorridos inclusive durante toda a segunda metade da década de 1950³⁵. No final do ano de 1959, quando a inauguração de Brasília já estava próxima, surgiram propostas de escala federal para que fossem introduzidas alterações no projeto original do sistema de micro-ondas que ligaria o Rio de Janeiro a Brasília, com evidente prejuízo para Uberlândia. Esta proposta de alteração gerou uma “onda” de protestos entre as classes locais interessadas, que acionaram os representantes públicos da região, para interferirem na

³³ Consta em Aciub (1982, p. 100-101) que em junho de 1954 a CTBC contratou da Ericsson dois mil novos telefones, que foram inaugurados em julho/1957.

³⁴ Ver Livro de atas (1943-1968), Atas nº 847, de 18/10/1956.

³⁵ Informações colhidas no Livro de atas (1943-68), Atas nº 916, de 6/2/1958 e nº 965, de 3/3/1959.

órbita federal. A intenção era defender a tese de que Uberlândia configurava, “naturalmente”, o entroncamento obrigatório do serviço de micro-ondas Rio de Janeiro-São Paulo.

No mesmo período, e enquanto a telefonia por micro-ondas não chegava, o sistema telefônico de Uberlândia e Uberaba foi melhorado pelo governo estadual. No início dos anos 1960, foi instalada em Uberlândia uma torre perfeitamente idêntica em suas características técnicas à que foi instalada em Uberaba, fato que reafirma claramente não só a paridade dos serviços oferecidos, como também a rivalidade destas cidades. A promessa subjacente a este melhoramento era a de que Uberlândia teria no futuro próximo a seguinte distribuição de canais: dois para o Rio de Janeiro, dois para Belo Horizonte e quatro para São Paulo. Os primeiros anos da década de 1960 trouxeram não só a expectativa de se tornar realidade em Uberlândia o sistema de micro-ondas, como também a certeza de que somente com os melhoramentos paliativos que eram projetados e implementados, tanto pelo governo estadual quanto pela empresa concessionária privada a situação não seria resolvida. Em outras palavras, iriam continuar os protestos contra o péssimo serviço telefônico interurbano da cidade que, oficialmente, teriam justificado o cancelamento da concessão da empresa Teixeira.

Naquela época, o principal gargalo do serviço telefônico interurbano era o de ser executado por meio de entroncamentos, envolvendo um precário sistema de cabos que interligava diversos pontos em distintas cidades e, portanto, a melhoria do serviço de interurbano na região dependia de sua respectiva ampliação nas cidades intermediárias. De acordo com informações do Livro de atas (1943-1968), Ata nº 1.007, de 12/4/1960, sobre o serviço telefônico de Uberlândia:

existem duas linhas daqui para Uberaba, de onde partem duas outras para Varginha que nos ligam com BH e Rio por meio de quatro linhas, enquanto que de Uberaba para Guaxupé partem quatro linhas e daí saem apenas duas para atenderem as nossas ligações com São Paulo, motivando um sério estrangulamento no serviço interurbano para São Paulo, para onde é mais intenso o nosso intercâmbio.

O desfecho desta problemática se deu no final do ano de 1960, quando foram inaugurados os serviços de micro-ondas em Uberlândia, representando, definitivamente, a inclusão desta cidade no sistema Rio de Janeiro-Brasília. Este investimento público decisivo, motivado pela construção de Brasília no interior, marcou um momento de grande diferenciação intrarregional. Com ele, Uberlândia passou a assumir um lugar de peculiar destaque entre as principais cidades brasileiras, no que tange ao aproveitamento dos serviços de telecomunicações modernos. Sem dúvida alguma, novamente Brasília foi o motivo indireto principal para que Uberlândia se projetasse regionalmente por meio de uma infraestrutura diferenciada, ainda que pese as dificuldades posteriores de assumir completamente os benefícios desta

inovação. Segundo consta na Ata nº 1.030, de 22/11/1960, Livro de atas (1943-1968), o presidente da Aciapu comunica o caso do *boycott* que se vem verificando por parte das companhias Telefônica Brasileira e Telefônica de Minas Gerais e a Novacap, com relação às ligações do Rio de Janeiro, São Paulo e Brasília para Uberlândia. De acordo com os relatos, as telefonistas alegavam não ter instruções para completar ligações em micro-ondas para Uberlândia, o que anulava todo o esforço da Associação e da CTBC na conquista deste melhoramento para o comércio e a indústria da cidade.

O funcionamento completo do novo sistema ainda levou algum tempo para ser efetivamente implementado, o que não impediu que as perspectivas promissoras do setor gerassem importantes investimentos locais para o melhoramento e modernização dos serviços. A CTBC, que havia assumido a concessão dos serviços em 1954, jamais poderia adivinhar que o Presidente JK seria eleito e que realizaria um velho sonho de transferir a capital federal para o interior. Da mesma forma, esta jamais poderia ser responsabilizada pelas importantes transformações, no setor de telefonia nacional, ocorridas a partir do Plano de Metas. Portanto, os desdobramentos ulteriores do desempenho dessa empresa e da sua relevância para o desenvolvimento local e regional devem estar associados a esta condição geral que transformou o sistema de telefonia nacional e que, por influência da localização de Brasília, posicionou Uberlândia em situação privilegiada no cenário histórico nacional.

4.2.3. A expansão e modernização das vias de transportes

O sistema de transportes representa uma espécie de elo, pois é por meio dele que se torna possível estabelecer um processo de trocas, colocando diversas áreas em estreito contato, dando margem ao florescimento de atividades voltadas para o mercado e, daí, à divisão inter-regional do trabalho. No mundo moderno, os transportes evoluem concomitantemente e integrados ao desenvolvimento das telecomunicações e do uso de energia. Assim, sua contribuição se multiplica à medida que estes fatores se complementam.

Já foi discutido como a energia e as telecomunicações começaram a se tornar realidades modernas na região do Triângulo Mineiro a partir da segunda metade da década de 1950. Portanto, passa a ser importante neste momento mostrar como os transportes se interconectaram temporalmente a estes fatores, criando expectativas e potencialidades para uma diferenciação regional.

A) O transporte aéreo

Embora esta categoria de transporte desempenhe um papel menos relevante nos fluxos econômicos, dado o seu alto custo operacional, não se pode desprezá-la pela sua rapidez e independência de ligações terrestres. E, particularmente nas décadas de 1950 e 60, não se pode esquecer que o transporte aéreo teve um destaque especial, em função das subvenções do Governo, que cobriram parte dos custos enquanto as vias terrestres não ficavam prontas.

Assim, mesmo que o movimento aéreo já fosse realizado em pequena escala em várias cidades da região, a criação de Brasília também veio a modificar a estrutura logística regional. Uberlândia³⁶ e Uberaba, principais rotas para o Centro-Oeste, foram equipadas pelo Governo Federal com aeroportos capazes de receber aviões de grande porte. Desta forma, estes locais passaram a estar integrados ao tráfego aéreo das principais cidades e a Brasília, intensificando-se também o intercâmbio com a capital mineira, que passou a estar menos distante das articulações e interações econômicas e políticas triangulinas³⁷.

B) O transporte ferroviário

Como já abordado neste texto, a década de 1950 não foi um período de grandes realizações ferroviárias, uma vez que se mantiveram praticamente inalteradas as rotas estabelecidas na primeira metade do século XX. A grande malha ferroviária brasileira sofreu pequenas ampliações, com novos traçados e principalmente melhoramentos nas composições (vagões e locomotivas). Este período marcou também uma transição para a estatização das concessões, motivadas pela crise financeira das empresas privadas e consequente obsolescência dos serviços. Portanto, embora ainda fosse muito importante como sistema de transportes, o parque ferroviário foi sendo gradativamente abandonado e recebeu uma pequena atenção do Plano de Metas.

Mas, especificamente no caso do Triângulo Mineiro, o sistema ferroviário ainda teve um importante papel a cumprir, qual seja, interligá-lo à nova capital. Neste sentido, é interessante discutir dois aspectos desta questão: por um lado, os melhoramentos promovidos no transporte ferroviário no território triangulino e, por outro, as demandas regionais não-satisfeitas quanto a esta categoria de transporte. No primeiro ponto, a ideia é ressaltar que a despeito do abandono do empreendimento ferroviário por decisão nacional, a região do Triângulo foi favorecida a partir da meta-síntese de interiorizar a capital. No segundo ponto, embora a opção rodoviária tenha favorecido o Triângulo, não era tão consensual a ideia de abandono da demanda ferroviária, isto é, não se pode dar tanta ênfase à clarividência da demanda rodoviária regional. As lideranças políticas e econômicas regionais não tinham uma ideia formada do futuro das rodovias e ainda continuavam acreditando ser o investimento ferroviário o principal fator de integração logística regional.

³⁶ Ver Processos da Câmara Municipal de Uberlândia (1947-1955), Processo nº 1.168, de 1958 – prestação de contas de 1957, em que é apresentada a seguinte informação: Ministério da Aeronáutica faz melhoramentos no aeroporto de Uberlândia - valor Cr\$ 30.000.000,00.

³⁷ Ver Livro de atas (1943-1968), Ata nº 882, de 31/07/1957, na qual consta a informação sobre a inauguração de novas linhas aéreas de Uberlândia-Brasília e Uberlândia-Belo Horizonte pela Viação Aérea São Paulo (Vasp).

Em termos de melhoramentos, a década de 1950 e início da de 60 foram particularmente letárgicas para o transporte ferroviário. Nos quesitos ampliação e modernização das linhas férreas poucos foram os investimentos na região.

A situação financeira da Companhia Mogiana, que fazia a ligação Triângulo-São Paulo, era considerada precária, destino comum de todas as demais companhias ferroviárias particulares. Devido a esta situação, a empresa negava todo e qualquer pedido de investimentos, além de elevar o preço da tarifa, segundo consta³⁸, a valores que chegavam a representar 50% do preço da mercadoria. De concreto, ocorreram alguns poucos melhoramentos, como a circulação das locomotivas diesel-elétricas (a partir de 1957) e dos carros de aço superluxo para o transporte de passageiros (primeiro a Uberaba e alguns anos depois a Uberlândia).

Todavia, uma questão de expectativas seria legada ao período posterior, qual seja, a possibilidade do tráfego ferroviário que levaria até Brasília ter como entroncamento os terminais da Mogiana no Triângulo. Isto é, a principal questão ferroviária do período foi a luta para que os trilhos em direção à nova capital federal não se desviassem de Uberlândia, Uberaba e Araguari, o que se concretizou na década de 1970.

Uma das maiores virtudes do desempenho do núcleo urbano de Uberlândia foi a sua sorte de não sofrer alteração das vias férreas de acesso entre São Paulo e Goiás, ou mesmo, das vias internas do Triângulo, durante todo o século XX. Não teria sido por falta de tentativas que os trilhos não cortaram sentidos diferentes no interior triangulino. Assim, a não expansão ferroviária deve ser vista muito mais como uma questão de deficiência de recursos para investir no setor do que uma crença absoluta no futuro rodoviário.

No caso específico de Uberlândia, muito se lutou para que os trilhos da Rede Mineira de Viação (RMV), que ligavam Uberaba, Araxá e Patrocínio ao sul de Minas e a Belo Horizonte, também fizessem o transporte de Uberlândia a capital mineira, bem como também se prolongassem até o Canal de São Simão, na divisa com Mato Grosso. Todavia, o que mais preocupava os capitalistas uberlandenses era a possibilidade de ocorrer um desvio alternativo na rota inicial da Companhia Mogiana entre São Paulo e o Triângulo. Durante o período de 1958-64, muito se discutiu acerca da proposta da Companhia Paulista de estender seus trilhos da estação de Colômbia (SP) até Pires do Rio (GO). Debatia-se, e com razão, o perigo que representava para a economia uberlandense o desvio da rota com Brasília e, particularmente, a barreira que estes trilhos representariam ao seu raio de polarização do Oeste³⁹.

Outro desvio que afetaria os negócios sediados em Uberlândia,

³⁸ Vide o Livro de atas (1943-1968), Ata nº 1.022, de 09/08/1960.

³⁹ Vide o Livro de atas (1943-1968), Atas nº 960, de 11/2/1959 e nº 1.173, de 20/8/1963.

e que desnudava sua rivalidade com Uberaba, além de reforçar os laços políticos de Minas com esta cidade, era a reivindicação de se estender os trilhos da Rede Mineira de Viação de Uberaba a Ituiutaba⁴⁰. Provavelmente, o quanto antes esta ligação houvesse ocorrido, Ituiutaba teria surgido como um centro polarizador de todo o sudoeste goiano, não só interligando São Paulo a Goiás, como também tornando-se a base de sustentação da fronteira agrícola do Centro-Oeste, deslocada do eixo de dominação de Uberlândia.

Mapa 13 – Malha Ferroviária no Triângulo Mineiro 1950-70



Fonte: www.geominas.gov.br. Elaboração própria ilustrativa.

Porém, dado que historicamente Uberaba não conseguiu realizar este intento e considerando que na década de 1960 a expansão ferroviária havia perdido seu caráter prioritário, os trilhos não modificaram seu traçado no Triângulo. Uberlândia manteve-se como entroncamento obrigatório do movimento ferroviário do Centro-Oeste com o Porto de Santos e com a expectativa de ser a ligação para Brasília.

⁴⁰ Informações do 1º Congresso das Associações Comerciais do Estado de Minas Gerais. Livro correspondências recebidas (1961-1965), Livro 39, 1962. O texto recomenda ao Ministério de Viação de Obras Públicas e ao Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF) que levem avante o velho plano de estender os trilhos da RMV de Uberaba a Ituiutaba; que providenciem a retificação do traçado e a modernização da linha da RMV de Divinópolis a Uberaba, e de Ibiá a Ouidor.

C) *As rodovias*

O elemento central da priorização do Plano de Metas e que se tornou, indiscutivelmente, o principal instrumento de definição dos fluxos econômicos na economia continental foi a expansão rodoviária, não apenas em termos de extensão e traçados, mas também de modernização.

Dois aspectos da expansão rodoviária no Triângulo Mineiro foram objeto de análise: os traçados que se definiram no período (o que foi construído somado ao que foi legado ao período seguinte) e os percursos que foram demandados, entretanto, nenhum deles teve um desfecho durante o período. É interessante lembrar que, embora o período realmente tenha apresentado um grande impulso nos transportes rodoviários, as expectativas geradas foram muito superiores às concretizações. Como exemplo, pode-se citar o programa mineiro de pavimentação com asfalto, que previa realizar cerca de três mil quilômetros, mas que não foi executado. Esta análise descritiva serve para mostrar como foram sendo (re) organizadas temporalmente as vias de transporte rodoviário na região, base do privilégio de alguns núcleos urbanos, não só no que tange à ligação com Brasília, mas principalmente com toda a fronteira do Centro-Oeste, Norte e Nordeste.

Existem dois movimentos relevantes e distintos no que se refere ao encaminhamento das demandas rodoviárias na região. O interno, representado pelas demandas e soluções emergenciais encaminhadas pelas lideranças regionais, e o nacional, liderado pelo Governo Federal, e que impôs um novo padrão de transportes. O primeiro é consubstanciado pelo estado precário em que se encontravam as rodovias da região, dando margem aos desvios de rotas e consequente enfraquecimento da estrutura de intermediação polarizadora de Uberlândia. E, a partir daí, o surgimento de movimentos reivindicatórios em prol da conservação e ampliação pontual da rede rodoviária regional. Neste momento é preciso identificar os seguintes aspectos da vulnerabilidade da logística regional: por um lado, ocorria simultaneamente uma grande expansão rodoviária do Estado de Goiás e também da principal malha rodoviária brasileira no Estado de São Paulo; por outro, encontrava-se a comunidade triangulina, de pequena expressão política, tanto estadual quanto federal, lutando por melhores condições de transporte. Segundo Diniz (1981, p. 85), “o Programa de Metas significou, para Minas Gerais, uma continuidade das orientações que já vinham sendo implementadas pelo binômio: energia e transporte”. Embora isto fosse válido para Minas, não o era especificamente para o Triângulo, que na ausência de Brasília continuaria marginalizado nas decisões político-econômicas mineiras.

Assim, faz-se necessário deixar claro que no período que antecede o Plano de Metas, embora já existissem demandas, condições topográficas favoráveis, promessas e até certo espaço construído, isto não era suficiente para garantir ao Triângulo a malha rodoviária que o colocaria em situação privilegiada na divisão inter-regional do trabalho. É neste contexto que emerge a força do segundo movimento, em que as principais ações ocorre-

ram em função do conjunto de condições concretizadas no Plano de Metas. Ainda que não se possa desconsiderar que algumas obras tenham passado histórico, foi no período do referido Plano de Metas que ocorreu a fundamentação, tanto das condições políticas quanto das econômicas ou sociais, para promover a transformação nos transportes regionais.

É sob o aparato financeiro estruturado no Plano de Metas que se deve analisar a modernização das vias de “integração nacional” e, a partir da decisão central de deslocar a capital, procurar o respaldo para que estas estradas chegassem ao Triângulo⁴¹. Colocadas estas questões gerais, ganha importância a realização de um apanhado histórico da diferenciação intrarregional, a partir da priorização rodoviária que consolidou a posição polarizadora do núcleo urbano de Uberlândia. Trata-se na verdade de situação reconhecidamente privilegiada, fazendo-se necessário discuti-la de forma discriminada nas suas quatro direções: norte – Brasília, sul – São Paulo, leste – Belo Horizonte, e oeste – fronteira agrícola do Centro-Oeste.

O sentido Triângulo-leste esteve marcado historicamente por uma ligação geopolítica desconectada de suas principais relações econômicas e sociais. O único traçado rodoviário existente entre o Triângulo e a capital mineira era uma estrada não-pavimentada, com todas as precariedades de uma construção da década de 1940, indo de Uberaba a Araxá, e depois a Belo Horizonte. A partir de 1957 foi empreendida, pela Associação Comercial de Minas, uma luta para a construção de uma rodovia moderna entre Belo Horizonte e o Triângulo. Como não poderia deixar de ser, aos olhos dos que comandavam a política de Minas Gerais, o processo de ligar-se ao Triângulo consistia em criar acesso apenas para Araxá e Uberaba. Ou seja, ao propor esta rota, este projeto privilegiava os interesses políticos, porém, esquecia de duas relações econômicas básicas. Primeiro, o potencial polarizador do Triângulo se encontrava ao norte (Uberlândia), aspecto que representava a soma da capacidade produtiva regional com a formação de uma área de influência sobre amplas extensões do Centro-Oeste. Segundo, que o principal vínculo econômico desta região se dava com São Paulo, portanto, uma ligação de Belo Horizonte ao sul do Triângulo (Uberaba) apresentava mais condições para que a economia paulista polarizasse a economia mineira, do que da economia mineira fortalecer seus vínculos com o Triângulo. Ou seja, qualquer intervenção de infraestrutura logística no Triângulo Mineiro, para ser bem aproveitada, deve levar em consideração as forças centrípetas e centrífugas imprimidas pela dinâmica de acumulação da economia paulista, seus eixos de desenvolvimento e sua rede urbana.

Assim, a partir do final da década de 1950, inicia-se um processo de negociações em torno da rodovia que integraria a produção triangulina à economia mineira. O projeto inicial da BR-31 (hoje BR-262) partia de

⁴¹ O Plano Rodoviário Quinquenal do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER (1956), superado em face da criação de Brasília, sequer figura a cidade de Uberlândia. Vide o Livro de atas (1943-1968), Ata nº 939, de 02/09/1958.

Vitória (ES), passaria por Belo Horizonte, Uberaba, cruzaria o Triângulo em direção a Cuiabá (MT) e iria até o Acre. A Associação Comercial de Minas justificava este projeto com a seguinte ideia:

a BR-31 é a rodovia que mais interessa à economia de Minas, pois permitirá a integração econômica e social do território mineiro, possibilitando uma rápida ligação das zonas da Mata e do Rio Doce com esta capital (BH) e a zona Centro (Metalúrgica), e desta com as zonas do Oeste, do Triângulo Mineiro, do Alto Paranaíba e do Alto São Francisco⁴².

Mas, embora seja discutível que tal rodovia fosse capaz de ligar-se ao Centro-Oeste sem que seu fluxo se desviasse para São Paulo, o que se teve de concreto, no final da década de 1960, foi apenas a ligação Uberaba-Belo Horizonte-Vitória⁴³. Do projeto inicial, ligar Belo Horizonte ao Acre, no território mineiro até o ano de 1965, só havia sido implantado um pequeno trecho entre Belo Horizonte-Araxá, restando a expectativa de que esta fosse estendida a Uberaba.

Mapa 14 – Sistema rodoviário no Triângulo Mineiro em 1955



Fonte: IBGE (1958, v. 7).

⁴² Carta da Associação Comercial de Minas à Associação Comercial, Industrial e Agropecuária de Uberlândia (Aciapu), 14/8/1963. Livro correspondências recebidas (1961-1965), Livro nº 42, 08/1963 a 06/1964.

⁴³ Esta rodovia teve início em 1962 e o trecho Uberaba-Belo Horizonte só foi totalmente concluído em 1969.

Enquanto a rodovia que fazia o percurso de Uberaba a Belo Horizonte encontrava-se em construção (BR-262), uma variante foi acrescentada a ela, dando origem à BR-452, ligando Uberlândia à BR-262 nas imediações de Araxá. Esta nova rota criou variantes na logística regional de integração do Triângulo com a capital mineira. Tudo começou a partir do ano de 1960 quando as classes dominantes de Uberlândia iniciariam as articulações para se realizar a BR-71 (atual BR-452), no sentido Araxá, entroncamento da BR-262. Esta era uma demanda substitutiva a uma antiga aspiração da economia local, a de criar uma ligação entre a Mogiana em Uberlândia e a Rede Mineira de Estradas de Ferro em Almeida Campos (estação ferroviária entre Uberaba e Araxá). Com a alteração dos planos, isto é, com a perspectiva de serem construídas as BRs 262 e 050 (a última para fazer o trecho Uberaba-Uberlândia e que será discutida mais à frente), as lideranças uberlandenses passaram a apostar na integração rodoviária com a capital mineira através da variante Uberlândia-Araxá.

Esta variante, a BR-452, teve o traçado Uberlândia-Araxá definitivamente incluído no Plano Rodoviário Nacional, com a sigla BR-71, no ano de 1961, embora só tenha sido inaugurada no ano de 1975. Este longo período foi marcado por constantes conflitos de interesses entre Uberlândia e Uberaba. A peculiar característica que teve seu encaminhamento merece destaque: o fato é que, já premeditando as dificuldades em torno desta realização, as lideranças uberlandenses propuseram às autoridades responsáveis que se efetuassem as obras de arte (pontes) e depois o traçado (terraplanagem) especificamente. Com isto, visavam estabelecer o tráfego com a capital, mesmo antes da inauguração. Na realidade, desde meados da década de 1950, já era possível encontrar indícios de que os produtos da parte norte do Triângulo direcionavam-se ao mercado consumidor da capital mineira. Conforme consta no Livro de atas (1943-1968), na Ata n° 971, de 7/4/1959, encontra-se a seguinte informação:

antes o tráfego comercial de Uberlândia era apenas São Paulo, ao passo que agora consignam as estatísticas que enquanto São Paulo registra oito mil toneladas de tráfego procedente de Uberlândia, Belo Horizonte acusa, em igual período, duas mil toneladas, o que representa 25% de tráfego já desviado para a capital do Estado.

De Belo Horizonte os produtos poderiam ser distribuídos a outros Estados, como por exemplo, ao Rio de Janeiro. Na Ata n° 873, de 23/5/57, encontra-se um pedido de asfaltamento de Uberlândia para Almeida Campos, o que justifica ser essa uma das rodovias de maior trânsito no Estado.

Este tráfego era realizado de duas formas:

- 1) embarcava-se na Mogiana até Uberaba e depois na Rede Mineira de Viação Ferroviária;
- 2) transportava-se por estrada de “chão” de Uberlândia a Almeida Campos e aí embarcava na ferrovia da Rede Mineira de Viação Ferroviária.

Na verdade, pode-se verificar que naquela época (década de 1950) já existiam demandas econômicas que justificavam a luta pela interligação com o restante de Minas Gerais, embora os interesses de Uberaba fossem relativamente excludentes aos dos capitalistas de Uberlândia. Entre as duas cidades eram travadas batalhas para assumir a hegemonia da integração regional. E, naquela data, sem dúvida, as lideranças políticas de Uberaba tinham muito mais expressão no governo de Minas Gerais do que quaisquer outras lideranças regionais.

No plano da demanda e das aspirações regionais por novas vias de transportes, no sentido Triângulo-leste, outras duas propostas foram debatidas ao final da década de 1950 e início da de 1960. Uma era a tentativa, encaminhada também pela Associação Comercial de Minas, de se promover o asfaltamento da BR-75 ligando Patos de Minas a Araxá, o que só ocorreu duas décadas depois. Outra ação era construir a BR-42 (hoje BR-365), cujo traçado cortaria o Triângulo, no sentido Mato Grosso (sul)-Prata-Uberlândia, indo ao norte de Minas (Montes Claros) e depois à Bahia. Esta rodovia só foi ter seu início e conclusão na primeira metade da década de 1970, interligando Montes Claros-Uberlândia-canal de São Simão, desviando-se do traçado original. Entretanto, neste caso, dada a inexistência de qualquer obra de construção, no trecho Montes Claros-Uberlândia, na década de 1960, não se pode dizer que esta rodovia teria sido definida no período do Plano de Metas, o que remete a não internalizar qualquer defasagem de expectativas quanto a este traçado. O que se teve de concreto foi o trecho Uberlândia-canal de São Simão, o qual será discutido nas ligações do oeste da região.

O sentido Triângulo-sul é a rota econômica que historicamente impulsionou a integração comercial e produtiva da economia triangulina. E, como já discutido, esta infraestrutura consolidou-se precocemente sob os efeitos da expansão ferroviária. Mas a década de 1950 impunha uma nova estrutura de transporte, o transporte rodoviário, que viria a se tornar o principal elemento de direcionamento dos fluxos. Neste sentido, tornava-se necessário viabilizar as rodovias que realizassem a ligação com a economia paulista.

A via rodoviária existente entre o norte do Triângulo (convergente em Uberlândia) e o sul (Uberaba) era reconhecidamente precária, principalmente no período chuvoso. Isto devido ao fato de que entre o norte e o sul do Triângulo as relações econômicas eram diminutas e, neste sentido, a ferrovia realizava a integração diretamente com São Paulo, Belo Horizonte e Rio de Janeiro.

Discutia-se, então, desde meados da década de 1950, a possibilidade de se construir uma rodovia asfaltada⁴⁴ entre Uberlândia a Uberaba, o

⁴⁴ Segundo o Código Nacional de Trânsito (CNT), recebe a denominação de rodovias as vias pavimentadas de trânsito interurbano e a de estrada as vias não pavimentadas. Entretanto, neste texto preferiu-se reforçar a caracterização das vias indicando sua situação, mas o leitor perceberá que algumas citações literais não estão enquadradas na regra.

que na realidade não passava de aspiração, visto que politicamente não havia condições potenciais para a realização deste empreendimento. Isto é, nem Uberlândia nem Uberaba possuíam representação política importante, seja no Governo Federal ou no Governo Estadual, para concretizar suas demandas. Ainda mais que esta rodovia Uberlândia-Uberaba não atendia diretamente aos anseios da economia mineira. Portanto, ainda que representasse uma grande demanda das classes regionais, sua efetivação passava inexoravelmente pelas articulações das escalas de poder estadual e federal. O que ocorria era que já estava sendo desenvolvido um programa rodoviário no Estado de São Paulo e, ao qual, a economia triangulina aspirava ser incorporada.

Com o advento do Plano de Metas, o Triângulo ganhou as condições potenciais, políticas e econômicas que dariam sustentação a uma interligação da economia paulista ao Centro-Oeste. Inicia-se, pois, o período de se definir os traçados que demandariam a nova capital. Obviamente que todas as cidades do Triângulo almejavam tal privilégio, porém, não só a decisão principal independia da vontade das lideranças e comunidade interna, como Uberaba e Uberlândia se candidatavam como os principais e mais bem localizados núcleos urbanos na rota São Paulo-Brasília.

Duas foram as formas concretas de realização desta obra rodoviária que, embora não tendo o Triângulo como meta principal, passaram por este para atingir a nova direção do Centro-Oeste. Neste sentido, é importante discutir concomitantemente a definição e construção das duas rotas rodoviárias, seja no sentido Triângulo-sul, seja no sentido Triângulo-norte, que fazem parte do mesmo processo de interligar Brasília. A partir de 1957, duas propostas foram apresentadas: a BR-116 (hoje BR-050), que propunha a ligação de São Paulo a Brasília, passando por Uberaba e Uberlândia; e a BR-14 ligada à BR-56 (hoje BR-153 e SP-326), que demandava a mesma ligação, porém, desviando-se por Araraquara-Matão-Frutal-Goiânia-Brasília.

Durante os últimos anos da década de 1950, discutiu-se muito o caráter excludente destas duas vias de acesso de São Paulo ao Centro-Oeste. O principal aspecto do embate não eram as vantagens econômicas advindas da economia nacional, mas sim os conflitos regionais que se manifestavam por detrás de cada uma das opções. Por um lado, encontravam-se os interesses de Uberlândia, Uberaba, Ribeirão Preto etc., que já contavam com a rodovia construída entre São Paulo e Ribeirão Preto. Por outro, os interesses de Goiânia, Anápolis, Araraquara etc., que desejavam o intercâmbio direto entre Goiás e São Paulo sem a intermediação do Triângulo.

A história da BR-050 no Triângulo inicia-se com a rivalidade de Uberlândia-Uberaba. Quanto à necessidade de construir uma rodovia ligando estas cidades ao Estado de São Paulo não havia dúvidas, porém, quanto ao seu traçado, explicitava-se um conflito intrarregional de interesses. É assim que nos anos de 1957 e 1958 foram debatidos dois traçados alternativos, conhecidos como traçado 1 e traçado 2.

O traçado 1 era defendido pelas lideranças uberlandenses e consistia no aproveitamento do trajeto Uberlândia-Almeida Campos, que depois ligaria indiretamente a Uberaba. A justificativa era em função de redução dos custos e rapidez da construção, pois seriam aproveitados 50 quilômetros da estrada já existente. Mas por detrás desta objetividade encontravam-se os seguintes interesses: Uberlândia desejava ampliar seus negócios com Belo Horizonte, procurando assim garantir a via de acesso ao terminal da Rede Mineira de Estradas de Ferro em Almeida Campos e, ao mesmo tempo, não desejava que estes negócios fossem realizados via Uberaba.

O traçado 2, defendido por Uberaba, propunha sua ligação direta entre Uberlândia e aquela cidade. Nesta proposição, eram incorporados os interesses dos proprietários de terras uberlandenses, que também sustentavam a proposta de diminuir a distância em 50 quilômetros e fazer de Uberaba a única ligação “com Minas”. Por mais paradoxal que pareça, a manifestação do regionalismo triangulino sempre se referiu ao território mineiro como algo externo ao Triângulo Mineiro.

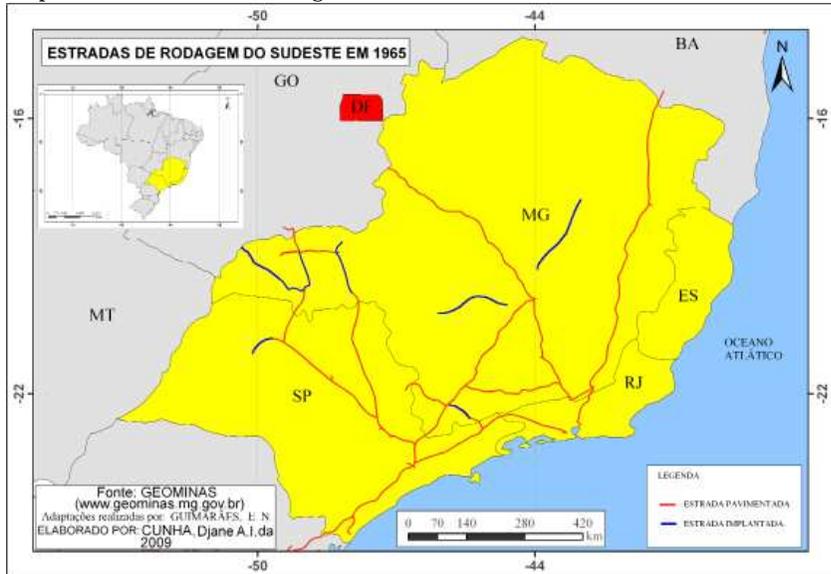
Como se sabe, em 1959, foi decretado vitorioso o traçado 2, o que foi justificado da seguinte forma pelo governador mineiro Bias Fortes:

não podia brigar com Uberaba e que infelizmente a época do coronelismo ainda não havia sido superada em Minas, por isto, quiseram os fazendeiros de Uberaba que a estrada passasse em suas fazendas e esta terá que passar (Livro de atas (1943-1968), Ata nº 973, de 28/04/1959).

Assim foi decidido o traçado Uberlândia-Uberaba, e como prêmio de consolação surgiu a proposta de se executar a ligação Uberlândia-Araxá, já comentada. Faltava então garantir que a rodovia Santos-Brasília não se desviasse deste trajeto. Mas no fim da década de 1950, praticamente já estava definido que seriam construídas tanto a BR-14 (BR-153) quanto a BR-116 (BR-050). O que não se tinha como garantia eram os devidos prazos de cada construção.

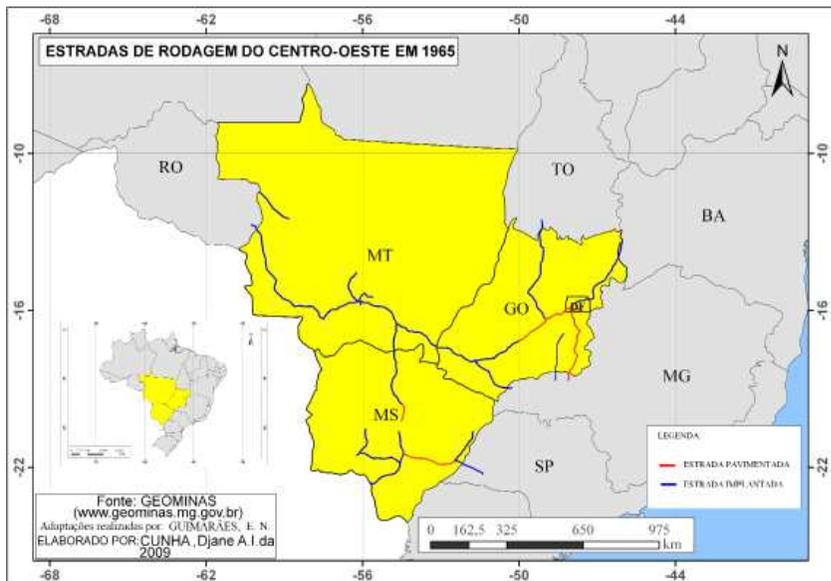
Do lado do Estado de São Paulo a modernização rodoviária havia sido iniciada ainda na década de 1930 e representava um grande fator de diferenciação na economia nacional. Restava às regiões limítrofes com o Estado de São Paulo se aparelhar de vias modernas de tráfego, com o objetivo de receberem os benefícios econômicos da integração comercial e produtiva com a região mais dinâmica do país. Assim, a discussão basilar girava em torno de como e quando as rodovias penetrariam no Triângulo e Goiás, possibilitando a estas áreas afirmarem-se como eixos de desenvolvimento de uma economia crescentemente concentrada do centro-sul. Portanto, muitos projetos foram colocados em construção, mas nem todas as localidades tiveram a mesma sorte de se localizarem em ponto estratégico para receberem os benefícios diretos dos fluxos econômicos.

Mapa 15 – Estradas de Rodagem do Sudeste em 1965



Fonte: Rezende (1973). Adaptado pelo autor.

Mapa 16 – Estradas de Rodagem do Centro-Oeste em 1965



Fonte: Rezende (1973). Elaboração própria.

A definição prévia do traçado da BR-153, que ligou o interior de São Paulo diretamente a Goiânia e Brasília, assume uma posição de destaque fren-

te aos interesses regionais diretamente afetados. Isto é, ao ser definida e viabilizada primeiro, a BR-153 direcionou para o oeste do Triângulo quase todo o fluxo que demandava o sentido sul – Brasília, favorecendo, com isso, as economias da cidade paulista de São José do Rio Preto, e de Goiânia e Anápolis, em Goiás. Em 1958, quando sequer havia sido decidida a rota Uberlândia-Uberaba, já era inaugurado o trecho asfaltado da BR-153, entre a divisa MG/GO e as imediações de Monte Alegre de Minas. Este traçado utilizou a antiga Ponte Afonso Pena, enquanto uma nova ponte era construída. Esta foi programada para ser inaugurada no ano de 1960, mas só o foi nos fins de 1964, em virtude da ocorrência de um grave acidente nas obras.

O fato principal é que um dos maiores problemas do trânsito regional eram os obstáculos fluviais, intransponíveis pelas picaretas acostumadas a abrir picadas no cerrado, elemento importante da expansão rodoviária regional da primeira metade do século XX. Assim, a existência de uma passagem fluvial, como a Ponte Afonso Pena, era determinante para viabilizar uma rota rodoviária. Portanto, durante a construção de Brasília, e até os primeiros anos da década de 1960, a ligação de São Paulo com a nova capital federal dava-se exclusivamente pela BR-153. Esta rodovia, conforme histórica demanda das lideranças goianas, cruzava estrategicamente o Triângulo sem beneficiar diretamente suas economias municipais, pois passava ao largo das suas principais cidades. O resultado concreto foi que esta possibilitou a emergência de importante fluxo de bens e mercadorias entre o Sudeste e o Centro-Oeste sem contribuir diretamente para o desenvolvimento diferenciado de qualquer um dos municípios triangulinos. De forma parcial, a BR-153 colaborou para o avanço das economias de Ituiutaba, Prata e Frutal, sem, contudo, colocá-las em posição logística estratégica. Ao contrário, esta posicionou estrategicamente os municípios de São José do Rio Preto (SP), Itumbiara (GO), Goiânia (GO) e Anápolis (GO) em localização privilegiada no intercâmbio dos fluxos regionais. Esta estratégia de desviar a via de ligação com a nova capital federal das principais cidades do Triângulo só não foi mais prejudicial ao domínio comercial de Uberlândia no oeste, porque esta cidade também possuía uma ligação direta com a BR-153, o que será abordado mais à frente.

No ano de 1960, foi inaugurada a pavimentação rodoviária do trecho Itumbiara-Goiânia, deixando claras as vantagens da BR-153 sobre a concorrente potencial, a BR-116 (hoje BR-050). Embora fosse este último o traçado mais curto entre São Paulo e Brasília, ele era ainda precário e com alguns trechos intransponíveis em Minas Gerais e Goiás. Desta forma, até meados da década de 1960, a BR-153 praticamente não sofreu a concorrência da BR-050, funcionando como a principal rodovia de acesso, seja para a madeira do Paraná e os manufaturados paulistas ao Norte e Centro-Oeste, seja para a produção agropecuária de Goiás e oeste do Triângulo aos mercados paulistas. Consta no Livro de atas (1943-1968), Ata nº 1.009, de 26/4/1960, uma denúncia das lideranças regionais acerca da existência de um mapa, fartamente distribuído pela Esso, com roteiros Rio de Janeiro a Santos para

Brasília, acusando como todo pavimentado o trecho triangulino da BR-14, o que estaria privando Uberlândia de ser conhecida pela grande maioria dos que se destinavam a Brasília. A Ata nº 1056, de 30/5/61, também acusa a existência de uma placa, nas proximidades de Limeira (SP), que indicaria a BR-14 como sendo a única rodovia de acesso a Brasília.

Por fim, cabe ressaltar que a BR-14 (hoje BR-153), com entroncamento para a SP-326, apesar das falsas informações à época, que podem ser confirmadas no mapa rodoviário do período, só teve a complementação da sua pavimentação no derradeiro trecho triangulino, em meados de 1966. Isto não invalida seu destacado papel para o desenvolvimento da região agrícola de Mato Grosso e Goiás, e para a afirmação econômica dos núcleos de Goiânia e Anápolis.

A histórica evolução da construção da BR-116 (hoje BR-050) foi marcada por uma série de barreiras políticas, que fizeram de um percurso de 400 quilômetros – Cristalina (GO) a Uberaba – uma longa espera de mais de uma década. A primeira grande disputa, como já dito, se deu entre as decisões de se construir esta rodovia ou a BR-14 (hoje BR-153). Depois, fato que também já foi abordado, ocorreu a disputa pelo traçado entre Uberlândia e Uberaba, que posteriormente acabou favorecendo a premissa do caminho mais curto para Brasília, além de corroborar a luta política pela construção de um novo trecho rodoviário, ligando Uberlândia-Araxá.

No início da década de 1960, quando a BR-14 imperava, ou seja, funcionava como caminho único para os fluxos econômicos do Sudeste com o Centro-Oeste, o governo goiano não só tentou boicotar a rodovia BR-116, como também procurou desviar as verbas destinadas a ela para uma ligação Goiânia-Cristalina (entroncamento da BR-040). Porém, de forma lenta, mas paulatina, foram sendo desenvolvidos os trabalhos da BR-116. No que tange à continuidade da obra, faz-se necessário enfatizar o empenho das forças regionais, apoiadas por instituições públicas e privadas paulistas interessadas na construção da referida rodovia. Para a economia paulista, diferentemente da goiana, o benefício estava em alargar suas vias de acesso às economias complementares, enquanto tanto a Goiás como ao Triângulo a vantagem era a polarização econômica dos impulsos oriundos da integração com São Paulo. De outra forma, à economia paulista interessava alargar o mercado interno na medida do crescimento de sua indústria, enquanto às áreas marginais e complementares importava poder concentrar (polarizando) a intermediação da expansão do mercado interno. Assim, ao mesmo tempo em que o Plano de Metas estabeleceu as bases para a concentração espacial da nova estrutura produtiva, a expansão rodoviária redefiniu a divisão interna do trabalho a partir do “epicentro” São Paulo.

O trajeto planejado da rodovia que ligaria Santos-Brasília (BR-050), passando por Uberaba e Uberlândia, até o início dos anos 1960, foi asfaltado apenas de Santos até Uberaba. O ritmo dessa pavimentação na parte sul foi determinado pela dinâmica da expansão da economia paulista. Já o trecho Uberaba-Uberlândia da BR-050, aberto ao tráfego em fins de 1962,

funcionou precariamente até a inauguração da pavimentação que ocorreu em meados de 1965⁴⁵. O trecho Uberlândia-Araguari também já era transitável no início da década, sendo que a partir de 1961 foi inaugurada a ponte cruzando o Rio Paranaíba no sentido Araguari-Catalão. Porém, a completa ligação por via asfaltada da BR-050, no trajeto entre Uberlândia-Araguari, só seria inaugurada em princípios de 1968. E o trecho goiano, até Cristalina, só se tornaria uma realidade moderna no ano de 1974, quando foi definitivamente inaugurado, completando finalmente a ligação mais curta entre a capital federal e o Porto de Santos, nos seus 1.087 quilômetros.

Embora a construção de Brasília tenha sido o motivo principal para justificar a expansão das vias asfaltadas pelo interior, o eixo principal de integração da economia do Triângulo com a fronteira do Centro-Oeste não foi definido pela BR-050, trecho de Uberlândia para o norte. Na verdade, para ser entendida a extensão da área de influência de Uberlândia e sua consequente transformação no principal núcleo urbano do Triângulo, um dos principais mercados intermediários da economia brasileira, faz-se decisivo entender a particular combinação de suas rotas de integração. Já foi descrita a estruturação das vias rodoviárias de acesso do Triângulo ao polo da concentração industrial brasileira. Falta tratar das ligações que consolidaram Uberlândia como principal ponto triangulino de penetração econômica na fronteira agropecuária do Centro-Oeste.

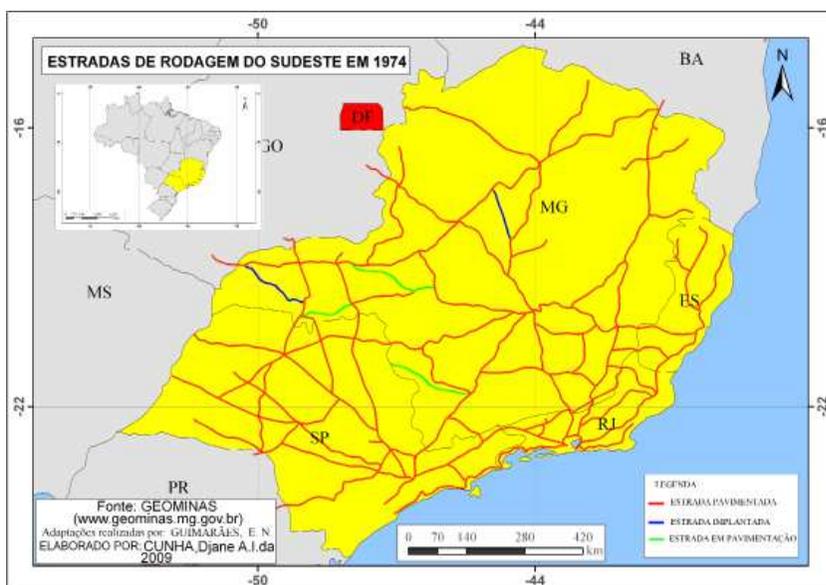
A conservação e construção das estradas, de interesse especificamente regional, ganharam um aporte essencial com a construção em Uberlândia da residência regional do Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais (DER/MG) em 1956. Este órgão do governo do Estado veio dar respaldo na manutenção de tráfego entre Uberlândia e suas áreas de influência comercial⁴⁶. Outro elemento fundamental para a economia desta cidade, e também ponto de apoio para as obras rodoviárias na região, teria sido a instalação, em 1958, de um depósito da Oleogazas no município (juntamente com o de Belo Horizonte, os únicos no interior do Brasil), destinado a receber e distribuir o asfalto para a pavimentação das rodovias circunvizinhas, que levavam a Brasília. É neste sentido que se pode afirmar que o período do Plano de Metas deve ser visto como basilar para a definição da “nova” espacialização do Triângulo e, em particular, para o fortalecimento das condições potenciais de centralidade regional do município de Uberlândia. O principal eixo de

⁴⁵ De Uberlândia podia-se chegar a Brasília pelo trecho Uberlândia BR-14 da rodovia BR-71 (hoje BR-365), que será abordada a seguir.

⁴⁶ Na Ata nº 857, de 12/01/1957, é apresentado um relatório referente ao ano de 1956, em que se pode ver a seguinte afirmação: “Com a vinda do Dr. Geraldo Pereira, engenheiro do DER para Uberlândia, melhoraram em muito as nossas rodovias, e suas conservas, haja vista a estrada de Uberlândia a Almeida Campos e Uberlândia a Ituiutaba que viviam intransitáveis e que hoje, a não serem os estragos temporários devido às extensas chuvas, estão continuamente em bom estado”.

acesso ao sudoeste goiano sempre foi a ligação via Itumbiara, porém, a manutenção do monopólio comercial uberlandense sobre esta área goiana seria redefinida, nas novas condições das modernas rodovias asfaltadas, a partir de meados da década de 1950. Embora tudo pareça ter sido iniciado com a Lei nº 1680, de 1952, que estabeleceu a pavimentação do trecho Uberlândia-Monte Alegre de Minas, faz-se necessário desvendar as reais condições que não só possibilitaram a efetivação do projeto como também permitiram apontar para novas direções.

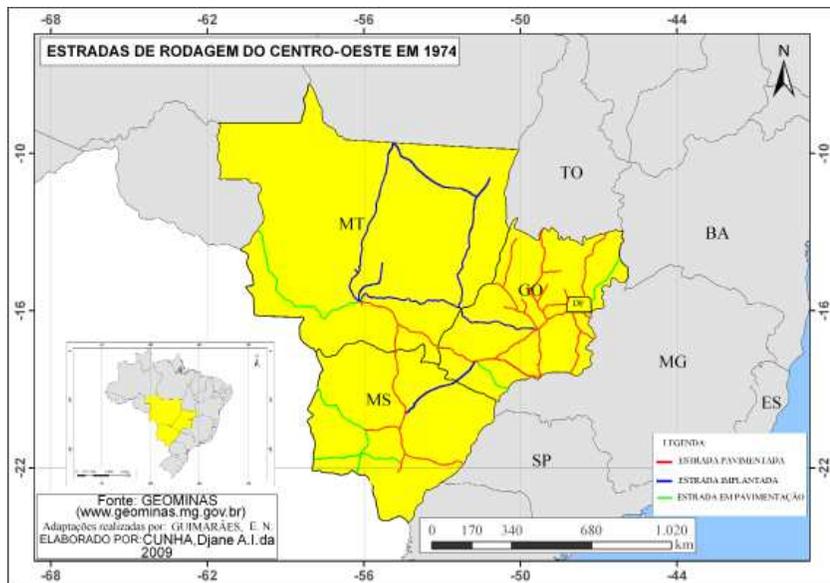
Mapa 17 – Estradas de Rodagem do Sudeste em 1974



Fonte: Rezende (1973). Elaboração própria.

Mesmo considerando que o projeto de construção de uma rodovia asfaltada ligando Uberlândia ao canal de São Simão tenha sido iniciado em 1952, este só se tornou realidade no ano de 1958, e com um objetivo e respaldo específico: interligar a nova capital. Ou seja, foi somente a partir de 1957, após o início da construção da BR-153, que ligou as cidades de Brasília e Goiânia ao Estado de São Paulo, que, definitivamente, retomaram o trecho entre Uberlândia e Monte Alegre, com acesso para o entroncamento da BR-153. No final de 1958, já estavam inaugurados os trechos asfaltados de Uberlândia – entroncamento da BR-153 e daí a Itumbiara (GO). E durante muitos anos o trecho de Uberlândia até a BR-153, incorporado posteriormente à BR-71 (e depois BR-365), foi utilizado como melhor caminho para Brasília e, principalmente, rota de acesso ao sudoeste goiano, no sentido de Rio Verde (GO) e Estado de Mato Grosso.

Mapa 18 – Estradas de Rodagem do Centro-Oeste em 1974



Fonte: Rezende (1973). Elaboração própria.

Embora a BR-153 tenha sido planejada para desviar-se de Uberlândia e Uberaba, com o firme propósito de fomentar a supremacia econômica de Goiânia, este trecho, posteriormente incorporado à BR-365, foi estrategicamente o elemento que possibilitou à economia uberlandense desfrutar diretamente da construção de Brasília e fortalecer sua área de influência econômica em Goiás e Mato Grosso. A mesma situação não ocorreu com a economia de Uberaba nem com a de Araguari. A Ponte Afonso Pena nas imediações de Itumbiara (GO), comentada anteriormente, continuaria sendo a principal ligação do Triângulo com Goiás tendo, a partir da construção de Brasília, duas funções essenciais: integrar a fronteira do Centro-Oeste e abastecer Brasília, principalmente durante sua intensa fase de construção.

Aberto ao tráfego o trecho Uberlândia-Itumbiara (BR-365 e BR-153), mais duas grandes lutas consolidariam a expansão rodoviária para o oeste e, com isso, o domínio comercial de Uberlândia naquela área. Uma das principais batalhas para a expansão polarizadora de Uberlândia travou-se em torno da expansão da rodovia desta cidade ao canal de São Simão. Ou seja, era a via que faria com que todo o potencial produtivo das ricas terras do norte do Triângulo pudesse chegar aos principais mercados consumidores do centro-sul, passando pela clivagem dos capitais comerciais e de serviços de transportes, sediados, principalmente, em Uberlândia.

Entretanto, as demandas dos uberlandenses precisavam vencer um concorrente direto: os interesses políticos e econômicos sediados em

Uberaba. Sempre foi aspiração das representações destas duas cidades ser o caminho natural da intermediação da produção e da demanda do oeste da região. Considerando que a decisão sobre o destino da referida rodovia era do “interesse” do Estado de Minas Gerais, e dado o peso político de Uberaba e Uberlândia no seio do governo do Estado, não é difícil concluir que, pela análise precedente, se tal governo realmente tivesse dado prioridade aos investimentos nesta região, teria sido executado o projeto original da BR-31 (hoje BR-262 reduzida), que propunha a ligação Belo Horizonte-Uberaba-Prata-canal de São Simão. Felizmente, para os interesses de Uberlândia, o Governo de Minas não deu a devida atenção às reivindicações triangulinas e mesmo Uberaba, possuindo mais peso político, muito pouco conquistou deste Estado. Assim, os investimentos do Estado de Minas em matéria de rodovias no triângulo, até a década de 1980, pouco contribuíram para a diversificação da estrutura produtiva de Uberaba.

Desde os finais da década de 1950 desencadeou-se na região uma luta política pela construção de uma estrada de rodagem para ligar o leste do Triângulo ao canal de São Simão. Mas somente no ano de 1964 ficou definitivamente estabelecido que o trajeto escolhido, pelo governo estadual, era favorável aos interesses da economia de Uberlândia. Por meio de entendimentos no executivo estadual⁴⁷, ficou definido que a BR-71, incluída no Plano Rodoviário Nacional de 1958, faria a ligação do norte do Triângulo, entre o canal de São Simão e Uberlândia, com a capital mineira, passando por Araxá. Começava, então, a ganhar forma dois grandes gargalos da economia uberlandense: sua hegemonia no norte do Triângulo com destino a Mato Grosso e o mercado da capital mineira e do Rio de Janeiro. Nos idos de 1964, a Associação Comercial de Minas já reconhecia a importância estratégica da economia do Triângulo Mineiro. Isto levou à discussão das frágeis relações econômicas dessa região com o restante de Minas Gerais e, em particular, com a capital mineira. O desdobramento foi passar a pensar a integração desta região não mais só via Uberaba e Araxá, mas também via Uberlândia e Ituiutaba⁴⁸. Entretanto, apesar de aprovada e já com alguns trabalhos executados, a conclusão e inauguração do trecho Uberlândia-canal de São Simão só se deu no ano de 1971.

A economia de Uberaba continuaria praticamente isolada tanto do noroeste como do sudoeste da região, tendo no noroeste o domínio de Uberlândia e no sudoeste o das cidades paulistas de São José do Rio Preto

⁴⁷ É preciso não esquecer que o secretário do Interior do Governo Magalhães Pinto era o então deputado federal Rondon Pacheco, representante dos interesses de Uberlândia.

⁴⁸ Ver Livro de Atas (1943-1968), Ata n° 1.183, de 30/01/1964, na qual esta entidade aceita discutir a substituição da BR-31 pela BR-71. Ver também o Livro de correspondências recebidas (1961-1965), Carta da Associação Comercial ao Governador do Estado, 21/05/1965, em que se enfatiza a importância econômica destas cidades no contexto mineiro e triangulino.

e Barretos, sem falar de Ribeirão Preto ao sul. A dificuldade de projeção regional da economia de Uberaba fazia parte de um contexto logístico regional muito pouco compreendido pelas lideranças políticas e econômicas mineiras. Ou seja, a complementaridade e concorrência exercida no Triângulo Mineiro pela força da economia paulista, fazendo sentir suas forças centrípetas e centrífugas. Os projetos econômicos dos governos de Minas Gerais sempre estiveram voltados para reforçar a influência de Belo Horizonte no Triângulo Mineiro sem a devida consideração da centralidade e influência da economia paulista e seus eixos de desenvolvimento. Com isso, nenhum investimento era pensado no sentido de aproveitar a sinergia da integração regional do Triângulo Mineiro com São Paulo e o Centro-Oeste. A economia de Uberaba foi a que mais se prejudicou neste processo, pois sofria a concorrência direta da economia de Ribeirão Preto e, assim, encontrava dificuldades para viabilizar a expansão de sua área de influência regional.

Uma das grandes lutas das lideranças de Uberlândia ocorreu em favor da sua consolidação comercial no sudoeste goiano. Esta batalha foi travada com os interesses da capital de Goiás que, por sua vez, também procuravam o domínio comercial do Centro-Oeste e a integração direta com São Paulo. Uberlândia, pela sua posição logística, exerceu historicamente a base de apropriação de quase todo o excedente gerado nesta região e canalizado via Ponte Afonso Pena. Mas a expansão rodoviária goiana, a construção da BR-060 e o anacronismo das antigas artérias, já discutidas, colocavam em risco o domínio comercial desta economia local. A situação era tão precária que o tráfego, historicamente feito no trecho Rio Verde-Itumbiara (rodovia sul-goiana, futura BR-452), em 1964, estava sendo desviado para a BR-060, passando por Goiânia. Com este intuito, os representantes goianos combateram abertamente a construção da BR-452, argumentando ser este empreendimento um desperdício em face da existência da BR-060. Mas esta era uma luta da qual dependia o potencial polarizador de Uberlândia e sua decorrente capacidade de canalizar para o Triângulo os estímulos do mercado da dinâmica da econômica do centro-sul. O que estava em jogo era a definição da área de influência no sudoeste de Goiás. Goiânia tinha a vantagem de ser a capital do Estado e Uberlândia a de contar com uma logística de integração com as forças centrípetas da economia paulista.

O primeiro trecho construído e inaugurado – implantação básica – ocorreu no sentido Xapetuba-Tupaciguara⁴⁹. Ironicamente ou não esta foi a última parte da rodovia a receber pavimentação com asfalto (meados da década de 1980), o que de certa forma desviou o trajeto realizado entre Goiás e Uberlândia para a BR-153, fazendo do Trevão de Monte Alegre, entroncamento das BRs 365 e 153, um dos pontos de maior movimentação dos fluxos regionais. O principal trecho desta rodovia BR-452, de Itumbiara a Rio Verde, teve seus trabalhos desenvolvidos na segunda metade da década

⁴⁹ Xapetuba encontra-se a 36 quilômetros de Uberlândia no sentido Uberlândia-Monte Alegre.

de 1960. Sua pavimentação, entretanto, foi inaugurada somente em meados da década de 1970. Depois de pronto, este trecho de Itumbiara-Rio Verde estabeleceu gradativamente a supremacia da economia uberlandense no intercâmbio comercial e produtivo com o sudoeste goiano⁵⁰.

Considerando a fase que vai do Plano de Metas até meados da década de 1960, nota-se que muitos projetos infraestruturais da região não foram inteiramente complementados. Entretanto, estes anos representaram o marco decisivo para inserir a região no novo padrão nacional de infraestruturas modernas. E do ponto de vista logístico, este período também foi decisivo para o estabelecimento das rotas econômicas do Centro-Oeste e sua integração com a modernização industrial do Centro-Sul⁵¹. Ou seja, as decisões tomadas naquele processo foram decisivas para reformular a estrutura espacial da região e a divisão inter-regional do trabalho. A construção da BR-153 possibilitou uma maior integração comercial e produtiva da parte noroeste do Triângulo, quebrando parcialmente o domínio comercial de Uberlândia e favorecendo a emergência da economia de Ituiutaba, embora suas maiores beneficiárias tenham sido São José do Rio Preto e Barretos, em São Paulo, e a capital de Goiás.

No caso da economia de Uberlândia, esta pôde manter seu domínio no sudoeste goiano e favorecer-se da construção de Brasília, devido à pavimentação do trecho da BR-365 que a ligou à BR-153 e daí a Itumbiara (GO). Também manteve sua ligação direta com São Paulo por meio da BR-050, que já proporcionava tráfego desde 1962. Do ponto de vista da maior integração do Triângulo na economia mineira, percebe-se que as cidades de Uberaba e Uberlândia foram interligadas a Belo Horizonte e, à medida que as obras rodoviárias se concretizavam, aquelas duas expandiam seus domínios econômicos no leste, em vez de sofrerem a polarização da capital mineira. Isto devido à força e direção do fluxo, que se determinavam a partir da centralidade nacional da economia de São Paulo.

A cidade de Uberlândia foi ligada diretamente a Araguari, iniciando assim um processo de polarização desta parte norte. Neste sentido, mais ao norte, no entanto, os espaços de polarização eram restritos, pois Uberlândia enfrentaria a concorrência de Goiânia, Anápolis e mesmo de Brasília⁵². Como a BR-365, no trecho entre Uberlândia a Montes Claros, foi “esquecida” na década de 1960, disto decorreu a manutenção dos laços eco-

⁵⁰ Não foi abordada a BR-497, que liga Uberlândia-Campina Verde (sudoeste triangular), por ela ter sido definida nas décadas de 1970 e 80. Portanto, sua relevância para a consolidação de Uberlândia frente à articulação da demanda regional remonta a período recente, década de 1980.

⁵¹ As informações referentes às rodovias foram encontradas em diversas atas do período 1955-68, em correspondências dos anos de 1955-1965; e no livro da Aciub (1983, p. 41-55). Também foi utilizado como referência o mapa do Brasil, 1988. GUIA quatro rodas. São Paulo: Abril Cultural, 1988.

⁵² Questão apropriadamente captada por Araújo (1981).

nômicos e sociais historicamente construídos entre os municípios da porção leste da mesorregião do Triângulo Mineiro, região do Alto Paranaíba, com a capital mineira. Dito de outra forma, o Alto Paranaíba ligava-se à parte oeste por estradas de terra e pela ferrovia da Rede Mineira que demandavam Araguari ou Uberaba, por onde se pode dizer que se estabeleciam as relações de trocas entre o leste e o oeste do Triângulo. Entretanto, era notório que até meados da década de 1970 seu principal vínculo econômico e social dava-se com Belo Horizonte, via Araxá, Patrocínio e Patos de Minas. Esta situação, que será discutida mais à frente, foi gradativamente invertida na década de 1970 com a construção da BR-365.

A área do sudoeste triangulino, delimitada pelos municípios de Campina Verde, Frutal e Iturama, continuaria desligada quase totalmente das influências diretas de Uberlândia e parcialmente de Uberaba, mantendo assim seu principal vínculo econômico e social diretamente com a economia paulista⁵³. Esta situação demonstra que, até meados da década de 1970, quando a bipolaridade regional entre Uberaba e Uberlândia ainda era equilibrada, o Triângulo Mineiro, na sua totalidade, não podia ser assumido como uma região no seu sentido estrito. Isto porque, mesmo que fossem tomados os dois municípios referidos, representando um eixo central de polarização, o conjunto da mesorregião do Triângulo e Alto Paranaíba era formado por quatro sub-regiões pouco integradas: a área de influência de Uberlândia ao norte e noroeste; a área de influência de Uberaba ao sul; a área de influência de São José do Rio Preto ao sudoeste; e a área de influência de Belo Horizonte ao leste e nordeste.

Por fim, cabe destacar que embora Brasília tenha sido o motivo principal dos investimentos na infraestrutura que reconfigurou a inserção econômica do Triângulo Mineiro, este não era o sentido geográfico-econômico mais relevante para o desenvolvimento regional, uma vez que a BR-050 foi importante no sentido Triângulo-São Paulo e não no sentido Triângulo-Brasília. Pelas próprias potencialidades produtivas do sudoeste goiano, as principais vias de dominação econômica triangulina, em especial de Uberlândia, ainda são representadas pelas BRs 452 e 364, na interligação do Triângulo com Goiás e Mato Grosso.

4.3. Panorama geral da economia triangulina no período

No plano dos investimentos, do desenho e da efetiva utilização da nova infraestrutura, nota-se que, a partir do Plano de Metas, o Triângulo Mineiro ficou definitivamente incorporado à expansão da economia paulista. A construção de Brasília no Centro-Oeste deu-lhe plenas condições reivindicatórias frente à incorporação do aparato moderno para o desenvolvimento do capital local e regional. E como a localização de Brasília praticamente não alterou as rotas econômicas históricas, o Triângulo ampliou

⁵³ Ver no Anexo A estatística do movimento rodoviário regional neste período.

sua integração comercial e produtiva sob bases naturais favoráveis. Esta expansão possibilitou que alguns de seus núcleos urbanos continuassem concentrando as funções históricas de pontos intermediários de fluxos de trocas, desenvolvendo-se e fazendo crescer seus domínios econômicos na razão direta dos benefícios infraestruturais e de posicionamento nos principais eixos de crescimento econômico nacional. E neste ponto sobressaía-se o município de Uberlândia, que sob todos os aspectos possuía as melhores condições como principal “locus” regional de apropriação da atividade de intermediação do excedente regional. É justamente sobre a ideia de uma função regional polarizadora que deve ser entendida a capacidade acumulativa do capital investido na região.

A década que sucede o início do Plano de Metas foi um marco decisivo para a incorporação da economia do Triângulo à nova estrutura de acumulação de capital da economia brasileira. Conforme discutido, foi um importante momento de explicitação das expectativas, deixando claro, sobretudo, que grande parte das condições só se concretizaria na década de 1970.

Uma das maiores preocupações dos capitalistas regionais, em face da decisão de construir Brasília, era com o comportamento dos núcleos urbanos do Triângulo, diante da possibilidade da região transformar-se em território de passagem de produtos, entre dois pontos extremos como São Paulo e Brasília. Isto levava às articulações em torno de propostas capazes de garantir à região as oportunidades de reterem a riqueza. Duas eram as formas históricas de inserção do Triângulo na divisão inter-regional do trabalho: a agropecuária e o comércio. A década de 1950 colocava, definitivamente, a ideia da industrialização como forma principal de retenção do excedente, e no Triângulo, que não poderia ser diferente, emergiram propostas de industrialização como condição essencial para o desenvolvimento regional.

4.3.1. O papel da agropecuária

Como visto na análise anterior, os gestores da política econômica do Governo Federal não tiveram suas preocupações direcionadas para o desenvolvimento do setor rural, no período 1956-64. Ou seja, o desempenho global deste setor no período deve ser visto sob o ponto de vista do crescimento extensivo e não das transformações estruturais.

Ao analisar, porém, o caso específico da dinâmica deste setor no Triângulo Mineiro, é preciso distinguir quais foram os elementos básicos responsáveis pelo aumento da oferta de produtos agropecuários. Segundo Palhano (1982, p. 6),

certamente o desenvolvimento da agricultura de alimentos básicos para o mercado interno do Triângulo, em especial na década de 50, se deveu às características mais férteis das matas do cerrado, à estrutura concentrada da propriedade da terra e às proximidades do centro industrial [...].

Esta autora propõe que a partir dos estímulos mercantis oriundos do desenvolvimento industrial urbanizado do centro-sul e, em função da expansão dos transportes, o Triângulo Mineiro respondeu à demanda de alimentos devido às condições naturais favoráveis, o que lhe rendeu maiores produtividades. Assim, aliado às suas condições naturais, somaram-se os aspectos técnicos que lhe possibilitaram o diferencial de produtividade. De acordo com o Diagnóstico da economia mineira,

o Triângulo é a zona onde houve maior penetração da técnica na exploração do solo. A área cultivada sofreu, na década dos 50, um incremento da ordem de 61,5%, enquanto o pessoal ocupado na lavoura aumentou 9%. O número de unidades motorizadas corresponde a 33% do total existente no Estado, sendo o número de arados baixo em relação às outras regiões. O quociente de pessoal ocupado/trator é bastante pequeno e, em 1950, era de 279 pessoas por unidade, caindo para 54 em 1960. O quociente pessoal ocupado/área é o mais baixo do Estado, apresentando 0,3 pessoas por hectare cultivado em 1950 e 0,2 pessoas por hectares em 1960⁵⁴.

Estes dados, apesar das possíveis ressalvas, corroboram para o entendimento e a análise do conjunto de condições responsáveis pela produtividade diferencial no Triângulo.

Outra questão muito importante é entender como se articularam produção agrícola e apropriação do excedente no território triangulino. Ainda segundo Palhano (1982, p. 10),

a forma de integração do Triângulo Mineiro ao crescimento extensivo da produção agrícola para abastecer os mercados urbanos de São Paulo demonstra, em oposição ao caso do sul de Minas, que esta articulação foi ali capaz de gerar (e reter) um nível de capitalização suficiente para iniciar a transformação das relações locais de produção.

Ao que pode ser completado dizendo que esta retenção do excedente não se deu basicamente nas mãos do produtor direto, mas, principalmente, nas mãos do latifundiário pecuarista arrendador de terras e, na maior parte das vezes, no circuito do capital comercial regional.

Na verdade, a comparação do Triângulo com o sul de Minas é imprópria, por este ângulo, pois o entendimento da apropriação de renda na primeira região não perpassa apenas pela articulação “*stricto sensu*” da agricultura. Como foi deixado claro na análise precedente, uma série de

⁵⁴ Cabe informar que o Triângulo mencionado não inclui as microrregiões de Patrocínio, Araxá e Patos de Minas. As comparações apresentadas têm por referencial o desempenho do setor no Estado de Minas Gerais. Entretanto, é preciso considerar que a média do desempenho da economia de Minas não é o melhor referencial para o Triângulo, pois este deve ser comparado com São Paulo ou Goiás e Mato Grosso, conforme a exposição precedente.

condições históricas foram decisivas para a emergência de núcleos urbanos regionais no Triângulo, responsáveis pela projeção do capital comercial na acumulação de renda e polarização regional. No caso do sul de Minas, não se percebe a força da área de influência dos núcleos regionais, o que de certa forma se explica pela proximidade e polarização direta da economia paulista. Isto provocou o deslocamento das principais fases da apropriação de renda para os núcleos urbanos do Estado de São Paulo e a consequente pulverização das atividades produtivas no lado mineiro.

A seguir, são apresentados alguns dados selecionados sobre o setor agropecuário em 1960 para respaldar a argumentação comparativa nos municípios do Triângulo Mineiro, acrescentando, para os mesmos efeitos de comparação, alguns municípios de Goiás e Mato Grosso, áreas sob influência direta da polarização uberlandense. O argumento principal é o de que, no Triângulo Mineiro, a relação entre a produção agropecuária e a apropriação regional urbana do excedente não perpassa simplesmente pelo desempenho da atividade primária, mas pela potencialidade polarizadora do capital comercial, que colocou sob seu domínio áreas de grande produtividade. Ou seja, os núcleos urbanos com economias mais prósperas não necessariamente são aqueles com o setor agropecuário mais dinâmico e produtivo.

Tabela 13 – Setor Agropecuário – municípios selecionados do Triângulo Mineiro, Mato Grosso e Goiás – 1960

DADOS SELECIONADOS/ MUNICÍPIOS	ÁREA TOTAL (ha.)	Nº DE ESTAB. TOTAL	MECANIZAÇÃO		DEPÓSITOS PARA CEREAIS		
			Nº DE ESTAB.	TOTAL TRATORES	Nº DE ESTAB.	Nº DE DEPÓSITOS	CAPACIDADE (m³)
Abadia dos Dourados	61.330	477	ND	ND	14	19	795
Água Comprida	49.311	186	31	41	7	8	3.598
Araguari	232.816	1.112	50	53	226	244	12.360
Araxá	111.860	309	8	10	219	224	12.614
Campina Verde	424.596	1.160	50	54	648	732	22.563
Campo Florido	128.101	402	26	29	159	178	14.751
Campos Altos	65.118	183	3	4	36	47	3.159
Canápolis	82.379	533	81	108	4	6	1.310
Capinópolis	52.119	348	62	105	3	3	564
Carmo do Paranaíba	107.842	1.258	2	2	451	481	10.662
Cascalho Rico	37.572	247	1	1	203	211	10.200
Centralina	26.812	151	28	34	4	4	ND
Comendador Gomes	100.937	376	3	3	236	283	11.717
Conceição das Alagoas	146.104	588	51	71	342	362	21.790
Conquista	50.483	202	38	53	20	27	3.817
Coromandel	224.283	1.184	8	8	3	7	1.420
Estrela do Sul	98.630	542	3	3	413	469	7.403
Frutal	235.066	1.213	103	143	110	118	1.165
DADOS SELECIONADOS/ MUNICÍPIOS	ÁREA TOTAL (ha.)	Nº DE ESTAB. TOTAL	MECANIZAÇÃO		DEPÓSITOS PARA CEREAIS		
			Nº DE ESTAB.	TOTAL TRATORES	Nº DE ESTAB.	Nº DE DEPÓSITOS	CAPACIDADE (m³)
Indianópolis	45.515	458	18	19	219	333	12.901
Itapagipe	170.775	865	48	68	676	771	31.670
Ituiutaba	404.497	1.680	221	284	280	307	30.827
Iturama	404.972	667	32	37	484	603	23.178
Monte Alegre de Minas	246.495	930	22	23	14	15	511
Monte Carmelo	200.009	1.478	7	7	744	792	36.310
Nova Ponte	82.048	251	9	9	152	153	8.182
Patos de Minas	370.314	4.775	39	51	213	227	11.917
Patrocínio	237.159	1.142	3	3	325	334	12.078

continua na página 164

Perdizes	210.810	1.025	4	4	409	453	15.019
Pirajuba	23.176	127	9	10	76	269	4.105
Prata	407.439	751	21	22	139	141	5.572
Pratinha	56.730	271	2	2	185	188	4.410
Sacramento	308.496	1.380	10	10	70	84	3.336
Santa Juliana	107.581	555	9	9	386	424	22.939
Santa Vitória	247.173	571	62	69	120	124	4.141
Serra do Salitre	104.093	483	ND	ND	38	45	7.003
Tupaciguara	215.200	1.049	163	255	732	827	25.835
Uberaba	307.242	695	65	76	165	175	13.066
Uberlândia	283.987	1.507	46	55	143	161	13.824
Veríssimo	90.424	384	11	11	288	310	6.737
Poxoréu (MT)	370.615	1.279	ND	ND	ND	ND	ND
Rondonópolis (MT)	229.304	1.391	4	5	253	278	1.336
Goiatuba (GO)	342.210	698	122	155	13	18	6.315
Itumbiara (GO)	318.921	1.766	282	337	1.162	1.256	85.863
Rio Verde (GO)	912.684	1.538	113	135	571	800	21.261
Santa Helena de Goiás (GO)	102.936	753	51	70	360	394	14.985

Fonte: IBGE (1960). *Censo agropecuário*.

Na tabela 13 destaca-se o tamanho da área de cada município, número de estabelecimentos e informações básicas de mecanização e depósitos para cereais. O que se pode notar num primeiro plano é a grande diversidade regional, seja em termos de dimensões, seja em termos de capacidade de introdução de mecanização e infraestrutura de depósitos para cereais.

O fato de apresentar alguns municípios de Goiás e Mato Grosso foi para destacar o potencial agropecuário da área de fronteira do Centro-Oeste e assim chamar a atenção para dois pontos importantes: que o Triângulo não representava a franja da fronteira agropecuária e que a área do Centro-Oeste tinha muita produção para intermediar com o capital triangulino. Os dados de 1960 mostram claramente que a mecanização da agricultura, no Triângulo, não ocorreu nas áreas próximas aos principais pontos de polarização, nem nas áreas mais antigas de ocupação agropecuária. Nestas últimas, continuaram predominando os métodos de cultivo tradicionais e a pecuária extensiva (corte e leiteira). Já nos dois principais núcleos urbanos, Uberlândia e Uberaba, seus dinamismos econômicos não guardam uma relação direta com a prosperidade dos agricultores do seu entorno e conseqüente possibilidade de mecanização.

Como pode ser vista, a localização dos estabelecimentos que apresentaram a maior incidência de maior mecanização encontra-se no prolongamento da fronteira agrícola, sem necessariamente constituírem importantes pontos de apropriação do excedente regional. Se for retomada toda a análise precedente, percebe-se nitidamente que a mecanização é mais desenvolvida nas localidades que apresentam maior fertilidade natural de suas terras, mas, sobretudo, áreas que estiveram sob a influência direta da integração comercial (produzindo um produto essencial do consumo urbano – o arroz) sem, contudo, pagarem rendas da terra elevadas. Este é o caso dos municípios sob influência do capital comercial de Uberlândia, como Canápolis, Capinópolis, Ituiutaba, Tupaciguara e os municípios goianos selecionados. O caso de Frutal

também se enquadra nesta análise, porém com a diferenciação de que o centro de dominação e polarização encontrava-se no interior do Estado de São Paulo.

Assim, provavelmente, a maior mecanização de algumas áreas decorria, além da não predominância de técnicas rudimentares, da diferenciação de fertilidade, que possibilitava a retenção na própria zona rural de parcela dos rendimentos gerados. Entretanto, cumpre observar que parcela substancial do excedente produzido nas propriedades rurais espalhadas pelo Triângulo Mineiro e Centro-Oeste tivesse o destino comum de ser apropriado pelo capital concentrado nos principais polos urbanos. Ou seja, a mecanização “in loco”, embora expresse um potencial produtivo polarizável, não determina “a priori” o “locus” principal onde se concretizará esta apropriação e o conseqüente crescimento econômico e diversificação das funções urbanas.

Já os dados sobre os depósitos de cereais revelam a incapacidade de armazenamento das safras no próprio estabelecimento rural. Só para se ter uma ideia do porte destes depósitos, procedeu-se a um cálculo do tamanho médio desses lugares e encontrou-se a cifra de 44 m³ para o Triângulo Mineiro. Em Ituiutaba, um dos municípios de produção agrícola mais destacada, esta média equivalia a 100 m³, o que representa um barracão de 5 m de comprimento por 5 m de largura e 4 m de altura. Portanto, estes depósitos normalmente não se destinavam à estocagem da produção, pois na verdade eram recipientes destinados à estocagem pura e simples dos cereais de consumo interno dos estabelecimentos rurais, seja para o trato da criação, seja sob a forma de sementes para o replantio.

O que se confirma, desta forma, é que a safra agrícola estava completamente à mercê das condições da procura, campo fértil para a atuação do capital comercial. Além do mais, o que a tabela não mostra, mas que é possível inferir, diz respeito à qualidade precária destes depósitos. Normalmente paióis rústicos de madeira, construídos sem as mínimas condições técnicas de preservação e conservação dos produtos.

Na tabela 14 procurou-se apresentar indicadores referentes aos principais produtos da lavoura. A análise dos dados da produção agrícola representa a ratificação mais exemplar da estrutura de apropriação de renda no Triângulo. Em outras palavras, ainda que a magnitude da produção agrícola seja o fator primário responsável pelo aumento do potencial da acumulação regional de rendimentos, a apreensão das possibilidades locais de retenção da renda excedente não deve ser buscada a partir da simples avaliação direta dos montantes de produção e produtividade locais.

Percebe-se que nas áreas onde ocorreu o maior crescimento econômico, do ponto de vista do acúmulo de capitais (substanciado pelo avanço das atividades do terciário e diversificação econômica), não necessariamente eram as de maior produção agrícola e/ou maior estoque

pecuário. O município de Uberlândia, por exemplo, apesar de exercer no período certa hegemonia no beneficiamento de cereais, não era nem de longe uma liderança em termos de produção, nem um destaque, sem precedentes, em produtividade. Talvez uma das áreas mais prejudicadas no que tange à absorção da infraestrutura logística de integração, Tupaciguara era em todos os sentidos (produção, produtividade e estoque pecuário) umas das áreas agropecuárias mais prósperas e, nem por isto, representou importante papel na retenção do excedente e expansão do núcleo urbano. Já Ituiutaba, em termos de divisão intrarregional do trabalho, apesar de ter apresentado os maiores índices de produção e produtividade regional, provavelmente só não seguiu o mesmo fraco desempenho urbano de Tupaciguara pelo fato de ter sido privilegiada pelas rodovias BR-153 e BR-365, que a ligaram à ponte do canal de São Simão e Mato Grosso. Assim, a economia desta localidade assimilou certo papel na articulação intrarregional do trabalho por meio de uma relativa autonomia em relação ao capital comercial de Uberlândia.

No município de Santa Vitória, extremo oeste do Triângulo, nota-se que a elevada produtividade do principal produto agrícola à época, o arroz, apesar do destacado desempenho, não induziu uma maior diversificação econômica local. O que se percebe claramente é que os municípios com maiores safras de arroz e milho (com destaque para o primeiro) e melhores produtividades encontravam-se sob o raio de ação do capital comercial e industrial de Uberlândia. Ou seja, eram justamente os municípios servidos pelas rodovias com entroncamento na referida localidade.

Quanto à safra agrícola de um modo geral, observa-se que a cultura de café não era muito desenvolvida na região, com predominância nas áreas de serras do Planalto de Araxá. Este não pode ser, portanto, um indicador que permita relacioná-lo com seu ulterior desenvolvimento na região, ocorrido a partir da segunda metade da década de 1970. No caso da produção do feijão, embora fosse o terceiro produto mais colhido no Triângulo, não apresentava grandes destaques locais de quantidade e produtividade. Quase todo o feijão era plantado na forma de cultivo associado, preponderando as técnicas tradicionais e a baixa produtividade.

Tabela 14 – Produção Agrícola do Triângulo Mineiro e municípios selecionados de Mato Grosso e Goiás – 1960

DADOS SELECIONADOS/ MUNICIPIOS	PRODUÇÃO AGRÍCOLA (SAFRA 1959)							
	CAFÉ		ARROZ		MILHO		FEIJÃO	
	t	t/ha.	t	t/ha.	t	t/ha.	t	t/ha.
Abadia dos Dourados	15	0,652	1.364	1,176	2.325	1,573	653	0,526
Água Comprida	4	0,400	1.507	0,640	572	1,405	39	0,250

continua na página 167

Araguari	12	0,923	7.473	0,940	8.027	1,235	727	0,307
Araxá	402	0,787	172	0,800	3.272	1,576	250	0,458
Campina Verde	63	1,167	7.432	1,231	4.667	1,444	177	0,333
Campo Florido	1	0,091	5.094	1,002	1.906	1,445	32	0,212
Campos Altos	2.450	0,744	14	0,737	572	1,268	17	0,309
Canápolis	20	0,833	6.608	1,058	5.373	1,776	263	0,261
Capinópolis	ND	ND	5.311	1,010	5.157	1,247	564	0,386
Carmo do Paranaíba	229	0,716	219	0,508	8.103	1,263	1.844	0,488
Cascalho Rico	10	0,556	835	0,929	1.706	1,378	352	0,451
Centralina	12	2,400	1.849	0,883	2.296	1,183	151	0,406
Comendador Gomes	3	0,750	909	1,409	884	1,652	46	0,465
Conceição das Alagoas	78	1,099	4.972	0,835	3.698	1,054	53	0,393
Conquista	714	0,689	2.449	0,449	2.058	1,435	37	0,411
Coromandel	27	0,964	1.388	0,705	2.949	1,588	895	0,398
Estrela do Sul	80	0,879	2.382	0,898	2.852	1,412	415	0,458
Frutal	21	0,875	8.284	0,769	4.647	1,173	206	0,314
Ibiá	547	0,704	212	0,716	2.746	1,665	191	0,419
Indianópolis	11	1,571	2.762	0,957	1.277	1,555	154	0,471
Itapagipe	8	1,600	5.350	1,079	3.882	1,253	281	0,464
Ituiutaba	17	0,548	20.398	1,174	15.504	1,339	1.231	0,391
Iturama	ND	ND	3.990	1,140	2.637	1,496	195	0,435
Monte Alegre de Minas	13	0,765	4.988	1,130	4.144	1,288	372	0,411
Monte Carmelo	247	0,523	3.673	0,957	5.323	1,468	1.039	0,457
Nova Ponte	15	0,556	2.862	0,981	2.730	1,618	276	0,459
Patos de Minas	645	0,920	3.208	0,908	48.095	1,863	9.955	0,481
Patrocínio	375	0,644	1.023	0,748	4.634	1,508	749	0,503
Perdizes	2.597	1,240	1.115	1,092	4.235	1,885	557	0,523
Pirajuba	0	0,000	1.383	0,832	425	1,177	9	0,391
Prata	8	0,444	3.061	0,903	2.439	1,419	113	0,390
Pratinha	390	0,821	ND	ND	512	0,909	72	0,456
Sacramento	2.313	0,718	3.069	1,014	3.946	1,246	346	0,265
Santa Juliana	182	0,524	2.112	0,800	4.344	1,498	572	0,458
Santa Vitória	6	0,857	6.607	1,633	5.152	1,558	556	0,438
Serra do Salitre	170	1,049	30	0,682	2.179	1,352	663	0,373
Tupaciguara	86	1,458	10.856	1,390	12.657	1,773	1.856	0,493
Uberaba	21	0,202	5.218	0,815	3.417	1,303	164	0,406
Uberlândia	105	0,739	8.401	1,326	8.327	1,742	1.047	0,438
Veríssimo	36	1,500	3.420	0,850	1.623	1,222	59	0,440
Poxoréu (MT)	167	0,879	4.330	1,339	3.008	1,284	1.208	1,016
Rondonópolis (MT)	369	0,426	17.585	2,115	2.563	1,353	1.957	527,000
Goiatuba (GO)	117	0,709	29.963	1,039	11.193	1,693	1.011	0,403
Itumbiara (GO)	74	0,698	56.676	1,037	22.072	1,098	2.261	0,270
Rio Verde (GO)	737	1,431	27.679	1,353	6.983	1,266	1.095	0,374
Santa Helena de Goiás (GO)	440	1,226	20.152	1,664	7.172	1,734	665	0,402

Fonte: IBGE (1960). *Censo agropecuário*.

Nos casos do milho e do arroz, mais cultivados em toda a região, é importante ressaltar algumas diferenças básicas no referido período histórico. Em princípio, destaca-se a distinta mecanização envolvida no cultivo destes dois produtos. O arroz, embora possa ser plantado utilizando-se métodos manuais e de tração animal, é notável que, para uma maior escala de produção, passa a exigir o emprego de propulsão mecânica.

Percebe-se pelos resultados recenseados que as áreas que apresen-

taram as maiores safras de arroz foram, respectivamente, aquelas com o emprego do maior número de tratores. Já para o milho, esta relação não é pertinente, haja vista o exemplo de Patos de Minas, com maiores escalas de produção e produtividade, mas com baixo índice de emprego de tratores. Esta situação decorria do predomínio das práticas tradicionais e em função do milho ser produzido em grande parte sob a forma de cultivo associado.

Outra questão que merece ser destacada refere-se às especificidades da demanda do arroz e do milho. O primeiro é um produto caracteristicamente de consumo final, que entre a colheita e o consumo nos espaços urbanos exige uma atividade de beneficiamento industrial relativamente pouco complexa. O milho, por sua vez, apresenta uma importante demanda como insumo intermediário, notadamente no seu consumo rural, “in natura” ou como insumo para ração, configurando como alimento para o sustento da criação. Feitas estas considerações, evidencia-se a maior relevância da produção de arroz no que tange ao fomento das relações econômicas urbanas e na definição das potencialidades do excedente mercantil polarizável.

Por fim, analisando os dados dos municípios dos outros Estados, percebe-se que a área de maior produção e com as produtividades agrícolas mais elevadas eram justamente aquelas situadas no prolongamento goiano e mato-grossense da polarização da economia uberlandense. Isto reforça a argumentação de que, neste caso específico, não se deve buscar no desempenho diferencial local da agricultura o entendimento das condições de retenção da renda e diversificação urbana. Embora a produção agrícola sob condições mais favoráveis seja um elemento de geração de renda e uma condição favorável para a acumulação, não o é de definição do “locus” da apropriação, o que ressalta a diferença essencial entre analisar pontos isolados de produção, ou a emergência de um núcleo regional de aglomeração do intercâmbio destes produtos, interno ou externo à região sob estudo.

Portanto, uma importante constatação refere-se ao desempenho extensivo da agropecuária não guardar relação direta com o fato da área de produção ser ou não servida diretamente pelas principais vias de transporte. Nota-se que não foi constatada uma correlação entre a base urbana, a infraestrutura e o desempenho extensivo da agropecuária.

A tabela 15 apresenta informações sobre a pecuária, destacando o total do efetivo bovino e a participação de bois e garrotes, de um lado, e das vacas, de outro. O objetivo foi evidenciar os municípios com maiores efetivos, mas também duas características básicas da pecuária: o predomínio da criação para o abate (corte) ou para a produção de leite. Portanto, nos locais onde se destaca uma maior porcentagem de vacas, pode-se inferir certa especialização na produção de leite e derivados, ao passo que nas áreas com maior participação de bois e garrotes deve predominar a pecuária de engorda e corte.

A análise da distribuição espacial do rebanho bovino revela que a pecuária, de corte e/ou de leite, teve uma evolução peculiar em relação às transformações do mercado. O comportamento desta atividade esteve calcado nas condições naturais das pastagens e concentração fundiária que possibilitavam

um bom desempenho vegetativo do rebanho, proporcionando uma acumulação de renda nas mãos dos pecuaristas, normalmente os donos das terras e líderes políticos. Ou seja, a pecuária desenvolvida de forma extensiva, nem sempre especializada e com baixo emprego de mecanização, caracterizava-se pela grande estabilidade em relação às oscilações normais do mercado e pela força política local que proporcionava aos seus empreendedores.

Observando os dados de 1960, percebe-se que alguns municípios se destacam como possuidores dos maiores efetivos pecuários. Dentre eles, emerge o município de Tupaciguara, que não só possuía o maior rebanho, como também a maior concentração de cabeças por área total (0,89 cabeça/ha.). Isto mostra claramente como o desempenho extensivo da pecuária era distinto das determinações do movimento de capitais comercial e industrial, pautando-se pela disponibilidade relativa de pastagens, numa espécie de *trade off* entre a estabilidade econômica da pecuária e a rentabilidade e risco da agricultura.

Tabela 15 – Produção Pecuária do Triângulo Mineiro e municípios selecionados de Mato Grosso e Goiás – 1960

DADOS SELECIONADOS/ MUNICÍPIOS	REBANHO BOVINO			DADOS SELECIONADOS/ MUNICÍPIOS	REBANHO BOVINO		
	TOTAL	BOIS E GARROTES (%) / TOTAL	VACAS (%) / TOTAL		TOTAL	BOIS E GARROTES (%) / TOTAL	VACAS (%) / TOTAL
Abadia dos Dourados	25.380	5,08	34,52	Monte Alegre de Minas	40.568	8,51	33,43
Água Comprida	18.341	10,53	39,82	Monte Carmelo	55.963	8,27	32,97
Araguari	113.975	12,60	33,11	Nova Ponte	16.500	1,12	42,30
Araxá	36.439	1,78	46,42	Patos de Minas	148.672	8,72	36,56
Campina Verde	116.262	7,86	42,61	Patrocínio	60.205	3,46	38,36
Campo Florido	33.000	13,21	39,50	Perdizes	58.951	7,73	42,82
Campos Altos	12.983	2,93	40,44	Pirajuba	5.080	1,81	42,93
Canápolis	31.940	24,78	25,84	Prata	123.695	8,68	37,36
Capinópolis	16.188	25,82	36,62	Pratinha	16.092	0,38	45,43
Carmo do Paranaíba	43.400	9,24	32,30	Sacramento	59.422	3,69	42,93
Cascalho Rico	21.534	4,97	45,87	Santa Juliana	31.437	17,43	29,54
Centralina	9.274	3,84	39,61	Santa Vitória	52.706	9,76	35,84
Comendador Gomes	35.818	23,50	28,14	Serra do Salitre	28.821	5,36	41,86
Conceição das Alagoas	35.920	4,16	41,59	Tupaciguara	191.956	20,22	29,59
Conquista	19.719	3,81	44,32	Uberaba	78.465	3,34	46,99
Coromandel	49.758	8,69	36,94	Uberlândia	73.160	5,97	40,41
Estrela do Sul	50.202	37,38	22,44	Veríssimo	33.743	13,06	35,00
Frutal	58.149	6,69	38,04	Poxoréu (MT)	48.843	4,94	47,15
Ibiá	65.943	4,55	44,80	Rondonópolis (MT)	21.137	18,67	30,73
Indianópolis	10.757	2,29	40,37	Goiatuba (GO)	38.769	15,31	37,01
Itapagipe	49.634	13,07	34,61	Itumbiara (GO)	59.299	11,38	38,70
Ituiutaba	129.940	12,45	38,43	Rio Verde (GO)	111.652	9,76	34,05
Iturama	67.928	16,03	37,96	Santa Helena de Goiás (GO)	34.122	22,61	32,89

Fonte: IBGE (1960). *Censo agropecuário*.

Pelas respectivas participações relativas de bois e garrotes de corte e vacas no rebanho total, verifica-se certa característica interna distintiva na atividade em geral. Em algumas áreas, predomina a especialização na pecuária de corte e, em outras, a primeira fase da criação e a produção de leite. Entretanto, não é possível relacionar as localidades mais especializadas no gado de corte como sendo pontos potenciais de desenvolvimento da industrialização e beneficiamento da carne. Assim,

os frigoríficos e as charqueadas localizavam-se nas cidades favorecidas pelos transportes e com integração nos principais mercados consumidores do litoral, não necessariamente impulsionados pela potencialidade local da pecuária.

Outra questão que merece ser destacada refere-se à diferenciação qualitativa do rebanho. No quadro quantitativo das estatísticas apresentadas, não é possível distinguir Uberaba neste contexto pecuário, passando relativamente despercebida a qualidade do seu rebanho. Este ponto é interessante, pois ressalta o possível caráter tecnológico intensivo da pecuária, colocando-a em posição distinta quanto à concorrência espacial com a agricultura e quanto à sua integração urbana.

Chega-se à conclusão que a análise do potencial quantitativo da pecuária não apresenta uma tendência espacial de inserção no mercado, ainda que seja uma importante atividade de suporte da acumulação de renda rural. Sendo que esta geração de rendimentos deve vir distinguida no mínimo em quatro formas básicas: a pecuária de seleção de raça (capitalizada e qualificada); a pecuária de corte (capitalizada e extensiva); a pecuária leiteira (em escalas médias e pequenas, com baixa produtividade); e a pecuária de cria e de leite paralela à agricultura (também de baixa produtividade).

Outro aspecto importante do desempenho do setor agropecuário decorreu do papel do Estado de Minas no apoio interno à produção de alimentos em todo o território e também no Triângulo Mineiro. Dois órgãos estaduais foram criados com o intuito de dar apoio ao fomento da produção estadual de alimentos. E, embora a participação da agricultura tenha sido relegada a um segundo plano na execução do Plano de Metas federal, a criação de infraestrutura em regiões privilegiadas pela natureza, como o Triângulo, deve ser reconhecida como um elemento capaz de potencializar o desempenho do setor, responsável pelo fornecimento de alimentos ao mercado interno. Ainda que não necessariamente em benefício direto do produtor, o investimento em infraestrutura amplia as bases da inserção da produção no mercado.

A criação da Companhia de Armazéns e Silos do Estado de Minas Gerais (Casemg) e da Companhia Agrícola de Minas Gerais (Camig) representou a resposta deste Estado para o desempenho do papel de fornecedor de produtos primários. Estes órgãos, com atividades desde 1958, sem dúvida, permitiram elevar a capacidade produtiva e armazenadora do Estado de Minas. Na região do Triângulo, a Camig, além do financiamento de tratores e fornecimento de sementes selecionadas, feitas para todo o Estado, construiu uma fábrica de fosfato em Araxá, o que possibilitou um melhor aproveitamento dos solos da região. No caso da Casemg, que inaugurou seus primeiros silos na região do Triângulo Mineiro em Uberlândia, em meados de 1960, permitiu que se armazenasse a produção regional, fomentando, assim, o papel deste município, de centro regional da distribuição de alimentos.

4.3.2. A importância do desenvolvimento do capital comercial

O desenvolvimento do capital comercial foi um dos principais indicadores do crescimento e da capacidade de polarização dos núcleos urbanos. A presença do capital comercial aponta a emergência dos núcleos intermediários e suas respectivas capacidades de exercerem influência regional, promovendo a retenção de renda e estimulando a expansão das funções urbanas. A localização dos centros de acumulação do capital comercial indica condições privilegiadas de infraestrutura logística de integração econômica.

E, no Triângulo Mineiro, este é o caso específico do núcleo urbano de Uberlândia, que polariza o comércio regional e inter-regional, favorecendo-se de uma localização diferenciada na estrutura de transportes que liga todas as regiões do país. Como se sabe, as condições de funcionamento e expansão do comércio são altamente dependentes das infraestruturas viárias que possibilitam o volume e qualidade dos fluxos de mercadorias e pessoas. E quanto menos evoluídas forem as tecnologias de transporte e comunicações, maiores ou menores serão os pesos relativos das áreas piores ou mais bem localizadas.

A análise anterior mostrou como foram sendo reestruturadas as condições dos transportes na região, cabendo ainda ressaltar a ideia da melhoria da qualidade do setor. O objetivo foi apontar os fatores que incidiram diretamente nos respectivos custos, diminuindo assim a influência das distâncias e ampliando espaços para o desempenho empresarial. Com isso, chama-se a atenção para fatores que se encontram historicamente em processo e, por isso mesmo, necessitam ser pensados em suas respectivas temporalidades. Ou seja, o papel do progresso técnico é contribuir diretamente para tornar ubíquos espaços geográficos anteriormente diferenciáveis pelo custo dos transportes (quedas-d'água, fertilidade natural etc.) e, ao mesmo tempo, diferenciar espaços geográficos favorecidos ou não por esse progresso técnico.

Dito isto, é possível descrever e analisar a tendência do comércio na região nos dados censitários de 1960, vis-à-vis a concorrência goiana, com o intuito de dar continuidade à análise realizada anteriormente⁵⁵.

Tabela 16 – Índice de Crescimento do Comércio Atacadista.
Cidades escolhidas, de 1960 em relação a 1950. (Preços de 1960)
1950=100

Município	Número de Estabelecimentos	Pessoal Ocupado	Vendas
Araguari	66,7	36,9	42,7
Uberaba	110,7	94,2	71,6

continua na página 172

⁵⁵ Uma tabela com os dados absolutos do comércio atacadista de 1960 encontra-se no Anexo C.

Uberlândia	164,1	215,5	257,8
Anápolis	102,8	153,5	248,7
Goiânia	310,5	544,4	606,2

Fonte: IBGE (1966). *Censo comercial e industrial de 1960*.

Os índices de crescimento do comércio atacadista de 1960 são claros quanto a dois movimentos iniciados na década de 1940: a perda de importância deste ramo de atividade nos núcleos de Uberaba e Araguari e a consolidação da concorrência das cidades goianas de Anápolis e, principalmente, Goiânia. Outra questão que também se explicita é a concentração que ocorreu internamente a este ramo, isto é, nas cidades onde a importância atacadista continuava crescendo – Uberlândia, Anápolis e Goiânia –, dado que o valor das vendas se ampliou mais que proporcionalmente em relação ao número de estabelecimentos. O que não fica claro é a posição relativa de Uberlândia diante dos concorrentes goianos, o que pode ser analisado a partir da apresentação dos respectivos dados de participação relativa no total.

Tabela 17 – Participação dos municípios selecionados comércio por atacado 1960 – (PREÇOS DE 1960)

Município	Número de Estabelecimentos %	Pessoal Ocupado %	Vendas %
Araguari	5,7	2,7	2,1
Uberaba	12,6	8,2	5,2
Uberlândia	42,7	54,9	53,3
Anápolis	15,0	9,7	18,4
Goiânia	24,0	24,5	21,0
Total	100,0	100,0	100,0

Fonte: IBGE (1966). *Censo comercial e industrial de 1960*.

A partir das informações de participação relativa, chega-se a um quadro que confirma os esquemas de polarização regional, já discutidos, e, ao mesmo tempo, emerge nitidamente a supremacia da logística rodoviária, em relação à logística das ferrovias, no que tange à determinação dos fluxos. Definitivamente começa a ficar esboçada a fragilidade e a baixa expressão das posições econômicas dos municípios de Araguari e Uberaba como bases regionais de polarização comercial.

Cabe aqui ressaltar a emergência do núcleo de Ituiutaba que, localizado na principal zona produtora agrícola do Triângulo, pôde beneficiar-se de duas circunstâncias: a primeira, relacionada com a deterioração das antigas vias de transporte, o que possibilitou, ao longo da década de 1950, uma menor subordinação de sua economia ao domínio uberlandense; a segunda, vinculada à construção da BR-153, que garantiu ao comércio desta cidade

uma ligação direta com São Paulo. Para se ter uma ideia do rápido desenvolvimento deste núcleo urbano, tanto o seu comércio de atacado quanto o de varejo, relativamente desprezíveis nos dados de 1950 (IBGE), superam, no ano de 1960, as vendas de Araguari em 12% e 19%, respectivamente. Mas apesar deste surto momentâneo, os acontecimentos posteriores, que permitiram a consolidação da infraestrutura regional, foram decisivos para definir a posição da economia de Ituiutaba na rede urbana regional. E como será analisado mais à frente, a economia deste município continuou subordinada à polarização uberlandense.

A economia da cidade de Anápolis, principal praça ferroviária do Estado de Goiás, começava a mostrar sinais de esgotamento, em termos absolutos, diante da competição do comércio por atacado de Goiânia. Restaram, portanto, dois núcleos urbanos, assentados sobre uma base rodoviária e acumulando índices de crescimento da dominação do atacado regional. A economia da cidade de Goiânia apresentou as maiores taxas de crescimento, porém, com a característica de ter um atacado mais pulverizado, ou seja, uma expansão atacadista mais relacionada com as condições de crescimento da própria capital e da estrutura administrativa do setor público do que com a expansão da capacidade empresarial (tamanho da firma). Esta relação pode ser percebida através da comparação da importância do número de estabelecimentos em relação ao volume de vendas, considerando que enquanto em Goiânia a média de vendas por firma era de Cr\$ 23.662.864,00, em Uberlândia atingia Cr\$ 33.687.771,00, valor quase 50% superior.

O comércio de Uberlândia, por sua vez, embora tendo experimentado menores taxas de crescimento em relação a Goiânia, apresentou a característica de concentração do negócio. E ainda que os dados não permitissem qualificar esta concentração, pode-se inferir que o crescimento das firmas se deu basicamente a partir da ampliação dos mercados. Ou seja, o fato é que não só crescia o volume físico das transações como também se ampliava a variedade de mercadorias em oferta, além de o ano de 1959, data do recenseamento, ter sido um ano atípico devido à intensa construção de Brasília.

Vistas as características do comércio atacadista destas duas cidades e diante do panorama infraestrutural discutido neste texto, destacam-se dois processos distintos. Um primeiro, relacionado com a localização geográfica que, sob determinadas condições de infraestrutura, foi um fator determinante para a evolução do atacado (realizado basicamente por motoristas autônomos). Um segundo, com desdobramento a longo prazo, dado o desenvolvimento tecnológico e os diversos investimentos na malha rodoviária, promoveu o acirramento da competição e passou a depender de diferenciação organizacional, ganhando relevância o tamanho da firma, o poder de mercado, a estrutura tributária e a capacidade de adaptação às transformações em curso na economia brasileira.

Na tabela 18 foram apresentados os dados do comércio varejista que ajudam a entender a diversidade do desempenho regional e a gradativa formação de uma área de centralidade econômica.

Tabela 18 – Índice de Crescimento do Comércio Varejista nas cidades escolhidas, de 1960 em relação a 1950 – (Preços de 1960)
1950 = 100

Município	Número de Estabelecimentos	Pessoal Ocupado	Vendas
Araguari	93,4	124,9	163,3
Uberaba	129,8	129,6	132,6
Uberlândia	182,9	183,3	212,3
Anápolis	202,9	246,9	266,5
Goiânia	179,6	262,4	324,2

Fonte: IBGE (1966). *Censo comercial e industrial de 1960*.

Como já mencionado, o crescimento do comércio a varejo no município de Araguari era devido a circunstâncias datadas no tempo, as quais já davam mostras de arrefecimento na década de 1960. Embora esta cidade viesse mais tarde, a partir da abertura da BR-050, ligar-se diretamente com Brasília, até a década de 1960 suas condições potenciais não foram favoráveis. Assim, ainda que as vendas no setor tenham apresentado um relativo incremento, isto decorreu principalmente do desenvolvimento das relações de mercado e da urbanização crescente, incluindo aí a transferência para as cidades das famílias dos proprietários rurais. Uberaba, que até a década de 1950 disputou a posição de principal cidade polo da região com Uberlândia, em 1960 experimentou um crescimento modesto no seu comércio a varejo, expressando claramente a sustentação de um núcleo urbano, porém, com perspectivas econômicas polarizadoras historicamente debilitadas. Uberlândia, finalmente, teve o melhor desempenho do setor na região. Porém, deixou claras mostras de que esta modalidade de comércio, que apresentava uma polarização mais restrita do ponto de vista extensivo, de certa forma se agravou com a difusão dos meios de transporte e expansão da integração comercial interiorana que permitiram aos núcleos menores desenvolverem seus próprios comércios. Além do mais, os índices do suporte varejista das cidades goianas evidenciaram a intensidade da urbanização da fronteira agrícola e a importância de uma sede administrativa estadual na diversificação/concentração das funções urbanas.

Tabela 19 - Participação dos municípios selecionados – comércio a varejo 1960 – (Preços de 1960)

Município	Número de Estabelecimentos %	Pessoal Ocupado %	Vendas %
Araguari	10,2	10,5	9,7
Uberaba	20,9	17,4	14,9

continua na página 175

Uberlândia	25,1	24,9	26,6
Anápolis	16,5	14,9	13,9
Goiânia	27,3	32,3	34,9
Total	100,0	100,0	100,0

Fonte: IBGE (1966). *Censo comercial e industrial de 1960*.

A participação relativa do comércio a varejo de cada município só vem confirmar o que foi dito anteriormente, deixando, porém, mais nítida a ascensão da economia urbana de Uberlândia em relação a Uberaba e, em particular, dando indicações de que na década de 1970 despontariam dois grandes mercados consumidores no Centro-Oeste: o Distrito Federal e o núcleo de Goiânia. A importância deste fato reside na potencialidade de surgimento de grandes grupos varejistas no Centro-Oeste, como já vinha ocorrendo no Estado de São Paulo, concorrentes potenciais a esta modalidade de capital sediado no Triângulo.

4.3.3. O esforço industrializante

Como se sabe, o grande discurso da década de 1950 girava em torno das ideias da industrialização e do favorecimento à intervenção pública, principalmente no que tange ao planejamento e criação de infraestrutura para o capital.

No Triângulo Mineiro, não só a atração de capitais extrarregionais era insignificante neste período de concentração em São Paulo, como poucos eram os setores em que o capital regional poderia atuar na complementação da dinâmica da economia paulista. Conforme relação de indústrias apresentada no Anexo B, dois setores de atividade destacaram-se historicamente: o beneficiamento de produtos primários e o apoio à expansão dos veículos automotores. Quanto ao primeiro ponto, era natural que uma região produtora de alimentos vegetais e animais, com boa localização no mercado e com potencial energético instalado, desenvolvesse tais atividades de beneficiamento, que não só eram tecnologicamente simples, como de escalas de produção alternativas. Já o segundo ponto destaca-se não só na indústria, mas também no comércio, devido ao fato de a região representar sobretudo o município de Uberlândia, uma base de expansão do transporte rodoviário.

Ao final da década de 1950, duas eram as principais perspectivas para o desenvolvimento e a diversificação da indústria regional, em face do crescimento da demanda. A principal dizia respeito à expectativa da infraestrutura moderna e, secundariamente, o empenho do governo mineiro em promover a industrialização do Estado⁵⁶, por meio da preparação institucional e da criação de cidades industriais⁵⁷.

⁵⁶ Ver Diniz (1981), especialmente a segunda parte, cap. 2.

⁵⁷ Ver o Jornal *O Diário* (1959), Suplemento de Uberlândia, especialmente p. 8.

O primeiro aspecto já foi discutido, ou seja, foi dito que a consolidação da infraestrutura se deu entre o final da década de 1960 até meados da de 1970, sob condições que serão analisadas mais à frente. No que se refere ao segundo aspecto, sua importância está na capacidade de atrair investimentos oriundos de capitais externos ao município.

Mas a consolidação das cidades industriais em Minas, embora planejadas no Governo Bias Fortes (1958-1962), só se tornou realidade a partir do final dos anos de 1960 e ao longo da década de 1970.

Portanto, entre as características de desenvolvimento do setor industrial, é importante perceber a formação de um mercado interno, tanto de consumo quanto de trabalho. No caso específico do município de Uberlândia, a expectativa da concretização da energia elétrica, das telecomunicações, das vias de transporte e a construção de Brasília renovavam as esperanças de expandir e diversificar o parque industrial. Neste quadro, não foi por falta de esforços e discursos que a industrialização do município não ganhou maiores dimensões antes dos anos 1970. Sobre este aspecto, merece destaque a persistente divulgação das potencialidades do município de Uberlândia no país e no estrangeiro, tendo como objetivo atrair investimentos para o setor industrial. Entre estas tentativas, destacaram-se os contatos com os grupos Matarazzo e Votorantim; a fábrica de automóveis Willys; a Petrobras, procurando instalar no município uma refinaria de petróleo; a fábrica de telhas Eternit etc. Como nenhum destes intentos foram viabilizados, fica claro que, entre o discurso e as condições objetivas, pode haver um abismo nem sempre realizável. Ou seja, materiais de divulgação e marketing semelhantes prosperaram por todo o país, mas poucas foram as áreas que preencheram as condições necessárias para efetivar os investimentos industriais. Este ponto é importante para evitar que leituras diretas do discurso local possam, precipitadamente, tender a interpretar os desdobramentos econômicos ulteriores como desdobramentos diretos do caráter visionário e decisivo dos materiais de propaganda locais.

A verdade é que desde o final da década de 1950 já existia uma preocupação explícita na cúpula do governo estadual com a consolidação de uma cidade industrial, marcada por uma luta interna na região entre localizá-la em Uberaba ou Uberlândia. Porém, antes da década de 1970 e, consequentemente, da consolidação da infraestrutura na região, as principais fontes de investimentos continuaram sendo os próprios capitais locais e regionais, estrategicamente em ramos não-ocupados pelos grandes capitais nacionais ou estrangeiros. Como exemplo é possível citar o caso da fabricação de pneus. Existia em Uberlândia uma grande demanda pelo produto e, com isso, pensava-se na possibilidade de se montar uma fábrica. Mas este ramo tornou-se inacessível ao pequeno capital, diante do desenvolvimento da borracha sintética, lançada no mercado interno pela Petrobras em 1960, e da capacidade instalada das grandes indústrias multinacionais do ramo. Restava ao capital local e regional montar empresas de recuperação de pneus.

Na divisão nacional e internacional dos mercados cabia ao município

atrair grandes investimentos ou criar condições para que o capital local e regional pudesse ocupar espaços na atividade industrial e, na medida deste crescimento diferencial, tornar-se competitivo intra e inter-regionalmente. E, neste contexto, os principais espaços existentes na divisão inter-regional do trabalho eram os setores de implementos agrícolas não-sofisticados, processamento de produtos alimentares, construção civil e produção de materiais de transporte⁵⁸. Na segunda metade da década de 1950, destacaram-se em Uberlândia dois grandes investimentos, realizados por capitais locais: a Paviterrana e o Moinho Sete Irmãos. A primeira com capital social de Cr\$ 15 milhões (01/07/57) aproveitou-se da expansão rodoviária do período, cabendo-lhe as obras de arte e terraplanagem da BR-050, ligando Uberaba às margens do Rio Paranaíba, e BR-153, nos 220 quilômetros do trecho triangulino. A segunda, com diretoria semelhante à anterior e capital social de Cr\$ 30 milhões (1957), deve sua existência à oportunidade do município de Uberlândia ter sido enquadrado (1953) no esquema do Departamento da Indústria de Moagem do Brasil. Partindo das vantagens deste enquadramento, a empresa foi fundada em 1953, porém, o início das obras só ocorreu no Plano de Metas, em 1957. Para se ter uma base de comparação da importância destes investimentos industriais, pode-se tomar como referência o investimento do Ministério da Aeronáutica no melhoramento do aeroporto de Uberlândia (Cr\$ 30 milhões/1957) e também do Ministério da Guerra, que construiu uma unidade do Exército Nacional nesta mesma cidade (Cr\$ 50 milhões/1957).

4.3.4. A luta pela promoção do setor de serviços

Os serviços, enquadrados como atividades residenciais urbanas, são desenvolvidos, basicamente, de duas maneiras: sustentados pela apropriação privada local de renda e pela projeção regional do núcleo urbano, ou amparado nos dispêndios diretos e indiretos do setor público. O primeiro tipo, como já analisado, possuía nítida capacidade de desenvolvimento no município de Uberlândia, destacando-se neste grupo os serviços de transporte e de intermediação imobiliária. Já os de segundo tipo, pelas condições de representação política no Estado de Minas, até o início da década de 1960, nitidamente privilegiaram os interesses de Uberaba e Araxá. Entretanto, a partir do golpe militar de 1964 e das mudanças políticas advindas, nota-se um paulatino enfraquecimento da política dos coronéis e o fortalecimento de uma nova base de poder vinculada diretamente ao governo federal, em que ganharam espaço os interesses da “comunidade” de Uberlândia.

Uma das principais brigas, com influência direta sobre a formação do mercado de trabalho qualificado e sobre a capacidade de retenção da população em idade escolar, ocorreu em torno do aparelhamento educacional,

⁵⁸ Diniz (1981, p. 77-82) aborda as amplas facilidades de expansão das construtoras no período.

principalmente na esfera dos cursos de formação superior. Tradicionalmente Uberaba foi o principal centro regional de educação e saúde, tendo isto sido financiado pelo governo do Estado e proporcionado a esta cidade uma importante diversificação urbana.

A luta pela consolidação das escolas superiores na região começou na segunda metade da década de 1950, tendo sua primeira decisão em princípios de 1963, quando o governo mineiro, mais uma vez, decidiu-se por Uberaba, criando as Faculdades do Triângulo Mineiro. Esta posição deveria implicar na inibição dos mesmos serviços em Uberlândia. Entretanto, ao final de 1963, por meio de articulações políticas no governo federal, conseguiu-se a aprovação de verbas federais destinando cinco milhões de cruzeiros para a faculdade de Direito; cinco milhões para a faculdade de Filosofia, quatro milhões para a Escola Vocacional, todas para serem instaladas em Uberlândia, sob o regime de entidades particulares.

As alterações políticas, ocorridas com o golpe militar de 1964, que serão discutidas mais à frente, foram as virtuais condições que, sem dúvida, possibilitaram a Uberlândia se igualar e suplantar Uberaba no que tange ao aparelhamento educacional. E, com base nestas mudanças políticas, com representativos impactos sobre a economia local de Uberlândia, foi analisada, em particular, a constituição, na década de 1970, da Universidade Federal de Uberlândia. O objetivo principal deste nível de detalhamento foi ressaltar a ideia de como os serviços de educação desempenharam um importante papel, não só no fomento do núcleo urbano como também na formação de um mercado de trabalho qualificado neste município e na região. Portanto, as mudanças políticas e as transformações ocorridas na estrutura demográfica e nos sistemas fiscal e financeiro do país tiveram importantes impactos no desempenho da economia regional e, em particular, no fortalecimento da centralidade da economia de Uberlândia.

A CONSOLIDAÇÃO DA CENTRALIDADE
REGIONAL DE UBERLÂNDIA

O período analisado neste capítulo é fundamental porque representou o estabelecimento forçado de uma “nova” estrutura política e, mais do que isso, traz em si duas particularidades norteadoras do processo: o milagre econômico com crédito internacional e o suporte institucional do Estado de Minas Gerais ao desenvolvimento econômico regional. Quanto ao primeiro ponto, faz-se necessário ressaltar a importância da coincidência histórica desta estrutura política com a alteração nas condições externas de acesso da economia periférica brasileira ao crédito internacional – 1967/68, particularmente fomentado com a abertura do mercado de eurodólares em 1971. No segundo ponto, cumpre um papel essencial a preparação institucional mineira, procurando adequar o Estado de Minas Gerais à desconcentração industrial brasileira, principalmente no período 1971/74, quando o governador mineiro nomeado era um representante triangulino. Estes esforços estaduais são oriundos da década de 1950, apresentando uma ação mais incisiva no Governo Israel Pinheiro (1966-70), ainda que só tenham concretizado benefícios nos períodos subsequentes.

O golpe militar de 1964, embora não tenha promovido uma alteração na estrutura econômica do país, representou um drástico corte – na acepção da palavra – na vida social e política da nação brasileira. Esta brutal intervenção sobre a sociedade deve ser vista como a manifestação determinante que possibilitou todo um conjunto de decisões e, por consequência, o redirecionamento do desempenho da vida econômico-social e política do Brasil (destacando as reformas financeira, administrativa e tributária de 1964/66).

Tendo-se por substrato estas considerações, são discutidos neste capítulo os principais desdobramentos da economia brasileira (crise e milagre) e o comportamento da estrutura econômica do Triângulo Mineiro, que se adequou temporalmente de forma diferenciada ao crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) e das exportações nacionais. O ponto de chegada é o ano de 1974 que, antes de representar a conclusão de uma etapa de formação econômica, marca o desfecho das bases estruturais sobre as quais é possível apreender o desenvolvimento regional diferenciado do período subsequente.

5.1. Crise e milagre: nas mãos centralizadoras do executivo

O período a ser focado neste capítulo inicia-se na crise pós-Plano de Metas e termina no momento de implementação do II Plano Nacional de Desenvolvimento, ou seja, um estágio de repensar a grandeza da economia brasileira – capitalista e periférica – sob condições altamente “favoráveis” de liquidez internacional. Não é relevante discutir os mecanismos de

explicitação da crise e pormenorizar os mecanismos de política econômica utilizados para o seu enfrentamento¹. O principal interesse recai sobre a organização da estrutura de poder no aparelho de Estado e as medidas de política econômica que direta ou indiretamente influenciaram o desempenho da economia triangulina.

Particularmente é interessante enfatizar a alteração na estrutura de poder pois, a partir da concentração da força nas mãos do executivo federal, percebe-se que as relações de representação política regionais ganharam uma nova configuração, isto é, as antigas manifestações regionais levadas a embate nas suas particularidades estaduais passaram, a partir de 1964, a estar intimamente dependentes de uma estrutura de poder central. Em decorrência disto, alterou-se a estrutura de poder do coronelismo civil local, que passou a estar sob a guarda do “coronelismo” militar. Esta mudança política influenciou diretamente os destinos do Triângulo Mineiro, enfraquecendo as bases políticas de Uberaba e fortalecendo Uberlândia na disputa regional.

Cabe ainda ressaltar que não é objeto deste texto discutir se o regime militar “favoreceu” a introdução das reformas nas estruturas econômicas e política brasileira, aparelhando-se para dar sustentação e ao mesmo tempo reforçando o desempenho de uma economia “moderna”. O objetivo reside em ressaltar que o aparato autoritário foi a base de apoio para a implementação das medidas econômicas. Neste processo foi posto em prática, mesmo tendo explicitados os interesses a serem preservados e a exclusão imediata da classe trabalhadora, um programa de governo que trazia como prioridades básicas: o combate à inflação e o desenvolvimento dos capitais privados nacionais e estrangeiros a “qualquer custo”².

5.1.1. Os setores econômicos

O objetivo fundamental aqui reside em realizar um apanhado geral do desempenho da economia brasileira no período para identificar os principais espaços da economia regional, face às suas condições de dotação infraestruturais e respectivas bases de recursos naturais, bem como suas condições logísticas de integração econômica.

No período de 1964/67, a economia brasileira atravessou uma recessão, aprofundada pela política econômica implementada pelo Governo Federal, com destaque especial para a contenção dos salários, do crédito e dos seus próprios gastos. Naquela época, os investimentos no setor industrial estiveram barrados pelas elevadas taxas de capacidade ociosa, gerando

¹ Ver a respeito: Fishlow (1974), Serra (1984), Singer (1977), Tavares (1978). Ver também: Oliveira (1977), que apresenta uma interpretação da crise particularmente diferente das de Tavares e Serra.

² Na opinião de Fishlow (1974, p. 7, destaque nosso), “considerar tal programa um sucesso total é, *no mínimo*, uma confusão semântica.”

uma crise de realização dinâmica³. Neste sentido, os vários ramos produtivos foram atingidos em graus variados, sendo mais prejudicados aqueles que possuíam a demanda atrelada mais diretamente às encomendas do Governo e ao consumo de bens assalariados. O setor de produção de bens de capital, pela sua própria escala mínima de produção, destacou-se como o setor com maiores taxas de capacidade ociosa, apesar de seu pequeno peso na economia brasileira e ainda que o principal fornecedor destes produtos continuasse sendo o mercado mundial. Por sua vez, a crise e a ortodoxa orientação política do Estado favoreceram a explicitação interna de um movimento imanente do desenvolvimento do capitalismo em escala mundial, qual seja, a concentração e centralização do capital. Através deste movimento, operou-se internamente tanto uma “seleção natural” quanto uma internacionalização do capital, principalmente nos setores mais dinâmicos.

A recuperação econômica se deu a partir do aquecimento da demanda, decorrente das reformas de 1964-66 e da alteração na política econômica. Isto impulsionou o setor de produção de bens de consumo durável⁴, que se aproveitou inicialmente das margens de capacidade ociosa e, somente num segundo momento, com a continuidade das expectativas, iniciaria o incremento dos investimentos (por volta de 1970).

Dando sequência a este processo e, em pleno auge da economia, foi concebido o primeiro PND (1972-73), com o propósito de complementar e ampliar o parque industrial brasileiro. Não só a economia estava crescendo e apontando uma série de expectativas favoráveis, como também a existência de crédito externo abundante (mercado de eurodólares) indicava amplas facilidades de financiamento, fosse qual fosse a viabilidade dos projetos. Este último ponto é determinante para o entendimento das condições econômicas, sob as quais este país foi governado no período 1968-82, ou seja, do Ato Institucional Número Cinco (AI-5) até a crise financeira do endividamento externo.

Partindo-se deste contexto, ficam desmistificados dois importantes componentes do elevado crescimento econômico: a expansão das firmas estrangeiras (acumulação interna) e a execução de grandes obras (endividamento externo). Desnuda-se a “competência” daqueles que governaram sem o confronto político e com critérios complacentes no que tange ao crescimento do passivo econômico e social do Estado.

Neste processo, faz-se necessário captar algumas especificidades regionais, em que a formação de mercados interioranos de consumo, a interiorização da infraestrutura, os estímulos às exportações de manufaturados e as condições naturais⁵, favoreceram a desconcentração de atividades industriais diversas⁶.

³ Ver a respeito Tavares (1978).

⁴ Conforme Tavares (1978).

⁵ Diniz (1987) ressalta as relações entre a espacialidade da localização e os recursos naturais.

⁶ Cano (1985), especialmente no capítulo V, apresenta os índices da concentração

Como já ressaltado, as transformações na economia brasileira, na década de 1960, foram marcadas pela expansão rodoviária e o crescimento da indústria automobilística. Isto significava o alargamento e expansão do mercado interno de consumo e a reordenação das áreas econômicas, a partir da estrutura produtiva paulista. À medida que os transportes ampliavam as fronteiras e interligavam as regiões, tendo por direção forçada as áreas do Centro-Oeste, expandia-se o espaço econômico brasileiro com uma tônica especial: produzir mercadorias.

A projeção do modo de produção capitalista impõe sua função de geração de valor, expropriando progressivamente as formas de produção tradicionais e estabelecendo um novo padrão de acumulação. *Pari passu* a este processo desenvolve-se também outro característico fenômeno mundial, a urbanização crescente que, por sua vez, mantém relações íntimas com a expansão do capital. Neste contexto inserem-se o comércio e os transportes como expoentes da divisão do trabalho e da produção de mercadorias.

O estudo do desempenho comercial passa, assim, pelo condicionante espacial, qual seja: a estrutura de transportes vis-à-vis a organização do espaço econômico. Historicamente a economia brasileira desenvolveu-se na sua porção litorânea, devido aos condicionantes externos de uma produção voltada para o mercado mundial. Mas à medida que se expandiu o mercado interno e interiorizaram-se os transportes, novas áreas do país foram ganhando relevância econômica. Assim, com o desenvolvimento de uma industrialização voltada para dentro e com a expansão dos transportes, reforçam-se no interior do país as possibilidades de crescimento de uma complexa rede de intermediação de trocas.

No que tange ao comércio atacadista e ao transporte rodoviário de cargas, funções às vezes desempenhadas por capitais diferentes, mas não necessariamente, o emergente plano rodoviário, consolidado a partir da década de 1960 até meados dos anos 1970, abria grandes perspectivas para a diversificação econômica de pontos específicos do interior brasileiro. Estas localidades, a partir de suas localizações geográficas, puderam fomentar a rentável intermediação entre as várias áreas produtoras e consumidoras, cada vez mais especializadas. Ao mesmo tempo em que se incrementava a industrialização voltada para o mercado interno, rompia-se a tradicional autossuficiência da produção interiorana (incluindo-se aí, também, a alteração nos hábitos e relações sociais), fomentando a diversificação produtiva e as inter-relações regionais e ganhando espaços crescentes o transporte rodoviário e a intermediação comercial. Ou seja, a ampliação da pauta de mercadorias intercambiáveis no mercado interno, a expansão dos fornecedores e a crescente urbanização do interior criavam e recriavam as potencialidades para o avanço da atividade comercial e a entrada de novos atores no setor.

No pós-64 é preciso destacar a instituição do crédito ao consumidor

industrial em São Paulo e nos remete a pensar os demais espaços regionais sob uma ótica complementar à industrialização paulista.

como uma importante medida que veio a alterar profundamente a estrutura comercial no mercado interno. Com o desenvolvimento do sistema de vendas a crédito, o setor comercial viu-se obrigado a reorientar sua estrutura organizacional de vendas, sob pena de perder importante fatia do mercado. Sob estas novas condições, colocavam-se importantes desafios, pois para prosperar no mercado não bastava ser uma firma comercial com tradição e solidez financeira, era preciso captar as tendências e (re) estruturar-se em função da mudança no padrão de consumo. Neste sentido, reforça-se a ideia de que firmas comerciais, atacado e varejo, constituídas no final dos anos 1950 e início dos anos 1960, tiveram a grande chance de rapidamente serem (re) modeladas em função da nova estrutura de consumo, da diversificação dos produtos, do estrangulamento sindical e da nova estrutura fiscal, o que proporcionava-lhes ocupar faixas emergentes do mercado e, assim, suplantarem tradicionais e rígidas empresas estabelecidas no ramo. Desse modo, abriu-se neste período uma janela de oportunidade para o desenvolvimento de empresas comerciais, com reduzida barreira à entrada.

No caso da agricultura, não se pode dizer que esta tenha merecido um apoio especial dos planos de governo, ou mesmo que tenha sido alvo de políticas sistematizadas para o seu desenvolvimento. A ênfase maior continuava assentada sobre o desempenho da industrialização, “símbolo” do desenvolvimento moderno (mesmo quando sustentado por mão de obra barata e matéria-prima “abundante”). A agricultura continuou, no projeto inicial do governo militar, relegada a um papel a reboque das necessidades de industrialização. Preocupou-se muito mais com a manutenção da “*pax* agrária” do que com a organização de uma política agrícola que viabilizasse as condições de produção rural, seja no médio ou no longo prazo. Em outras palavras, o investimento no setor continuou dependendo das situações conjunturais do mercado e das condições climáticas, sem as mínimas garantias de um planejamento.

Entretanto, algumas importantes modificações foram introduzidas, vindo a influenciar o comportamento do setor. Uma delas foi promovida pela Lei nº 4829, de 1965, que criou o Sistema Nacional de Crédito Rural. Embora este mecanismo não tenha cumprido várias atribuições especificadas no projeto⁷, é preciso reconhecê-lo como instrumento fomentador da mecanização rural e de uma sobrevida do setor, ainda que calcado em benefícios concentradores, especulativos e com custos muito superiores às inversões reais no setor.

Segundo estudo de Szmrecsányi (1983), o crédito subsidiado gerou: a) concentração financeira regional, em termos de certos produtos (privilegiando produtos como: café, cana, soja e trigo, destinados à exportação e à transformação industrial), e em termos empresariais (beneficiando prioritariamente médias e grandes propriedades); b) excessivo uso de “insumos modernos”, em vários casos, decorrente da utilização parcial do produto;

⁷ Um detalhamento desta legislação pode ser encontrado na LEX... (1965).

c) aumento da dependência externa do setor, atrelando a demanda agrícola às inovações industriais, com respectivas alterações nos valores de troca em prejuízo do setor rural; d) aumento das especulações de ordem financeira e fundiária em detrimento das atividades produtivas. Todas estas distorções podem ser bem visualizadas nos dados referentes ao crédito oficial, principal fonte de recursos, em que se registra que 80% das propriedades rurais não receberam crédito oficial e que 1% das propriedades recebeu 40% do total de recursos⁸. Não se pode, porém, com as distorções do crédito rural, chegar a conclusões extremas, em face da manifestação de certa anomalia, em que se propõem a extinção do doente⁹. As causas das distorções do setor agrário não se esgotam na questão do subsídio, antes, porém, é preciso reconhecer que o setor estaria em situação mais delicada se não fosse o apoio do crédito.

Outra política que, de certa forma, também provocou efeitos sobre o setor foi a política de preços mínimos, a qual teve sua versão inicial na Lei Delegada n° 2/62, de 26/09/1962, e no Decreto n° 51.673, de 18/01/1963. De acordo com a análise deste instrumental, percebe-se que seus benefícios eram exclusivamente reservados aos produtos agropecuários e suas cooperativas. Em função dos conflitantes interesses dos empresários de beneficiamento e de intermediação, esta lei foi revogada em fins de 1963 e posteriormente consolidada em novos termos por meio do Decreto-Lei n° 79, de 19/12/1966.

A proposta subjacente a esta nova estrutura de preços mínimos, segundo Sayad (1984, p. 24-26), buscava dar garantias de rentabilidade aos produtores, procurando, em última instância, orientar o plantio de cada safra, assim como a formação de estoques reguladores. Como se sabe, esta política foi amplamente desrespeitada, favorecendo aqueles com capacidade de armazenamento, além do que, a fixação dos preços mínimos também nunca foi condizente com a estrutura de custos e riscos do setor. E, na opinião de Szmrecsányi (1983, p. 28),

as principais deficiências da política de preços mínimos resultam da inclusão, entre seus contemplados, dos industriais de beneficiamento e comerciantes de produtos agrícolas – e até dos industriais e exportadores – e da exclusão da maior parte dos pequenos produtores a eles subordinados.

Finalmente é possível destacar os incentivos às exportações que desempenharam um papel na orientação regional das áreas de produção. Com estes incentivos, e com o crescimento do mercado mundial, verificou-se, nos anos 1960, que a produção das culturas alimentares, predominantemente voltadas para o abastecimento interno, foram expandidas em ritmo bem inferior em relação ao das culturas de “elite” – commodities exportáveis e/ou industrializáveis. Ou seja, as áreas agricultáveis do país foram reclassifi-

⁸ Ver a respeito Szmrecsányi (1983, p. 20-23).

⁹ Ver a respeito Sayad (1984).

cadadas em termos de potencial, de acordo com a aptidão dos solos, a distância dos mercados – interno (São Paulo) e externo (portos) –, as infraestruturas de energia, transporte e armazenamento. Isto fez com que os locais de melhor posicionamento fossem aproveitados com as culturas de “elite”, de difícil acesso aos pequenos produtores.

Como é possível perceber, estas três medidas econômicas do período tiveram efeitos confluentes, beneficiando e, ao mesmo tempo, sendo o produto de uma estrutura agrária concentrada, o que, por um lado, favoreceu também as atividades de especulação de terras e intermediação comercial. Por outro, foram praticamente descartadas preocupações como adequação de tecnologia, saneamento do êxodo rural e rentabilidade para as culturas tradicionais de consumo interno.

5.1.2. A preparação institucional mineira

Depois de ter sido resgatada em pontos anteriores desta seção a estrutura de poder das várias instâncias públicas brasileiras, a partir de março de 1964, pode parecer paradoxal concluí-la enfatizando justamente a importância da contribuição estadual. Mas uma coisa é destacar a incapacidade política seja do legislativo ou das instâncias estaduais e municipais de reverterem as decisões centrais, outra é mostrar a contribuição de uma estrutura na escala estadual que procura se adequar aos interesses centrais¹⁰.

Destarte, torna-se necessário resgatar o comportamento das administrações estaduais mineiras, no sentido em que procuravam um aproveitamento das diretrizes centrais de desenvolvimento, buscando direcionar os esforços para os espaços existentes para Minas Gerais na economia brasileira¹¹. Assim, não só foram de suma importância os investimentos estaduais em infraestrutura a partir da década de 1960, com destaque para energia elétrica (Companhia Energética de Minas Gerais – Cemig), armazenamento (Companhia de Armazéns e Silos do Estado de Minas Gerais – Casemg) e transporte rodoviário (Departamento de Estradas de Rodagem – DER), como também o aparelhamento institucional promovido no mesmo período.

Com o desenvolvimento industrial ocorrido a partir de meados da década de 1950, concentrado basicamente no Estado de São Paulo, ficava definitivamente patente a posição marginal da economia mineira no que tange a esta nova organização econômica espacial. E para Minas Gerais, que histo-

¹⁰ Palhano (1982, p. 7-8) analisa as condições econômicas da integração inter-regional, abordando a questão da adequação política dos interesses locais aos objetivos dominantes nacionais movidos pela própria dinâmica da expansão das relações capitalistas de produção.

¹¹ Diniz (1981) resgata exatamente esta questão no seu capítulo 2, segunda parte. Entretanto, não considerou-se redundante recuperar os principais traços desta contribuição estadual, fundamentalmente porque os objetivos dos textos não são os mesmos.

ricamente ocupara papel de destaque na política nacional, era completamente justificável que suas forças políticas se empenhassem na manutenção desta posição, por meio de uma adequação ao novo padrão de crescimento. Nesta perspectiva, no início dos anos 1960, foram desenvolvidos esforços para a constituição do banco estadual de fomento, o Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais (BDMG) – que entrou em funcionamento em 1963 –, com o objetivo de promover o desenvolvimento econômico do Estado, oferecendo assistência financeira e técnica à indústria e à agropecuária.

Mas foi no Governo Israel Pinheiro que os esforços do Estado de Minas Gerais se solidificaram em torno de um projeto de apoio à industrialização estadual. Na gestão imediatamente anterior, Magalhães Pinto, o projeto de sustentação política das lideranças estaduais, por meio de um crescimento industrial, esteve obscurecido basicamente por duas condicionantes: a crise econômica iniciada em princípios de 1960, que inibia quaisquer projetos de expansão industrial, e a própria articulação política estadual, que de certa forma apostou na recomposição de forças a partir do próprio Golpe.

Assim, foi no governo estadual, iniciado em 1966, quando já estavam postas as novas condições de centralização do poder, que a concepção de adequar-se ao projeto central ganhou contornos nítidos, como estratégia de lograr um crescimento econômico em Minas Gerais. E com a orientação de política econômica adotada pelo Governo Federal, a partir de meados de 1966, percebe-se um comportamento integrado da administração pública mineira.

Neste contexto cabe ressaltar os principais aspectos do reaparelhamento institucional da estrutura de governo estadual:

- a) saneamento das finanças públicas estaduais (1968), que possibilitou a recomposição do manejo da receita tributária;
- b) montagem do aparato institucional (final da década de 1960 e início dos anos 1970), com especial destaque para a criação de sistemas operacionais e reforma administrativa (CDE, SEIC) e criação de instituições (Instituto de Desenvolvimento Industrial de Minas Gerais – Indi; Companhia de Distritos Industriais – CDI; Fundação João Pinheiro – FJP; SUIND, Fundação Centro Tecnológico de Minas Gerais – Cetec; MGI);
- c) manejo eficiente de instrumentos de política industrial por meio de incentivos fiscais, terrenos industriais (CDI-MG), financiamentos (BDMG), promoção de oportunidades industriais (Indi) e participação acionária (MGI).

Concebidas estas condições, particularmente a partir do final dos anos 1960, em pleno auge do milagre brasileiro, ascendeu ao governo estadual, em completa sintonia com o executivo federal, o Governador Rondon Pacheco, um representante do Triângulo Mineiro. Poderia parecer subjetiva tal consideração, se fosse ocultada da história deste país o fato das decisões políticas se sobreporem às racionalidades econômicas. Desta forma, assume para esta interpretação uma grande relevância incorporar nas especificida-

des das diferenciações triangulinas tal consideração, principalmente porque um dos grandes gargalos desta região sempre foi a fragilidade política em relação ao conjunto do Estado. E, portanto, se neste período estavam colocadas condições políticas relativamente favoráveis, tornam-se mais consistentes as próprias condições potenciais da região.

5.2. A supremacia econômica de Uberlândia

A análise histórica do desenvolvimento econômico do Triângulo Mineiro mostra que várias ações iniciadas a partir da segunda metade da década de 1950 somente vieram a ser consubstanciadas ao longo dos anos 1960 e meados de 1970, o que representa uma antecipação dos elementos responsáveis pela aglutinação de condições potenciais diretamente vinculadas à diferenciação produtiva recente da região.

Já foram discutidos os encaminhamentos dos dois principais gargalos regionais do início dos anos 1950, energia e transportes, mostrando suas respectivas soluções, mesmo quando alguns processos transcorreram até a década de 1970. No caso da energia, foi mostrado como ocorreu a solução via sistemas Cemig-Eletróbrás, que ao longo dos anos 1960 e 70 cresceram vertiginosamente. E especificamente no que tange ao desenvolvimento do Triângulo Mineiro, as próprias condições hidrográficas naturais foram objeto de vultosos aproveitamentos energéticos, gerando um potencial não imaginado nas demandas de soluções regionais apresentadas pelas lideranças locais nos idos dos anos 1950.

No que se refere aos transportes, foi apresentado, de forma irrefutável, a inexistência de ligações diretas e condicionais entre a estrutura viária pioneira e a rota da modernização, implantada a partir da construção de Brasília, ainda que parte significativa desta possa estar superposta à primeira. No caso dos transportes, assim como no da energia, é inegável que a continuidade de suas implantações tenha decorrido da sua manutenção na pauta das prioridades dos vários governos, respaldada tanto pelos interesses das construtoras quanto pelo crédito internacional.

Portanto, o intuito agora passa a ser abordar as demais questões que foram objeto de definição especificamente entre os anos 1964-74. O propósito é sustentar a hipótese de que este respectivo período conforma a síntese de condições necessárias para o entendimento subsequente, ou seja, uma economia regional que continuou crescendo mesmo quando os indicadores nacionais apontaram em contrário.

5.2.1. A reforma tributária: solução nacional para os desafios regionais

Um dos principais problemas enfrentados pela economia triangulina, particularmente evidenciado no início dos anos 1960, dizia respeito à legislação do federalismo fiscal e à incapacidade regional de atender suas particularidades. Constitui uma hipótese deste texto o argumento de que

provavelmente não seriam obtidas soluções a contento, considerando a frágil representatividade política da região no governo estadual, uma vez que o Triângulo Mineiro não se colocava em posição de destaque no processo político mineiro. Dessa forma, a reforma tributária empreendida pelo governo federal entre 1964-66 representou, sem dúvida, algo inatingível pelo próprio esforço das demandas regional e local.

Como já foi enfatizado anteriormente, o Triângulo Mineiro, principalmente os municípios das microrregiões de Uberlândia, Uberaba, Ituiutaba e de Frutal, manifestaram durante toda a sua história, até a reforma tributária de 1966, a seguinte particularidade: relacionamento econômico e social com São Paulo e Centro-Oeste, e vínculos político-tributários com o Estado de Minas. Deste fato decorria certo descompasso entre as prioridades das lideranças políticas e administrativas mineiras e os interesses de desenvolvimento da estrutura econômica do Triângulo.

Destarte, no início dos anos 1960 a economia triangulina foi duramente afetada pela legislação tributária do Estado de Minas e pela atuação de órgãos de regulamentação, no caso a Coap. Por meio da Portaria n^o 408 da Coap, de 1962, ficava expressamente proibida a exportação de cereais do Estado de Minas. Para a economia triangulina, esta ação era altamente maléfica, uma vez que o ramo de beneficiamento de cereais da região tinha como principal mercado consumidor os Estados de São Paulo e Rio de Janeiro. Assim, esta medida, que visava garantir o abastecimento do Estado, colocava em risco a rentabilidade do negócio estabelecido no Triângulo. O que não estava sendo considerado era a incapacidade de tal obstrução desviar o sentido do fluxo, muito pelo contrário, tal regulamentação anulava as vantagens de localização do Triângulo, estimulando com isto a transferência do ramo para as zonas produtoras de Goiás ou para o mercado consumidor de São Paulo.

A questão tributária também era um dos gargalos da economia triangulina, impossibilitada pela sua baixa representatividade política de impor seus interesses no plano estadual. Prejudicada pela legislação tributária estadual, o desempenho econômico regional, na prática, funcionava um tanto quanto à margem da legalidade, particularmente nos setores de controle mais débeis. Este fato é relevante, dado que antes da reforma tributária de 1966 a receita distribuía-se da seguinte forma: 67% ao Estado, 24% à União e apenas 9% ao município, explicitando o grande peso das decisões estaduais¹².

No início da década de 1960, a economia triangulina foi afetada negativamente pelas legislações tributárias de Goiás, São Paulo e Minas Gerais. Nenhuma delas atendia aos interesses regionais, ou melhor, todas anulavam de alguma forma as vantagens da intermediação triangulina, ou seja, pagava-se o ônus de se constituir como região, do ponto de vista econômico, mas sem expressividade nos planos geopolítico e administrativo.

O governo de São Paulo isentou os gêneros de primeira necessidade, proporcionando com isto uma concorrência desleal ao comércio de gêneros

¹² Conforme Oliveira (1981), especialmente o cap. 1.

alimentícios legalmente estabelecidos na fronteira mineira com este Estado. Este procedimento prejudicou o desempenho comercial de toda a parte sul do Triângulo. O governo de Goiás, por sua vez, estabeleceu a cobrança de dois impostos de vendas e consignações (em 1966 transformado em ICM): o primeiro, chamado de imposto de produtor e, o segundo, de imposto de exportação, ou vulgarmente de imposto de comerciantes (ou de industrial). Este procedimento visava dificultar a saída de produtos “in natura” daquele Estado, buscando atrair indústrias para o território goiano, no que obteve grandes resultados. A partir destas condições, podem ser destacadas algumas das importantes reivindicações das lideranças regionais da época, que muito bem expressam a posição da intermediação triangulina frente ao aparato tributário do Estado de Minas.

Um destes aspectos envolve a situação das firmas envolvidas com o processamento de cereais. Estas, após retratarem a situação tributária do vizinho Estado de Goiás, que almejava atrair indústrias, ressaltavam dois outros fatores que agravavam a situação da viabilidade do beneficiamento de cereais no Triângulo: o frete de Goiânia e Uberlândia para os centros consumidores era praticamente o mesmo e o salário mínimo, na referida cidade, era bem inferior ao praticado em Uberlândia. E, neste sentido, a pesada tributação mineira forçava a ida de firmas deste Estado para Goiás, seja por transferência de estabelecimento, ou abertura de filiais, para que pudessem manter-se no mercado. Esse deslocamento de indústrias de Minas para Goiás trazia outros prejuízos. Por exemplo: se os caminhões deixassem de vir de Goiás trazendo os cereais, deixariam também de comprar em Uberlândia os tecidos, armarinhos, açúcar, artigos de secos e molhados etc. Portanto, o comércio uberlandense perderia em seu volume de vendas e, sob esta restrição econômica, o Estado diminuiria sua arrecadação.

O município de Uberlândia, no início da década de 1960, era a segunda cidade do Estado em arrecadação, excluída a capital mineira, e desfrutava de uma posição de hegemonia no comércio de cereais no Brasil Central. Entretanto, no ano de 1964 perdeu essa posição de centro de intermediação de cereais, que passou a ser disputada por Goiânia, Anápolis e Itumbiara, todas no Estado de Goiás. Fatores diversos somados à legislação tributária do federalismo fiscal contribuíram para esse deslocamento: as terras cansadas exigindo a demanda de terras novas; a penetração para o interior favorecida pelas novas rodovias, sobretudo pela BR-153, que corta o Triângulo Mineiro de maneira prejudicial para suas cidades (por passar distante delas); a criação do chamado imposto de exportação por parte do Estado de Goiás, que nada mais era do que um segundo imposto de vendas e consignações sobre o produtor e que incidia inclusive nos produtos “in natura” que vinham para Minas e, por fim, a majoração constante do imposto de vendas e consignações no Estado de Minas Gerais, no final dos anos 1950 e início dos 1960, com taxas entre as mais elevadas de todo o país.

Eis uma síntese dos impostos a que estavam sujeitos os industriais do ramo de processamento de cereais, conforme seus estabelecimentos se

localizassem em Goiás ou no Triângulo Mineiro, quando se tratava do indispensável produto (matéria-prima) goiano.

Tabela 20 – Tributação Comparativa MG/GO – Impostos de Vendas e Consignações

TRIBUTAÇÃO	ORIGEM	FIRMAS GOIANAS	FIRMAS MINEIRAS
Imposto de produtor	1º Goiás	7,18%	7,18%
Imposto de exportador	2º Goiás	7,18%	7,18%
Imposto em MG	MG	----	8,19%

Fonte: Livro de correspondências recebidas (1961-1965), 07/07/1964.

Os industriais mineiros, que não podiam prescindir das mercadorias goianas, tinham um ônus de 8,19% a mais que os industriais goianos, devido ao imposto ser cobrado em cascata. Isso representava, por exemplo, no histórico preço do algodão em caroço, um adicional de cerca de Cr\$ 200,00 em arroba, além do frete de Cr\$ 120,00. Tais encargos estariam alijando do mercado de cereais goiano os industriais mineiros, ou forçando-os a se transferirem¹³ para Goiás.

Outra situação dizia respeito à situação das filiais de laboratórios, que apresentaram reivindicação similar quanto à incidência do imposto mineiro. Segundo estas firmas, frente à elevação dos impostos mineiros, elas preferiam pagar em São Paulo 6% de vendas e consignações, ficando livres dos 8,5% de Minas Gerais e isentos das despesas decorrentes da instalação de uma filial em Uberlândia, ou qualquer outra cidade do Estado de Minas. Em 1963 e início de 1964, diversas filiais dos seguintes laboratórios encerraram suas atividades em Uberlândia: Laboratório Léo do Brasil S/A.; ABBOT – Labs. do Brasil S/A; Inds. Farm. Endochímica S/A.; Piam Farm. e Com. Ltda.; Lab. Eutécia Ltda.; e Pfizer Corporation do Brasil S/A. A justificativa era a de que os laboratórios podiam atuar diretamente, recolhendo o tributo nos respectivos estados onde estavam sediados. Argumentavam ainda que, por intermédio das filiais em Uberlândia, podiam abranger com mais eficiência as áreas do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba (oeste de Minas), Estado de Goiás, leste e centro-norte de Mato Grosso, Distrito Federal (Brasília, cidades-satélites e adjacências). Mas, em virtude da grande diferença do tributo em relação ao estado produtor, geralmente o Estado de São Paulo, estas firmas preferiram trabalhar com os despachos diretamente da matriz, ou ainda de filiais radicadas nos Estados onde a taxaço era acessível.

¹³ Uma síntese da exposição e do pedido feito ao Sr. Secretário das Finanças do Estado de Minas Gerais pela firma Produtos Vitória, Uberlândia, 07/07/1964. Está registrada no Livro de correspondências recebidas (1961-1965).

Enfim, Uberlândia, e naturalmente outras cidades de Minas Gerais, pelas suas posições privilegiadas de centro econômico, vinham adquirindo foros de grande expansão e expressão, capazes de transformarem-se em cidades semelhantes às mais importantes do Estado de São Paulo. Porém encontraram sérias barreiras às suas inserções inter-regionais, talvez pelo fato de o governo de Minas Gerais “não ter sido alertado” para a política suicida que vinha praticando em face da ascensão produtiva em São Paulo¹⁴.

Ao analisar a nova estrutura¹⁵ do código tributário de 1966, que representou a extinção do anacrônico federalismo fiscal, nota-se duas importantes mudanças: uma do ponto de vista político, outra sob o prisma econômico. No que tange à última, sua relevância reside na redefinição da carga tributária, que passou a ser cobrada em função do fato econômico gerador. Esta mudança permitiu um tratamento igualitário das atividades econômicas distribuídas pelo espaço nacional, que representava um dos maiores percalços da sistemática anterior, definida a partir da lógica jurídico-formal. Com isso, a estrutura tributária que passou a vigorar não pode ser identificada como responsável pela criação de privilégios regionais diretos, ao contrário, a nova sistemática proporcionou, independente das forças políticas regionais, o desenvolvimento das atividades econômicas orientadas pelas vantagens comparativas, com exceção das áreas da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene) e Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (Sudam).

Quanto ao aspecto político, a concentração dos poderes jurídicos na órbita da União veio a contrastar as brigas políticas regionais e locais. Este fato deslocou radicalmente o foro das disputas políticas, das órbitas municipais e estaduais para um controle central (governo federal), diluindo a importância dos grupos de pressão arraigados sobre determinadas áreas. No caso específico do Triângulo, pode ser percebido o enfraquecimento político de velhas oligarquias rurais, que mantinham um controle local e regional calcado em uma articulação de interesses estaduais. Assim, desde meados dos anos 1960, o novo embate político passa a ser travado em torno das afinidades com o poder central, o que subtraiu de Uberaba e Araxá e outros municípios agropecuários mais expressivos a definição dos privilégios locais e regionais, possibilitando à economia de Uberlândia acentuar suas potencialidades polarizadoras. E, no caso particular de Uberlândia, é importante ressaltar que a redefinição das forças representativas no cenário nacional e estadual também propiciou uma reordenação das políticas locais, que passaram a estar reorientadas pela nova estrutura de poder, privilegiando o capital urbano em detrimento do rural.

¹⁴ Carta assinada por várias filiais de laboratórios à Associação Comercial, Industrial e Agropecuária de Uberlândia, Uberlândia 26/01/1965. Livro de correspondências recebidas (1961-1965).

¹⁵ Ver a respeito: Oliveira (1981), especialmente capítulo 2.

Em segundo lugar, percebe-se o desenrolar de uma nova forma de comportamento dos gestores da política fiscal mineira que, da posição de taxadores dos impostos mais altos, passaram a estimular a economia por meio de isenções tributárias. Esta atitude teve uma lógica muito simples, pois, com o advento da reforma, o Estado de Minas, vendo-se impossibilitado de continuar suprindo seu caixa via aumento e criação de alíquotas, paradoxalmente utilizou o único mecanismo disponível, qual seja: estímulo à atividade econômica por meio de benefícios fiscais. Esta nova concepção política ficou bem expressa na seguinte citação:

à época da implantação do regime do ICM, a carga tributária mineira era a mais elevada do centro-sul brasileiro, fato que inibia a atividade econômica interna, afugentava investimentos potenciais e, mais, não solucionava o crônico problema da insuficiência da arrecadação, porque as elevações de alíquotas e a criação de novos tributos tinham como contrapartida aumento mais que proporcional da evasão, esta calculada em 67% da receita do IVC para 1966 [...]. (COUTO, 1974, p. 2).

Portanto, se os agentes econômicos regionais reclamavam justamente desta majoração tributária mineira, no início dos anos 1960, parece que “foram atendidos”.

Por último, provavelmente uma das alterações mais relevantes foi a substituição da sistemática de tributação em cascata do Imposto de Vendas e Consignações (IVC) pela do Imposto sobre Circulação de Mercadorias (ICM), com incidência sobre valor agregado. É simples constatar que em uma região onde as relações de produção e intermediação são desenvolvidas, mais longe fica o produtor do consumidor final. Com isso, pela sistemática do IVC, percebe-se que um mesmo produto, quanto mais circula mais é taxado, impondo nítidas desvantagens tributárias às várias fases da intermediação comercial, ou estimulando a sonegação ou eliminando as vantagens de localização dos entrepostos comerciais. Por sua vez, com a instituição do ICM o governo não só saneava tal metodologia de sobretaxa como também criava um estímulo às trocas interestaduais. O estímulo fiscal às trocas interestaduais viria a favorecer diretamente, via posição geográfica, a inserção econômica do Triângulo Mineiro.

Na tabela 21 pode ser notado que as operações interestaduais foram basicamente taxadas em níveis inferiores às mesmas transações intraestaduais. No caso do Triângulo, isto significou vantagens superiores àquelas dirigidas ao legislativo estadual, pois provavelmente nunca poderia ser imaginado que as demandas por igualdade fiscal fossem supridas com “privilégios”.

Tabela 21 – Evolução das Alíquotas do ICM (%) 1967-1974

ANOS / REGIÕES	Regiões Norte-Nordeste- Centro-Oeste			Regiões Centro-Sul		
	Tipo de Operação			Tipo de Operação		
	Internas	Interestaduais	Exportações	Internas	Interestaduais	Exportações
1967	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0	15,0
	18,0	18,0	18,0			
1968	18,0	18,0	18,0	15,0	15,0	15,0
				16,0	15,0	15,0 (1)
				17,0	15,0	15,0 (2)
1969	18,0	18,0	18,0	17,0	15,0	15,0 (3)
1970	18,0	15,0	15,0	17,0	15,0	15,0
1971	17,5	14,5	14,5	16,5	14,5	14,5 (4)
1972	17,0	14,0	14,0	16,0	14,0	14,0 (4)
1973	16,5	13,5	13,5	15,5	13,5	13,5 (4)
1974	16,0	13,0	13,0	15,0	13,0	13,0 (4)

Fonte: Revista da Fundação João Pinheiro (PARTICIPAÇÃO..., abr. 1975, p. 50).

(1) Alíquota vigente até 31/03/1968.

(2) Alíquota vigente de 01 a 30/04/1968.

(3) Alíquota vigente a partir de 01/05/1968.

(4) Resolução nº 65/70, do Senado Federal.

(5) Resolução nº 58/73, do Senado Federal.

Assim, embora esta legislação nacional não tenha sido elaborada para atender o caso específico do Triângulo, não restam dúvidas de que se adequou perfeitamente à sua posição geográfica de entreposto comercial entre o Sudeste e o Centro-Oeste. A nova sistemática de tributação passou a favorecer e estimular a localização de atividades econômicas voltadas para o intercâmbio interestadual de produtos entre as áreas mais dinâmicas (como São Paulo) e as menos dinâmicas (como o Centro-Oeste, Norte e Nordeste), seja no ramo comercial ou no industrial de beneficiamento e transformação.

5.2.2. Programas públicos de apoio à expansão do capital

A partir do final dos anos 1960 tornaram-se mais explícitos e efetivos os esforços do governo mineiro no sentido de reinserção econômica da histórica vocação agropecuária do Estado na industrialização de seus recursos naturais e na própria modernização da agropecuária, especificamente na integração agroindustrial. Nas décadas anteriores, as tentativas governamentais, seja para modernização da agricultura, seja para a industrialização do Estado, não passaram de meros projetos ou foram, de maneira geral, malsucedidos¹⁶.

¹⁶ PALHANO, (1982, p. 20-21).

O período inaugurado no “milagre econômico” (1968/73) marcou, na dinâmica espacial inter-regional, um novo padrão de localização da estrutura produtiva nacional. A concentração industrial no Estado de São Paulo¹⁷, notadamente nos anos 1930/70, responsável pela orientação dos fluxos econômicos internos e balizadora das especializações regionais, de certa forma explica os insucessos dos esforços pioneiros empreendidos pelo setor público mineiro e, ao mesmo tempo, reforça a manutenção do “status quo”, defendida pelos interesses arraigados no espaço construído. Como ressalta Diniz (1987, p. 6), “o capitalismo tem suas leis de movimento espacial que não podem ser facilmente contrariadas”. Neste sentido, ainda segundo Diniz (1987, p. 42), foi a partir do final dos anos 1960, quando “atingida certa escala de concentração econômica em São Paulo, que várias forças agiram para ampliar o espaço econômico da nação”, possibilitando às outras áreas, como Minas Gerais, uma nova matriz de oportunidades complementares.

Esta fase marcou, portanto, uma combinação virtuosa de condições econômicas centrífugas com a vontade e efetiva preparação institucional mineira, particularmente bem-sucedida no período 1971-74, possibilitando uma rápida e expressiva industrialização do Estado. Mas como bem ressalta Diniz (1987, p. 44), “esse potencial de desconcentração da produção, cujo elemento motivador é a base de recursos naturais, requer como condição para sua viabilização o desenvolvimento da infraestrutura, especialmente energia, comunicações e transporte”, fatores que o capital local e regional não tinham como resolver na escala sub-nacional.

Como já abordado neste texto, a partir do Plano de Metas (1956-60), a ação do Estado foi decisiva na consecução das condições infraestruturais básicas para o desenvolvimento do capitalismo industrial brasileiro. E, de forma mais localizada, destacou-se a especificidade da construção de Brasília no Centro-Oeste, procurando exatamente resgatar os impulsos determinantes da orientação interiorana dada à infraestrutura pública. Com isso, o espaço econômico do Triângulo Mineiro ficou inserido no principal eixo de expansão e desenvolvimento da reprodução e da acumulação de capital.

O Triângulo Mineiro apresentou dois pré-requisitos que lhe facultaram o “status” de região apta a receber os impulsos econômicos, oriundos do referido processo histórico de desconcentração industrial e integração econômica inter-regional. O primeiro refere-se às suas condições naturais, como topografia plana e favorável à mecanização da agricultura, recursos hídricos abundantes, reservas minerais¹⁸, clima sem grandes oscilações, terras férteis, além de situar-se nas proximidades do centro econômico brasileiro. Segundo Diniz (1987, p. 58),

¹⁷ Processo analisado por Cano (1985), especialmente no cap. 3.

¹⁸ Revista da Fundação Getúlio Vargas (GIROLETTI, 1980).

as melhores terras agrícolas, em relação à área dos Estados, encontram-se na faixa transversal que parte do litoral, abrangendo São Paulo e Paraná e avançando no sentido noroeste, com Mato Grosso do Sul, Rondônia e Acre. Dessa faixa estariam também incluídas as vizinhas regiões do sul e Triângulo do Estado de Minas Gerais, sul de Goiás e sul de Mato Grosso, onde estão as melhores terras destes Estados.

Pelo referido mapeamento das terras férteis, percebe-se claramente que grande parte delas encontram-se exatamente na área de polarização uberlandense, que desloca do Triângulo ao Mato Grosso. O segundo pré-requisito está relacionado com as condições construídas, como transportes, comunicações, energia, acumulação interna de capitais e infraestrutura urbana de caráter polarizador.

Desta forma, o fim da década de 1960 representou o cruzamento das potencialidades com a oportunidade do aproveitamento regional, o que não determina, mas possibilita a ampliação das relações econômicas. E, neste sentido, dois programas estaduais, que como já dito encontravam-se articulados ao projeto de crescimento nacional, foram de grande relevância para sedimentar, nesta região, as condições da expansão econômica. De acordo com os programas estaduais, as funções de Minas Gerais no desenvolvimento nacional eram basicamente as seguintes:

1 – contribuir para a política de exportação (minério de ferro nióbio, café, carnes, cereais, etc.) do país e para o abastecimento nacional dos produtos das indústrias básicas (aço, alumínio, fertilizantes, papel e celulose); 2 – na linha de uma política de descentralização industrial do centro-sul, avançar para novas etapas de elaboração industrial de seus produtos básicos; 3 – desenvolver uma capacidade de criação de emprego e uma atração urbana suficiente para reter população freando os fluxos emigratórios para as metrópoles do litoral e; 4 – participar do esforço nacional de penetração para o interior¹⁹.

Um dos programas relativos ao aparato institucional era de âmbito estadual e proporcionou, em áreas específicas, um amplo crescimento da base industrial, incluindo especialmente condições essenciais para a absorção de empresas de grande porte, consideradas estruturas motrizes. O outro, de âmbito regional, materializado no Primeiro Plano Mineiro de Desenvolvimento Econômico e Social, escolheu a região de planejamento do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba como base para implementação de um programa público de desenvolvimento econômico e social²⁰.

¹⁹ Fundação João Pinheiro (MINAS..., 1971, p. 4).

²⁰ A análise realizada sobre este ponto tem por substrato texto publicado na Revista da Fundação João Pinheiro (VIEIRA, 1973, p. 76-93).

5.3 A industrialização planejada: desconcentração regional

O fenômeno da concentração industrial parece ser imanente, no mundo todo, a uma determinada fase do capitalismo, em que as relações dominantes se assentam na própria acumulação industrial. Mas tal tendência se esmorece com o desenvolvimento tecnológico, que envolve o domínio do espaço geográfico pelo homem, além da supremacia financeira da acumulação. E é neste processo que o movimento da desconcentração industrial não se enquadra como contrassenso, pelo contrário, apresenta-se embrionariamente articulado à própria acumulação de capitais.

Assim, o movimento em prol da desconcentração industrial brasileira, vivenciado a partir dos anos 1960 e consubstanciado na década seguinte, não representa um desvio econômico do capitalismo e muito menos uma desconcentração da apropriação da renda. Excluindo-se certos projetos políticos grosseiramente com custo-benefício negativo, este movimento caracterizou-se como um programa de desenvolvimento nacional, que nas suas particularidades estaduais representou a mobilização de recursos humanos e financeiros visando acelerar suas respectivas taxas de crescimento do produto per capita. Como muito bem coloca Cardoso,

tal mobilização se desdobrou, quase sempre, em esquema articulado de promoção industrial, incluindo não só a elaboração de diagnósticos para identificar potencialidades de investimentos diretamente produtivos, como também a negociação de projetos com empresas nacionais e multinacionais, através da oferta de subsídios, participações e outras vantagens locais (CARDOSO, 1979, p. 259).

Neste contexto, portanto, insere-se o aparato institucional mineiro de apoio e promoção industrial, normalmente identificado com a constituição do BDMG²¹. No entanto, poderíamos recuperar seus primeiros passos nas ações do Governo Bias Fortes (1956-61), explicitados nos congressos de desenvolvimento industrial, que planejava a instalação de Cidades Industriais em vários pontos do interior do Estado, buscando a constituição de “polos de crescimento” que evitariam o contínuo inchamento das metrópoles²².

Embora neste esforço pioneiro dificilmente possam ser identificados elementos de continuidade, o que inclusive induz à identificação do BDMG (1963) como marco de referência, data do ano de 1959, resultado do Segundo Congresso do Desenvolvimento Industrial, realizado em Uberlândia, conforme ato do governador do Estado publicado em 29 de agosto de 1959, a criação da Cidade Industrial desta cidade²³. Sem dúvida, esta determinação em favor da industrialização de Uberlândia, que indis-

²¹ Informação apresentada no Jornal *O Diário*, p. 8, 1 ago. 1959.

²² Ver a respeito: Aciub (1983, p. 57).

²³ Ver Revista da Fundação João Pinheiro (DUARTE FILHO, 1979, p. 925).

cutivamente foi resultado dos esforços de representantes locais, marcou o pioneirismo regional dos seus empreendedores.

Foram criados assim dois roteiros para registrar o processo da evolução industrial regional. Por um lado, aquele que parte de um marco histórico, ligando-o linearmente aos acontecimentos ulteriores, sem maiores preocupações com a dominância dos eventos intermediários, fazendo da história inicial o fio condutor determinante, num simples exercício de estática comparativa entre causa e consequência²⁴. Por outro lado, no qual nos enquadrámos, encontra-se a metodologia da investigação histórica, que busca ao longo de todo o processo identificar os elementos estruturais dominantes e, conseqüentemente, responsáveis pelas variações ou não no curso histórico-econômico de determinado espaço geográfico.

Ambos os roteiros apresentam o mesmo ponto de chegada, guiados pela simples avaliação *ex post*, porém podem conduzir a leituras divergentes no que tange às articulações *ex ante*²⁵. Desta forma, faz-se necessário demonstrar a inexistência de uma relação causal entre o respectivo marco histórico e a intensidade dos desdobramentos posteriores, ainda que o primeiro tenha transcorrido em sentido convergente ao segundo, podendo inclusive apresentar inter-relações, sem, contudo, implicar em elemento determinante.

A partir da criação da Cidade Industrial de Uberlândia, dentre outras, como Uberaba e Juiz de Fora, que sequer saíram do papel, percebe-se que o projeto de constituição de “polos de crescimento”, por parte do governo estadual, perdeu fôlego, deixando os anseios de industrialização a cargo dos esforços municipais. Neste sentido é que é possível identificar na constituição do BDMG em 1963 o (re) início daquilo que podem ser consideradas as bases para a formação do aparato institucional de apoio e promoção industrial.

Todavia, no plano municipal, as aspirações de desenvolvimento industrial mantiveram-se acesas, fruto inclusive da ideologia industrializante do período JK. No plano local foi empreendido um intenso movimento para a viabilização industrial, lançando-se mão 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 as empresas potenciais²⁶. Segundo um dos participantes do processo, citado na publicação da Aciub, para atrair as empresas:

²⁴ Enquadraríamos nesta linha a publicação da Aciub (1983), especialmente p. 56-62.

²⁵ As expressões *ex post* e *ex ante* foram utilizadas na linha de raciocínio de seu criador, Gunnar Myrdal. Elas não servem especificamente para avaliar montantes de investimentos, poupança ou consumo, mas para ressaltar a importante inter-relação entre as avaliações e conclusões processadas pós-ocorrido (*ex post*) e as respectivas definições de planos e projetos calculados previamente (*ex ante*), ou seja, em relação ao período vindouro e desconhecido.

²⁶ Ver a respeito: Aciub (1983, p. 58-60). Constam na publicação contatos com empresas como: Krupp, Eternit, Petrobras, Itaú de Cimento, entre outras, além da curiosa e arrojada sugestão de instalação de usina atômica nesta cidade, com utilização da matéria-prima de Araxá.

nós buscávamos as indústrias. Pegávamos a laço. Nós tínhamos um grupo viajando constantemente. Levávamos filmes sobre Uberlândia. Chegamos a fazer reuniões de grande expressão, inclusive uma vez em Porto Alegre. Estivemos com mais ou menos cinquenta industriais na Federação das Indústrias do Estado do Rio Grande do Sul. Com filmes, projetores, slides. Isso foi feito no Brasil inteiro. Viajamos milhares e milhares de quilômetros. Foi um esforço extraordinário. E isso continua. É uma bola de neve. Vai rolar até o fim. Em todos os momentos de desenvolvimento de Uberlândia, a Associação Comercial não tinha um lugar. Ela era sempre a promotora, muito mais do que isso, era criadora desses momentos (Entrevista apud ACIUB, 1983, p. 58).

A despeito de toda esta acirrada estrutura de “marketing”, pode ser constatado que, enquanto o município lutava somente com suas forças locais, poucos benefícios podem ser realmente enumerados. De 1959 a 1964 foi definido apenas o local destinado às novas indústrias, quando então começou a construção das duas pioneiras. Uma delas era uma pequena empresa da própria região, com cinco empregados, que produzia implementos agrícolas e já era conhecida no mercado regional. A outra, do ramo de refrigerantes, originária de capital comercial de Ribeirão Preto com inserção no Triângulo, montou uma fábrica com capacidade de produção de 17 garrafas por minuto²⁷. Estas primeiras empresas não tinham muitas opções de localização e por isso optaram por Uberlândia, pagando no início o preço do pioneirismo de se fixarem no meio do cerrado, sem água, luz, asfalto e telefone.

Mesmo após a inauguração oficial da Cidade Industrial de Uberlândia, em setembro de 1965, continuava a saga das empresas em número de apenas três, ali instaladas. Conforme registro de ata da Aciub de 1966, foram feitas acusações pelos representantes das firmas estabelecidas na “Cidade Industrial” contra entidades municipais e de classe. Eles alegavam que estas vinham se mostrando alheias ao drama das indústrias ali instaladas, onde nada existia que oferecesse condições para a sobrevivência de um parque industrial²⁸.

Neste sentido, os fatos estão a mostrar que todos os esforços vulgarmente difundidos por meio dos discursos locais não coadunam com os resultados verificados. Ou seja, não foi encontrado neste período que precede a intervenção do governo estadual (1959-69) exemplo convincente de empresa que, podendo localizar-se em qualquer área do espaço nacional, tenha sido atraída, “a laço”, para a “promissora” Uberlândia. Reforça-se, então, a análise de que o desenvolvimento industrial verificado nos principais municípios da região resultava basicamente da própria acumulação de renda interna. Portanto, a lógica deste processo respalda-se na crescente integração do mercado e rápida urbanização do espaço regional, articulado à acumulação de renda nos setores agropecuário e comercial. Isto explica a

²⁷ Aciub (1983, p. 89-91).

²⁸ Conforme Livro de atas da Aciub (1943-68), Ata n° 1.276, de 12/04/1966.

predominância do capital regional que, pela própria definição, já indica em um primeiro momento sua limitação espacial de investimentos.

Entre as duas opções de leitura da industrialização regional, deve ser observado que foram as transformações do início da década de 1970, reforçadas pelos subsídios e financiamentos públicos, os elementos determinantes para atrair o capital industrial extrarregional. Os esforços locais de “marketing” e apoio municipal caracterizam o espírito empresarial das representações locais, comuns em vários municípios, e muito mais relevantes para facilitar o que especificamente para determinarem a efetiva atração de capitais extrarregionais. Assim, até que a complementação infraestrutural ganhasse contornos mais sólidos²⁹, a concentração da matéria-prima agrícola e a posição geográfica estratégica da região continuariam à mercê da expansão do capital industrial regional.

Um estudo que muito contribui para esta argumentação refere-se à avaliação da Lei nº 5.261/69, do governo estadual, que por meio da manipulação fiscal procurou incentivar a industrialização do Estado de Minas³⁰. De forma inequívoca, pode-se dizer que tal mecanismo corroborou decisivamente no sentido de influenciar as decisões de localização das empresas. Embora, como bem salienta o texto, “não se pode atribuir ao benefício fiscal instituído pela Lei 5.261 (20) todos os resultados alcançados pela indústria mineira na década de 1970. A ele se agregou um conjunto de fatores, agindo simultaneamente para promover o crescimento do setor” (DUARTE FILHO, dez. 1979, p. 925). É justamente neste conjunto de fatores, momento histórico de desconcentração industrial, somado às potencialidades econômicas imediatamente aproveitáveis, que se pode indagar e ratificar a hipótese de que a região do Triângulo ainda não se enquadrava nos moldes exigidos para a aplicação nacional e internacional do capital. E isso decorre de uma simples averiguação dos resultados, pois

os investimentos e empregos dos projetos beneficiados pelo incentivo fiscal concentraram-se, naturalmente, nas regiões que ofereciam as melhores condições de infraestrutura, uma vez que não existia, na legislação, nenhum critério que beneficiasse alguma região específica (DUARTE FILHO, 1979, p. 929).

Pela análise dos dados da tabela a seguir, verifica-se que a região de planejamento mineira do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba (Região IV) ocupou, em uma hierarquia de 1 a 8, o apagado quinto lugar no que tange aos investimentos gerados pelos projetos beneficiados pela referida lei, em

²⁹ Como exemplo deste ponto, cabe ressaltar que antes da década de 1970 o núcleo urbano de Uberlândia carecia de infraestrutura básica, como água e energia elétrica. Ver a respeito Aciub (1983, p. 69-75).

³⁰ Ver a respeito Revista da Fundação João Pinheiro (DUARTE FILHO, 1979, p. 925-929).

vigor de 1969 a 1975. A primeira conclusão que pode ser tirada, levando-se ainda em consideração que o valor médio dos investimentos fixos na referida região foi um dos mais baixos do Estado, é que as condições potenciais da região (incluindo infraestrutura) ainda não estavam prontas para o capital extrarregional. Grandes projetos de investimento, intensivamente implementados no território mineiro, representavam uma indicação segura de que se o município de Uberlândia realmente apresentasse as potencialidades divulgadas pelos representantes locais, certamente, somados aos esforços da esfera municipal, este benefício fiscal do Estado no mínimo deveria ter motivado na cidade e região resultados semelhantes aos ocorridos nas demais partes do Estado.

Tabela 22 – Investimentos e Empregos Gerados pelos Projetos Beneficiados pela Lei nº 5.261/69 – Minas Gerais – 1970-1978

REGIÕES	INVESTIMENTOS FIXOS		EMPREGOS GERADOS		NÚMERO DE PROJETOS
	Cr\$1000,00 A PREÇOS DE 1977	%	TOTAL	%	
REGIÃO I	35.933.550	66,23	46.314	58,93	152
REGIÃO II	8.869.268	16,35	6.970	8,87	29
REGIÃO III	4.361.802	8,04	12.453	15,85	42
REGIÃO IV	1.271.197	2,34	3.263	4,15	17
REGIÃO V	614.450	1,13	1.824	2,32	7
REGIÃO VI	2.624.534	4,84	6.772	8,62	22
REGIÃO VII	333.509	0,61	407	0,52	3
REGIÃO VIII	251.130	0,46	572	0,73	6
TOTAL	54.259.440	100,0	78.575	100,0	278

Fonte: Duarte Filho (dez. 1979, p. 929).

Além do que já foi exposto, cabe ainda ressaltar que, pela inexpressividade dos investimentos, apenas 2,34% do total, e pelas condições da citada lei, nada indica que representem projetos novos (podendo referir-se a ampliações) ou mesmo de capitais ingressantes na região. Resta assim pesquisar os demais acontecimentos transcorridos na primeira metade dos anos 1970, no intuito de fomentar as condições do empuxo econômico da Região de Planejamento IV.

Como já abordado, as bases infraestruturais do Triângulo Mineiro encontravam-se tracejadas desde finais dos anos 1950, mas não definitivamente consolidadas, o que só veio a ocorrer concretamente no período 1971-74, quando o então governador do Estado (Rondon Pacheco) era um político desta região, indicado pelo poder central. Não se pretende dizer com isso que tenha ocorrido um giro no curso dos acontecimentos, pelo contrário, eles se intensificaram, só que com um “ligeiro” privilégio regional.

No campo da industrialização, o Estado de Minas Gerais retomou a ideia da formação dos centros industriais, por meio da criação da CDI-

MG em 1971, encarregada da execução de obras básicas para a implantação de projetos julgados prioritários e da oferta subsidiária de infraestrutura industrial, consubstanciada nos distritos industriais. Conforme matéria da Revista da Fundação João Pinheiro (DUARTE FILHO, 1979, p. 925), a execução desses projetos contava ainda com o apoio técnico do Indi e técnico-financeiro do BDMG.

Portanto, apresenta-se o novo projeto industrial mineiro do início dos anos 1970, substancialmente diferenciado da empreitada do final dos anos 1950. Naquele período, uma das principais modificações na estrutura do gasto público, de 1959 em relação a 1949, foi a inclusão do item energia e recursos minerais, que passou a representar 7,9% do dispêndio total.

Já no ano de 1972, segundo ainda a Revista da Fundação João Pinheiro (WEITERSCHAN, 1979, p. 729),

são consideravelmente identificadas as aspirações de industrialização do Estado: sem a inclusão das despesas do Instituto de Desenvolvimento Industrial de Minas Gerais (Indi) e da Companhia de Distritos Industriais (CDI/MG), os recursos do Tesouro do Estado destinados à sub-função “Desenvolvimento Industrial” representam 10,6% da despesa total do ano.

Estes elementos retratam a determinação estadual de reduzir o atraso no setor industrial em que, numa escala de dez subfunções, este item só foi superado em dotação orçamentária por educação (29,1%), transporte (13,8%) e segurança pública (13,5%). Devendo ser registrado, ainda, que o item transporte relaciona-se diretamente com as condições para o desenvolvimento industrial³¹.

Dentro deste novo quadro institucional, cogitado no nível de decisão e poder da escala estadual, é que deve ser pensada, a partir de 1972, a criação dos modernos distritos industriais de Uberlândia e Uberaba. Estes, definitivamente, para além do discurso local, passaram a estar capacitados para absorverem os investimentos dos capitais regionais e extrarregionais³². No caso de Uberlândia, a CDI-MG encampou a preexistente Cidade Industrial, englobando a área nova e a antiga, embora sua atuação efetiva tenha se limitado à área incorporada a partir de 1972. Esta informação confirma o relato, segundo o qual, a antiga Cidade Industrial, construída sem observação das exigências técnicas modernas, foi praticamente “esquecida, com seu asfalto em péssimo estado, sem condições de receber benefícios, sem hidrantes e, portanto, com seguro contra incêndio mais caro.” (ACIUB, 1983, p. 62).

Nestas novas circunstâncias, embora ainda continuassem operantes os esforços das representações municipais, torna-se necessário reconhe-

³¹ Revista da Fundação João Pinheiro (WEITERSCHAN, 1979, p. 729-730).

³² Conforme Aciub (1983, p. 61), consta a indicação, em 1972, de representante triangulino para o cargo de diretor da CDI-MG.

cer as condições estruturais em consolidação na primeira metade dos anos 1970, aliadas às incomuns condições de barganha do poder estadual (com nítida predominância dos interesses uberlandenses, incluindo o governador), verdadeiros sustentáculos das transformações em curso.

5.4. Primeiro Plano Mineiro de Desenvolvimento Econômico e Social: a escolha da Região de Planejamento IV

Nos finais dos anos 1960 e mais intensivamente na década de 1970, segundo a Revista da Fundação João Pinheiro (VIEIRA, 1973, p. 76), efetivaram-se esforços nacionais no sentido de expandir as exportações, tendo por substrato a “transformação da agricultura de mercado, sensível aos estímulos de preços e em condições de competitividade internacional [...]”. Com este objetivo, o Governo Federal criou o programa “Corredores de Exportação” que, em linhas gerais, propunha a consolidação de quatro eixos básicos interligando a produção interiorana aos portos de Santos, Paranaguá, Rio Grande e Vitória.

No caso do Triângulo Mineiro e fronteira do Centro-Oeste (servidos pelas BRs 452 e 364), as opções eram o Porto de Santos (por rodovia ou ferrovia) e o Porto de Vitória (por ferrovia). Este último foi incluído posteriormente, com o propósito específico de fazer o escoamento da produção do sul de Goiás, de Minas Gerais e Espírito Santo, sendo que o Governo Federal propunha cumprir a fase infraestrutural até o ano de 1975. Quanto ao Porto de Santos, considera-se desnecessário argumentar a favor da sua viabilidade, uma vez que a análise precedente já mostrou o processo de constituição das intrínsecas inter-relações entre as economias do Triângulo Mineiro e de São Paulo. No caso do Porto de Vitória, as considerações apresentam-se mais complexas devido à inexistência prévia de inter-relações de integração comercial e produtiva entre o Espírito Santo e o Triângulo Mineiro. Assim, mesmo que o sistema de escoamento em planejamento para ser implementado fosse moderno, seria necessário que o custo do frete dos exportáveis cobrisse as despesas de ida e volta entre estas duas regiões. Neste sentido, a menos que estivessem previstas economias de escala ligando o Triângulo ao porto e, posteriormente Vitória-Belo Horizonte-Triângulo, num esquema de manter os vagões cheios nos dois sentidos, tornam-se questionáveis a competitividade CIF dos exportáveis interioranos por este eixo.

Com esta ressalva fica indicado previamente o eixo dominante de um possível enquadramento do Triângulo ao projeto nacional, ou mesmo aos virtuais anseios mineiros de integração econômica longitudinal, como proposta subjacente de reforçar o papel da planejada capital mineira.

Segundo assim a orientação nacional, o governo mineiro elaborou o primeiro Plano Mineiro de Desenvolvimento Econômico e Social (PMDES 1972-76) que, em última instância, propunha a dinamização da “vocação agrícola” do Estado, em uma versão moderna, que incorporas-

se a competitividade internacional e a agroindustrialização. Na definição da área de abrangência do programa, conforme mapa 4, foram arroladas as Regiões II (Zona da Mata), IV (Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba), V (Alto São Francisco) e VIII (Vale do Rio Doce), de acordo com suas respectivas potencialidades. Entretanto, buscando justificar as necessidades intrínsecas de redução do projeto, em função dos limites do financiamento, escolheu-se a Região IV, acrescida dos municípios de Lagamar, Presidente Olegário (da Região VI), Patos de Minas, Carmo do Paranaíba e São Gotardo (da Região V), para ser a beneficiada pelo programa. Segundo os órgãos responsáveis, o Triângulo e o Alto Paranaíba representariam a região de maior potencialidade no que tange ao aumento de produtividade e resultados de mais curto prazo³³.

No que se refere aos aspectos econômicos qualitativos, não seria difícil justificar que realmente esta região apresentava potencialidades naturais, de localização e infraestruturais (incompletas) sub-aproveitadas. Mas deve ser acrescentada a decisiva influência política que, neste período, independente de constituir o principal elemento, foi fundamental para a elucidação das vantagens, agilização dos projetos e sustentação das demandas. Neste sentido, quando a viabilidade econômica não atendia a todos os pré-requisitos da acumulação de capital, atuava a sustentação política do setor público.

Dessa forma, o que mais chamou a atenção foram as decisões de localização dos programas de suporte, que detectaram a existência de três grandes linhas de drenagem (mapa 18):

- a) a transversal norte, recolhendo a produção do sudoeste de Goiás e do norte do Triângulo Mineiro e conduzindo-a a Uberlândia; b) a transversal sul, recolhendo a produção do sul do Triângulo Mineiro, das terras férteis do Vale do Rio Grande e conduzindo-a a Uberaba; c) a longitudinal leste, recolhendo a produção do noroeste mineiro, desde Unai, e conduzindo-a a Patrocínio (VIEIRA, 1973, p. 88).

Partindo destas informações torna-se possível ressaltar de forma crítica a situação na divisão regional do trabalho de Uberaba e Patrocínio. O primeiro ponto refere-se a uma situação já analisada anteriormente, quando foram questionadas as potencialidades polarizadoras de Uberaba em relação ao sul triangulino. De acordo com este estudo, mostrou-se a inviabilidade de polarização econômica de Uberaba nesta área, dado que o sentido principal dos fluxos era definido, primordialmente, em função

³³ Elementos discutidos na matéria da Revista da Fundação João Pinheiro (VIEIRA, 1973, p. 76-78). É preciso informar que a Região de Planejamento IV, mapa 4, não coincide exatamente com a atual mesorregião do IBGE, mapa 2, denominada de Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba. Ao longo da história, estes recortes regionais sofreram pequenas modificações.

da força centrípeta da economia paulista. Pensar tal Transversal Sul (Porto Alencastro-Uberaba) sem considerar suas concorrentes diretas, ou seja, no plano rodoviário a BR-153 (Itumbiara-Frutal-São José do Rio Preto) que corta o Triângulo ao meio e privilegia São José do Rio Preto; a SP-326 que liga Frutal (entroncamento BR-153) a Barretos, e, no plano ferroviário, o ramal da Companhia Paulista, que possui ponto terminal às margens do Rio Grande próximo a Frutal, representa um “desconhecimento” da estrutura regional de integração na divisão nacional do trabalho. Além do mais, a Transversal Sul enquadrava-se nos 20% do sistema viário regional de mais difícil consecução, seja nos trechos apenas programados (Uberaba-Frutal-Iturama), seja em trechos considerados prioritários, porém sequer previstos no Plano Nacional de Viação. Desta forma, esta parte do Programa não só apresentava contratendências econômicas, como restrições financeiras, as quais contribuíram para o aborto da Transversal Sul, que se efetivou apenas no trecho Iturama-Frutal, paradoxalmente em detrimento de Uberaba, reforçando o domínio mercantil de São José do Rio Preto no Pontal do Triângulo.

Em segundo lugar, encontra-se a escolha de Patrocínio como terceira cidade com características de polo. Na verdade, em toda a análise, não foram encontrados elementos que permitissem identificá-la como portadora de potencialidades polarizadoras na região.

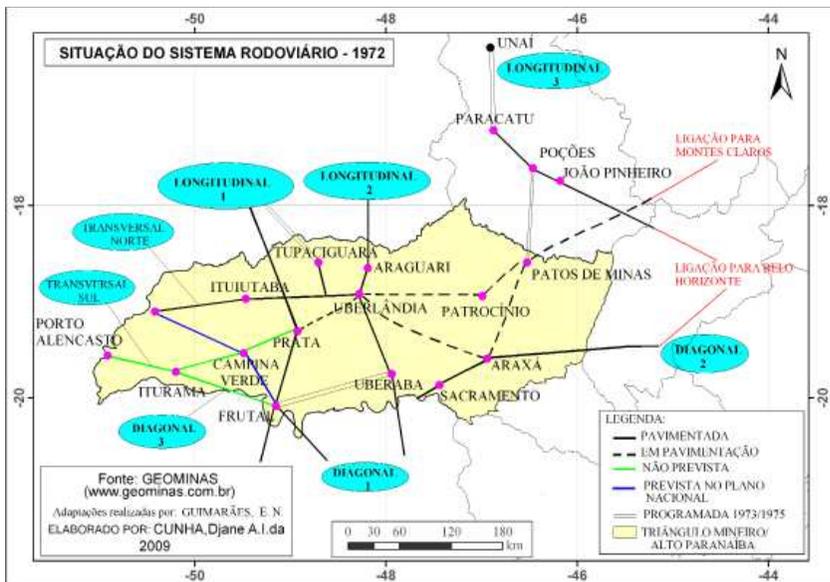
Assim, respaldando-se na condição de Patrocínio se encontrar servida por via férrea, projetava-se atrair o fluxo da Longitudinal III (Unai-Patos de Minas), transformando, pela vontade do poder político, a economia desta cidade em um polo regional. Esta escolha era questionável por dois motivos. Primeiro, porque a única vantagem que se tinha de concreto em Patrocínio era a ligação ferroviária com a capital mineira e o Porto de Angra dos Reis, com todas as debilidades de um transporte ferroviário construído na década de 1920 e praticamente não remodelado até os anos 1970. Por outro lado, tanto a Longitudinal III quanto a Transversal Sul, representavam partes programadas, porém dependentes de dotações orçamentárias não garantidas. Além disso, o trecho Patos de Minas-Poções poderia vir a enfrentar a concorrência financeira de um traçado alternativo entre Patos de Minas e Montes Claros, em fase de asfaltamento.

Em outro enfoque, mesmo que tivesse sido possível a construção da Longitudinal III, ainda assim poderia ser considerada, do ponto de vista econômico, inadequada a escolha de Patrocínio como terceiro polo regional. Era preciso reconhecer, principalmente a partir do asfaltamento da BR-365 (Uberlândia-Patrocínio-Patos de Minas), que a polarização uberlandense avançaria neste sentido, debilitando as potencialidades de atuação regional de Patrocínio. Por um lado, considerando suas condições econômicas, a própria distância de Patrocínio ao noroeste mineiro (Paracatu, Unai etc.) dificultava a sustentação de uma área de influência econômica para muito além de seus domínios locais. A alternativa seria

a projeção de outra via complementar, ligando Patrocínio diretamente a economia paulista, criando um corredor longitudinal entre o noroeste mineiro e o interior de São Paulo.

Entretanto, como se percebe pelo desenho do mapa 18, o objetivo do Programa era canalizar o fluxo do noroeste de Minas, municípios de Unai, Paracatu e João Pinheiro, para o núcleo de Patrocínio. Mas sem uma ligação direta para São Paulo, este município não teria força de atração suficiente e tenderia a ser polarizado por Uberlândia.

Mapa 19 – Situação do Sistema Rodoviário – 1972



Fonte: Revista da Fundação João Pinheiro (VIEIRA, 1973, p. 89-90). Adaptações e acréscimos de responsabilidade do autor.

Por outro lado, um dos maiores obstáculos econômicos para este eixo era enfrentar a concorrência de Uberlândia e Belo Horizonte (ligada ao noroeste mineiro pela BR-040) e, ao mesmo tempo, não poder contar com elementos de integração comercial e produtiva oriundos do corredor de exportação de Vitória. De fato, o município que apresentava as melhores condições de polarização do noroeste mineiro era Patos de Minas. Este município tinha uma limitação estrutural, qual seja, não possuía ferrovias. Entretanto, poderia ser ligado por moderna rodovia diretamente com Araxá e depois com o interior paulista, permitindo a emergência de um novo corredor de integração com São Paulo.

além da complementação viária de suporte ao setor de comércio, ainda que os benefícios apresentem certa defasagem temporal. Neste sentido, apesar da fundamental participação do setor público como construtor da infraestrutura, da prestação de serviços básicos e do financiamento do setor privado, elementos essenciais à acumulação de capitais, comumente esquecido nesta função basilar, retorna como intruso coletor de impostos, mesmo quando comprovadamente regressivos.

5.5. Potencialidades econômicas do Triângulo Mineiro na década de 1970

A análise anterior mostrou claramente que não se pode falar previamente da economia triangulina como um conjunto de interesses homogêneos, com potencialidades econômicas convergentes. Antes disto, faz-se necessário analisar os desempenhos das suas respectivas economias municipais, no intuito de apreender as características diferenciais da evolução econômica espacial intrarregional. Neste sentido, é preciso entender que a Região de Planejamento IV (mapa 4)³⁵, área econômica diretamente articulada à economia paulista, no âmbito da divisão interregional do trabalho, vem respondendo aos impulsos da economia nacional a partir de uma forte integração com o principal centro de gravidade nacional: São Paulo.

Todavia, uma característica marcante foi não só sua capacidade de absorver estes impulsos, mas fazê-lo retendo parte substancial do excedente, o que tem possibilitado a formação de uma rede urbana regional com subnúcleos de polarização internos. Este fator absorção de renda, essencial nesta análise, guarda inter-relação direta com a produtividade regional (recursos naturais e infraestrutura criada) e com a distância física de outros núcleos de polarização integrados ao fluxo econômico dominante (ponderada pelo estado das artes e pela tributação efetiva e diferenciada entre os Estados). O desempenho diferencial desta função de apropriação de renda possibilita uma sobreposição de funções regionais, determinando a gradativa emergência de uma divisão intrarregional do trabalho. Como reflexo pós-década de 1950, observa-se o desenvolvimento de uma verdadeira economia regional, articulada aos interesses econômicos e sociais deste “ranking” de núcleos de polarização internos.

Cabe observar que ao analisar a situação regional posta até meados dos anos 1970 não era possível inferir sobre desdobramentos oriundos de alterações posteriores, principalmente em relação às transformações no se-

³⁵ Como já foi ressaltado, o desenho da Macrorregião IV e a composição dos seus municípios não é a mesma da mesorregião do Triângulo Mineiro (mapa 2). Entretanto, conforme discutido, o que importa não é o desenho geográfico de referência, pois embora este sirva de apoio visual, não necessariamente se confunde, ao longo da história, com a região de influência do polo principal e a rede urbana que se forma.

tor de transportes (fluxos econômicos). Novas intervenções no cenário da infraestrutura regional e particularmente as transformações tecnológicas incorporadas demonstraram uma enorme capacidade de interferência na divisão intrarregional do trabalho, notadamente quando relacionadas às ligações com o centro dinâmico da economia brasileira³⁶. No caso do Triângulo Mineiro, esta questão encontra-se duplamente presente, pois interagiram em um sentido geográfico único, tanto os impulsos dinâmicos da economia interna (economia paulista) quanto aqueles referentes ao mercado externo (através do Porto de Santos principalmente). Assim, a própria recomposição ou obsolescência desta infraestrutura preexistente e relativamente moderna nos idos dos anos 1970 deve ser pensada vis-à-vis ao conjunto das demais condições presentes no espaço nacional.

Entretanto, é preciso distinguir também a transição emergente no Triângulo, neste período, quando seu espaço, predominantemente dominado pelo capital regional, inicia um processo de absorção do capital extrarregional, impondo as mesmas condições de valorização e competitividade dominantes no espaço nacional. Este movimento de abertura da região ao investimento dos capitais nacional e internacional, iniciado na segunda metade da década de 1970, veio alterar a lógica preexistente da acumulação regional, quando produção, polarização, apropriação e expansão guardavam certa correlação, pois o espaço de inversão do capital regional era a própria região. No período que se iniciou a partir deste momento, nota-se que a reprodução do capital não mais ficou sob a contingência da sequência produção-apropriação-reinvestimento local, inclusive no caso do capital regional, que passou a se expandir para além dos limites da região, alterando as condições do crescimento econômico regional.

O período de predomínio do capital regional, que foi denominado de primeira fase, precisa ser explicado, pois é a própria razão de ser da sua coexistência na segunda fase. A partir da análise precedente, é possível reconhecer a evidência no Triângulo Mineiro daquilo que se pode considerar uma barreira à entrada de capitais extrarregionais, a despeito do caráter paradoxal dos esforços das representações regionais no sentido de atrair capitais acumulados fora da região. Esta circunstância foi responsável pela manutenção da região fora do domínio da lógica de acumulação nacional, possibilitando ao capital regional beneficiar-se da integração produtiva e comercial e fortalecer-se no desempenho das referidas funções de produção, polarização, apropriação e expansão regional.

Entende-se que tal processo decorreu de um período histórico marcado por certas condições específicas, intimamente inter-relacionadas. Em primeiro plano, a posição estratégica da região no que tange à integração econômica entre a economia paulista e o Centro-Oeste brasileiro, vista à

³⁶ As transformações recentes no Centro-Oeste, destacando-se a modernização da agricultura e a urbanização crescente, representam tendências em curso sobre uma possível reorganização espacial da estrutura de polarização do interior.

luz do sistema de transportes previamente analisado, privilegiando de forma diferenciada alguns núcleos urbanos. Em segundo lugar, a distância intermediária do Triângulo Mineiro, situado entre São Paulo e o Centro-Oeste, possibilitando ao capital regional absorver as funções complementares ao complexo econômico paulista, não só pelas históricas dificuldades administrativas da projeção nacional dos vários capitais envolvidos como pela própria tendência, já referida (1930-70), da concentração espacial do capital. Assim, o Triângulo, um espaço relativamente distante do foco central da acumulação nacional, pode vislumbrar uma concorrência do capital extrarregional de factível combatividade pelo emergente capital local, principalmente no que tange ao suprimento da pulverizada demanda do interior da própria região e de toda fronteira do Brasil-Central. Em terceiro, ao longo do processo de complementação infraestrutural (1956-74) e, à medida que este processo avançava de forma ainda incompleta, refletia-se muito mais estímulos à integração comercial e produtiva do interior e ao capital regional emergente do que garantias potenciais atrativas ao capital de espacialidade nacional concentradora. Em quarto, as condições naturais da região e da área de polarização, potencializadas pela infraestrutura emergente, possibilitaram uma produtividade diferencial do capital ali aplicado, com responsabilidade intrínseca sobre a intensidade da acumulação de renda na região. E, por fim, a absorção de todas estas condições pelo capital regional dava-lhe uma dimensão financeira e administrativa em crescendo, o que ampliava gradativamente as barreiras à entrada ao capital extrarregional.

As alterações em curso na economia brasileira no início dos anos 1970, apoiadas pela decisiva participação do aparato público, promoveram um conjunto de novas oportunidades produtivas no país e na região. Isto em todos os setores da sua economia, notadamente na modernização da agricultura comercial e industrialização (incluindo a intensificação de imigração, urbanização e formação do mercado de mão de obra), ainda que certa defasagem temporal conflite seus resultados tardios com um movimento contrário de inflexão da economia nacional. Nesta segunda fase, os investimentos foram maiores do que a própria acumulação interna, decorrente da entrada de capitais com origem extrarregional. Também o dinamismo do espaço regional passou a competir diretamente com o espaço extrarregional pela continuidade da sua reprodução econômica. Assim, os fatores responsáveis pela acumulação regional de capitais, analisados ao longo deste estudo, não podiam representar garantias para o futuro econômico da região. A nova fase, que se iniciou em meados dos anos 1970, demanda outro estudo no sentido de apontar as potencialidades da continuidade e fomento da expansão regional, como partícipe do espaço nacional, bem como caracterizar o próprio comportamento do capital regional face à concorrência externa.

Desse modo, considerando que este estudo teve por objetivo montar um quadro do desenvolvimento regional até a década de 1970, a análise subsequente buscou apoio nos indicadores do recenseamento de 1975. Entretanto, antes de apresentar os dados, faz-se necessário realizar algumas observações

referentes às alterações de nomenclatura e agregações utilizadas pelo IBGE no recenseamento em questão. Conforme comentado no início deste trabalho, tanto as denominações quanto a composição das microrregiões, mesorregiões ou regiões de planejamento sofreram alterações ao longo das últimas décadas e, portanto, precisam ser acompanhadas para poderem proporcionar uma correta identificação das transformações regionais em curso. Assim sendo, utilizou-se como procedimento metodológico apresentar as tabelas do recenseamento de 1975 no mesmo padrão em que elas estão disponíveis na publicação do IBGE. A única alteração realizada foi a inclusão das informações sobre Patos Minas, principal município da atual microrregião com a mesma denominação (ver Anexo D) e que em 1975 não pertencia à microrregião do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba (IBGE) e nem à macrorregião IV de planejamento do governo de Minas Gerais (Seplan/MG). De forma geral, entre as alterações nos dados a seguir, pode-se destacar a ausência dos municípios que compõem a microrregião de Patos de Minas; a mudança de nomenclatura das microrregiões do Pontal do Triângulo Mineiro e Planalto de Araxá; e também o caso da microrregião denominada em 1975 de Alto Paranaíba, que passou a chamar-se microrregião de Patrocínio, perdendo dois municípios, Indianópolis e Cascalho Rico, que foram anexados à microrregião de Uberlândia.

5.5.1 As transformações na agropecuária regional

A análise dos dados do Censo Agropecuário de 1975 revela que a transformação da agropecuária regional ainda representava apenas um projeto em germe. Seus importantes desdobramentos ulteriores e de grande impacto diferenciado na economia dos municípios remontam ao período pós-1975, quando então ganharam evidências os resultados decorrentes dos vários programas implementados na região e na área de cerrado³⁷.

Entre as informações coletadas no recenseamento de 1975, nota-se que os respectivos valores de número de tratores, uso de calcário e práticas de conservação do solo não demonstram em conjunto uma expressiva modernização da agricultura. Na verdade, a evolução mais significativa encontra-se representada pelo crescimento do número de tratores, que passou de 1.703 para 6.848 no período que vai de 1960 a 1975, indicando muito mais o apoio do crédito rural à demanda industrial de máquinas e implementos do que a efetiva incorporação de novas tecnologias pela agropecuária. Esta afirmação

³⁷ Trata-se dos seguintes programas: primeiro PMDES, como parte integrante do Programa Corredores de Transportes para Exportação; o Programa de Assentamento Dirigido do Alto Paranaíba (Padap), o Programa de Desenvolvimento dos Cerrados (Polocentro), o Programa de Cooperação Nipo-Brasileira para Desenvolvimento dos Cerrados (Prodecer) etc., que, além do crédito público, contaram com o apoio da Cooperativa de Cotia e do capital internacional (contemplando os projetos agropecuários Campo e Jica). Ver França (1984) e também Pessoa (1988).

Tabela 23 – Dados selecionados sobre o setor agropecuário no Triângulo Mineiro – ano de 1975

Dados Selecionados Microrregiões e Municípios	Total Estabelecimentos	Área Total (ha.)	Total Tratores	Uso de Calcário	Práticas de Conservação solo	Pecuária			
						Rebanho Bovino	Bois e Garrotes de corte	Vacas	Produção Leite (Mil litros)
ALTO PARANAÍBA	7.236	1.193.111	659	631	1.829	532.323	10,5	35,2	62.078
Abadia dos Dourados	733	89.352	33	4	391	51.158	3,3	36,7	5.161
Cascalho Rico	337	39.655	1	4	118	31.255	13,7	33,5	2.195
Coromandel	1.188	314.060	120	70	149	105.644	5,2	37,4	10.497
Cruzeiro da Fortaleza*	201	18.521	15	7	156	13.053	19,0	33,1	2.014
Douradoquara*	264	25.312	8	2	156	17.554	6,8	33,7	2.663
Estrela do Sul	484	124.572	45	13	8	52.015	30,7	26,6	2.707
Grupiara*	152	20.193	9	2	8	15.339	27,5	28,8	969
Indianópolis	364	58.768	26	8	185	19.867	5,2	35,9	1.388
Monte Carmelo	751	113.455	58	31	36	52.732	12,9	34,7	5.346
Patrocínio	2.129	248.271	235	411	552	117.044	8,8	37,2	22.603
Romaria*	110	26.354	27	14	13	6.642	6,4	36,5	519
Serra do Salitre	523	114.597	82	65	57	50.020	3,6	37,7	6.015
UBERLÂNDIA	9.912	1.971.851	2.571	732	1.851	1.102.750	17,1	32,8	85.284
Araguari	1.480	244.786	175	161	202	156.325	17,4	32,9	16.234
Cachoeira Dourada*	115	17.273	42	1	71	15.629	26,3	22,9	385
Canápolis	394	87.748	183	15	92	51.421	20,0	32,8	2.896
Capinópolis	477	57.728	210	16	259	37.513	27,2	26,5	2.112
Centralina	261	29.783	132	10	41	15.447	1,60	41,6	1.127
Gurinhata*	805	174.873	161	11	28	107.426	10,2	36,6	8.071
Ipiacū*	158	45.064	73	6	67	50.322	43,8	18,4	1.129
Ituiutaba	1.154	246.852	373	85	299	128.942	11,8	35,8	9.886
Monte Alegre de Minas	1.303	244.771	208	54	71	76.704	1,9	40,2	6.316
Santa Vitória	852	263.257	254	29	106	218.332	31,8	26,4	8.114
Tupaciguara	1.204	200.218	362	111	181	112.536	9,5	33,9	12.529
Uberlândia	1.709	359.499	398	233	434	132.153	5,2	39,1	16.485

OBS.: * Municípios criados depois de 1960.

Fonte: IBGE (1975). *Censo agropecuário*.

Continuação da Tabela 23 – Dados selecionados sobre o setor agropecuário no Triângulo Mineiro – Ano de 1975

Dados Selecionados	Total Estabelecimentos	Área Total (ha)	Total Tratores	Uso de Calcário	Práticas de Conservação solo	Pecuária			
						Rebanho Bovino	Bois e Garrotes de corte	Vacas	Produção Leite (Mil litros)
PONTAL DO TRIANGULO MINEIRO	8.551	1.975.843	1.833	487	793	1.047.331	11,8	35,1	77.841
Campina Verde	1.124	321.400	215	17	342	154.974	7,7	36,6	8.567
Comendador Gomes	349	90.751	48	48	10	46.848	13,5	35,3	4.345
Fronteira*	142	13.142	37	11	7	10.035	13,7	37,0	1.190
Frutal	1.151	199.518	263	212	61	123.515	10,1	36,2	13.532
Itapagipe	1.384	176.814	137	30	20	110.792	11,6	34,5	11.848
Iturama	2.416	538.672	643	29	195	310.727	15,4	32,8	15.549
Pirajuba	236	34.669	27	4	4	16.762	1,3	38,7	2.038
Planura*	126	35.463	98	52	30	15.741	19,1	28,3	1.627
Prata	1.204	463.400	215	79	116	202.359	10,6	37,1	16.769
São Francisco de Sales*	419	102.014	150	5	8	55.578	12,0	35,4	270
UBERABA	3.650	868.867	1.058	680	1.156	418.358	8,5	38,2	47.112
Água Comprida	164	46.222	91	59	58	22.144	18,9	34,6	2.232
Campo Florido	290	130.854	96	43	50	49.964	6,1	40,5	5.660
Conceição das Alagoas	688	119.400	138	86	124	67.142	7,1	39,4	9.975
Conquista	461	61.764	216	76	362	37.077	8,2	39,9	3.669
Uberaba	1.757	401.701	434	391	457	186.632	9,6	36,5	22.066
Veríssimo	290	108.926	83	25	105	55.399	4,9	41,1	3.510
PLANALTO DE ARAXÁ	6.154	1.381.561	724	415	1.140	518.807	4,2	40,3	82.523
Araxá	385	117.276	87	80	143	50.982	3,1	42,2	12.181
Campos Altos	280	66.674	69	41	34	24.424	5,4	37,2	5.083
Ibiá	712	249.340	128	101	81	94.937	4,2	44,0	12.416
Iraí de Minas*	377	36.489	12	4	62	19.882	3,5	35,9	2.250
Nova Ponte	383	102.874	43	3	134	30.146	1,8	40,9	2.578
Pedrinópolis*	181	35.960	17	11	29	17.776	9,8	34,4	1.862
Perdizes	991	239.392	162	70	97	92.700	5,7	41,0	17.465
Pratinha	330	61.980	2	11	8	22.060	3,5	39,4	3.220
Sacramento	1.621	290.005	129	71	385	106.727	4,2	38,4	15.128
Santa Juliana	437	64.884	61	15	148	25.988	1,0	43,1	4.454
Tapira*	457	116.689	17	8	19	33.185	3,0	37,5	5.886
Patos de Minas**	2.885	266.921	124	101	811	169.925	10,0	35,2	19.848

OBS.: * Municípios criados depois de 1960.

**Patos de Minas não estava incluído na Macrorregião de Planejamento IV.

Fonte: IBGE (1975). *Censo agropecuário*.

respalda-se nos baixos índices de práticas de conservação do solo, comuns na agricultura comercial moderna e no reduzido uso do calcário para correção dos solos, elemento imprescindível na exploração adequada da área dos cerrados. Excetuando-se a destacada situação do município de Patrocínio, privilegiado pelo primeiro PMDES, nas demais áreas parece que a tendência ainda era o uso depredatório das terras de maior fertilidade natural.

Em Patrocínio, realmente já se esboçava um crescimento da agricultura que coadunava com as práticas modernas de exploração do cerrado. Neste município, não só o número de tratores cresceu de três em 1960 para 235 em 1975, como pode ser destacada a intensificação das práticas de correção (calcário) e “conservação” dos solos, além do generalizado crescimento da produção agrícola, com ressalva para os exportáveis café e soja.

No caso dos demais municípios, foi possível perceber que o desempenho do setor agrícola guardou uma relação de dependência intrínseca com a fertilidade natural, desenvolvendo-se particularmente nas adjacências dos vales dos principais rios, sobre antigas áreas de matas. Em outras palavras, excetuando a particularidade de Patrocínio, objeto de um projeto estatal piloto de investimentos, os dados expressam um incipiente desenvolvimento da agricultura regional que tão-somente ensaiava a utilização das ditas práticas renováveis.

A análise dos dados da pecuária confirma sua estrutura inelástica diante das transformações econômicas. Poucas mudanças históricas podem ser notadas, predominando o crescimento vegetativo e a estabilidade econômica. Percebe-se que nas áreas mais ao leste, Planalto de Araxá e Alto Paranaíba, historicamente menos dinâmicas do ponto de vista da inserção mercantil, prevaleceu a pecuária de cria e leite. No Pontal do Triângulo, onde se encontravam as maiores invernações e a melhor integração com Barretos e Araçatuba (polos pecuários paulistas), a pecuária de corte era predominante. Vários municípios de leste a oeste apresentaram expressivos rebanhos bovinos, demonstrando não haver uma correlação direta entre inserção nos principais fluxos do mercado e a importância e densidade da pecuária.

Em geral, excetuando-se os municípios que investiram na qualidade do rebanho, por meio do melhoramento genético e da apuração de raças³⁸, pode-se apontar duas distintas situações da pecuária regional. Com a modernização da agricultura e consequente valorização das terras, nos locais onde era desenvolvida predominantemente a pecuária de corte, não fica evidente uma grande pressão de transformação do uso da terra para lavouras. Nestes espaços, a ampliação da agricultura pôde ser compatibilizada com a intensificação da pecuária, sem prejuízos econômicos para a última. Já no caso da pecuária leiteira, a concorrência mercantil da agricultura não poderia ser transformada em intensificação, tanto pela baixa qualidade do rebanho e pela própria especificidade de preço do produto quanto, em média, pela limitada situação empresarial e financeira dos pecuaristas deste setor. Com isso, a acumulação rural nas zonas de pecuária leiteira sofreu, a partir dos anos 1970, uma gradativa descapitalização.

³⁸ A análise da qualidade do rebanho merece um estudo específico.

Tabela 24 – Dados selecionados da produção agrícola no Triângulo Mineiro – ano de 1975

DADOS SELECIONADOS	PRODUÇÃO AGRÍCOLA (SAFRA DE 1974)									
	CAFÉ		ARROZ		MILHO		FEIJÃO		SOJA	
	TON	Ton/(ha)	TON	Ton/(ha)	TON	Ton/(ha)	TON	Ton/(ha)	TON	Ton/(ha)
ALTO PARANAÍBA	1.942	0,841	31.451	0,604	34.300	1,154	3.625	0,359	6.843	0,976
Abadia dos Dourados	5	2,500	1.945	0,586	4.502	1,245	445	0,319	ND	ND
Cascalho Rico	1	1,000	196	0,494	1.471	1,284	99	0,274	ND	ND
Coromandel	54	0,168	5.239	0,506	6.151	1,107	642	0,330	1.724	0,970
Cruzeiro da Fortaleza*	3	1,500	617	0,445	831	1,118	75	0,223	20	1,250
Douradoquara	1	0,500	478	0,423	829	1,207	38	0,228	ND	ND
Estrela do Sul	1	1,000	667	0,418	1.237	0,861	54	0,244	210	1,050
Grupiara*	ND	ND	79	0,324	505	0,920	18	0,367	ND	ND
Indianópolis	2	2,000	792	0,418	1.669	1,164	83	0,249	9	0,265
Monte Carmelo	33	0,524	2.070	0,419	2.701	0,951	213	0,262	250	0,744
Patrocínio	1.672	1,012	16.934	0,794	11.590	1,219	1.636	0,428	2.936	1,257
Romaria*	2	0,286	485	0,361	276	0,800	14	0,341	831	0,675
Serra do Salitre	169	0,660	1.951	0,471	2.539	1,353	307	0,494	863	0,800
UBERLÂNDIA	282	0,467	65.517	0,737	176.606	1,816	632	0,293	16.500	1,134
Araguari	132	0,709	4.031	0,580	5.859	1,024	283	0,298	828	1,288
Cachoeira Dourada*	ND	ND	351	1,232	6.533	2,747	ND	ND	314	2,165
Canápolis	0	0	2.249	0,818	14.613	1,855	1	0,500	1.704	1,158
Capinópolis	ND	ND	1.491	0,891	34.313	2,747	0	0	3.379	1,530
Centralina	ND	ND	834	0,748	8.207	1,838	0	0	1.054	1,582
Gurinhata*	ND	ND	9.482	0,809	10.281	1,304	10	0,556	146	1,339
Ipiacu*	ND	ND	982	0,146	12.317	3,296	2	0,286	733	1,123
Ituiutaba	ND	ND	10.981	0,672	23.781	1,664	8	0,145	1.101	0,774
Monte Alegre de Minas	66	0,917	8.404	0,769	6.999	1,637	31	0,261	978	1,114
Santa Vitória	0	0	10.529	0,760	22.980	1,760	12	0,800	362	0,870
Tupaciguara	39	0,236	9.311	0,722	22.700	1,654	41	0,281	4.257	0,966
Uberlândia	44	0,244	6.873	0,720	8.023	1,186	244	0,289	1.644	1,073

OBS.: * Municípios criados depois de 1960.

Fonte: IBGE (1975). *Censo agropecuário*.

Continuação da Tabela 24 – Dados selecionados da produção agrícola no Triângulo Mineiro – ano de 1975

DADOS SELECIONADOS	PRODUÇÃO AGRÍCOLA (SAFRA DE 1974)									
	CAFÉ		ARROZ		MILHO		FEIJÃO		SOJA	
	TON	Ton/(ha)	TON	Ton/(ha)	TON	Ton/(ha)	TON	Ton/(ha)	TON	Ton/(ha)
PONTAL DO TRIÂNGULO MINEIRO	24	0,381	79.645	0,645	58.936	1,000	32	0,571	6.439	1,240
Campina Verde	3	1,500	16.763	0,654	9.039	0,754	1	0,250	0	0
Comendador Gomes	0	0	2.892	0,832	766	0,958	0	0	0	0
Fronteira*	0	0	393	0,480	877	1,600	0	0	180	1,622

continua na página 215

Frutal	0	0	6.818	0,654	4.367	1,271	18	0,857	2.139	0,899
Itapagipe	0	0	11.049	0,735	9.921	1,623	1	0,500	184	1,165
Iturama	19	0,317	23.972	0,578	20.896	0,775	3	0,300	555	1,247
Pirajuba	ND	ND	697	0,853	134	1,063	0	0	168	0,753
Planura*	0	0	2.536	0,947	2.079	1,400	0	0	2.344	2,180
Prata	1	1,000	10.419	0,768	5.585	1,518	9	0,450	219	1,028
São Francisco de Sales*	0	0	4.104	0,433	5.274	1,401	0	0	650	1,102
UBERABA	284	1,251	24.167	0,721	26.998	1,218	72	0,169	8.543	1,120
Água Comprida	9	1,500	958	0,597	2.921	1,173	0	0	4.147	1,098
Campo Florido	0	0	2.100	0,926	894	1,361	0	0	0	0
Conceição das Alagoas	1	1,000	3.241	0,599	4.846	1,175	3	0,429	1.601	0,990
Conquista	39	0,386	3.577	0,729	5.152	1,354	9	0,065	2.417	1,346
Uberaba	233	2,047	11.851	0,726	10.444	1,106	59	0,211	296	1,069
Veríssimo	2	0,500	2.440	0,813	2.742	1,661	1	1,000	82	0,603
PLANALTO DE ARAXÁ	3.865	0,561	14.011	0,518	30.225	1,279	1.512	0,303	4.272	0,812
Araxá	478	0,522	1.648	0,475	3.990	1,513	109	0,298	42	1,400
Campos Altos	502	0,462	36	0,581	922	1,056	48	0,281	44	0,620
Ibiá	537	0,571	1.760	0,513	4.215	1,097	210	0,359	480	0,698
Iraí de Minas*	32	0,508	632	0,528	1.180	1,168	95	0,279	435	0,815
Nova Ponte	24	0,155	873	0,537	1.797	1,281	140	0,293	1.485	0,990
Pedrinópolis*	48	0,539	185	0,444	1.157	1,555	98	0,368	5	0,833
Perdizes	1.152	0,664	3.663	0,528	6.798	1,515	193	0,307	827	0,629
Pratinha	83	0,589	27	0,355	659	0,992	35	0,376	0	0
Sacramento	862	0,577	4.200	0,548	4.339	0,958	159	0,309	865	0,981
Santa Juliana	91	0,722	757	0,441	3.329	1,506	249	0,264	5	1,000
Tapira*	57	0,407	230	0,539	1.838	1,483	178	0,297	84	0,362
Patos de Minas**	112	0,918	3.388	0,681	29.390	1,877	5.267	0,362	147	0,351

OBS.: * Municípios criados depois de 1960.

Patos de Minas não estava incluído na Macrorregião de Planejamento IV.

Fonte: IBGE (1975). *Censo agropecuário*.

Modificando o enfoque da agropecuária tradicional e observando pelo prisma do produto agrícola, o leitor pode notar algumas alterações substanciais. O feijão, considerado um dos produtos tradicionais de consumo interno, apresentou um franco declínio de produção e produtividade nas áreas de mercado mais densas, subsistindo apenas no rol das maiores safras, particularmente nas áreas de integração retardatória do Alto Paranaíba e Planalto de Araxá. Mesmo nestas, ou seja, a porção mais “mineira” do Triângulo, grande parte do seu cultivo deveu-se à prática tradicional de intercalá-lo à produção de milho.

No caso do arroz, conhecido produto de consumo interno, fica claro que a produção regional aumentou de 148.573 toneladas em 1960 para 214.791 toneladas em 1975. Nesta ampliação fica evidente um interessante deslocamento espacial do grão, tradicionalmente cultivado no norte do Triângulo. Os dados de 1975 confirmaram uma tendência histórica deste cultivo, que se iniciou nas proximidades de Uberlândia por volta de 1925.

À medida que as terras ficavam cansadas, o arrendamento encarecia e os transportes ampliavam o espaço de aproveitamento produtivo, o plantio

deslocava-se para novas áreas, passando por Ituiutaba, Tupaciguara, sudoeste de Goiás, Mato Grosso e, em uma vertente interna, atingiu o Pontal do Triângulo Mineiro. O que se conclui é que, a despeito do aumento da produção de arroz, não há indicativo do limiar de uma modernização agrícola, mas apenas uma resposta extensiva, com produtividade decrescente, aos impulsos do mercado.

Já a produção do milho, com grande crescimento, apresenta duas situações que chamam a atenção. A primeira refere-se às áreas onde persistiram as práticas tradicionais, grande parte associadas com feijão, em que se percebe nitidamente que a produtividade decresceu, tomando-se o recenseamento de 1975 em relação a 1960. Nestas áreas, sendo Patos de Minas o exemplo marcante, o milho continuou sendo cultivado pelos métodos manuais, desgastando a fertilidade da terra e, predominantemente, sem uso de sementes selecionadas. Esta produção pode ser caracterizada pela baixa inter-relação mercantil e voltada quase exclusivamente para o próprio consumo rural “in natura”. A segunda situação ocorreu nas áreas com mecanização mais expressiva, onde se destacaram o incremento de área plantada e o aumento de produtividade. Nestas, o milho foi plantado em cultivo simples e, pelo que tudo indica, empregando-se técnicas modernas de produção.

Nota-se, claramente, que as referidas transformações no cultivo do milho tiveram por base a microrregião de Uberlândia. O que se explica pelo fato desta ter sido beneficiada pelo Subprograma de Crédito Integrado à Produção Agropecuária e Conservação dos Solos que, segundo Freitas (1972), teria programado para o ano agrícola de 1972-73 montantes a serem aplicados na região de 20 milhões de cruzeiros, em caráter experimental, com previsões de ampliação para 60 e 80 milhões nos anos subsequentes³⁹.

Esta nova estrutura produtiva do milho regional gerou um excedente comercializável e ampliou as potencialidades do fomento de atividades de processamento e transformação desta matéria-prima. Assim, a partir da década de 1970, a produção do milho tem que ser tratada com a dualidade que lhe tornou característica na região.

Por fim, é importante apresentar o caso dos principais produtos exportáveis, café e soja, expressões mais límpidas da modernização que se procura captar no período. O café como cultura permanente, que exige, portanto, um prazo mínimo de maturação, apresenta dados de quantidade colhida ainda não representativos, considerando tratar-se de uma produção que principiou sua fase moderna na região no início da década de 1970. Desta forma, ao apresentar as estatísticas do plantio de café, tem-se claro a incipiência dos dados para dimensionar o potencial produtivo, embora já sirvam para interpretar a tendência da cafeicultura regional. Com isso, percebe-se um considerável incremento dos cafezais na região, com destaque para os municípios de Patrocínio, Araguari e Perdizes. Embora apenas Patrocínio e Perdizes já pudessem ser assumidas como principais

³⁹ Ver detalhes do programa de crédito rural em Freitas (1972, p. 78-79).

produtoras regionais, o início dos anos 1970 ficou marcado como o alvorecer da cafeicultura do cerrado. Ou seja, ainda que no momento do recenseamento não estivesse explícito, tomando por base a estatística da produção, pode-se dizer que a cafeicultura começava a indicar as transformações na agricultura regional. Como exemplo, podem ser apontados os casos dos municípios de Patrocínio e Araguari, respectivamente com 2.667.528 e 349.258 pés em idade produtiva, e 3.567.090 e 2.719.816 pés plantados em 1974. Além disso, faz-se necessário ressaltar que a cafeicultura desenvolvida no Planalto de Araxá, nas décadas anteriores, não apresenta relação de continuidade com os incrementos iniciados na década de 1970⁴⁰. Aquela era uma cafeicultura com outras características, adaptada principalmente para as terras mais acidentadas e empregava um baixo nível de mecanização. O café que começou a ser plantado no cerrado a partir do início dos anos 1970 inaugurou uma nova fase para a cafeicultura regional, com importantes impactos na renda dos municípios onde melhor se adaptou.

No caso da soja, cultura temporária de rápida resposta aos estímulos do mercado, foi notada uma expressiva expansão do produto, praticamente não cultivado na década anterior. De forma distinta da avaliação precedente, não só o produto soja como sua estrutura básica de produção guardam uma relação direta com as alterações na agricultura brasileira dos anos 1970. Os dados presentes neste recenseamento já permitem apontar as principais tendências regionais vistas a partir do comportamento deste produto. Em primeiro lugar, destacam-se os municípios da microrregião de Uberlândia, como já ressaltado, beneficiada diretamente pelo projeto do governo mineiro, denominado de Subprograma de Crédito Integrado à Produção Agropecuária e Conservação dos Solos. Em segundo plano, é possível aferir o desenvolvimento desta cultura na parte sul triangulina, especificamente em áreas de reconhecida fertilidade natural, mas com uma particularidade: a proximidade e ligação direta com a economia paulista.

Feita esta avaliação geral, em função inclusive da própria qualidade e desagregação dos dados, foi realizada uma síntese das principais mudanças e tendências oriundas do setor agrícola regional. À luz das condições emergentes no início da década de 1970, pode-se notar que estas redundariam, inexoravelmente, em um processo de valorização ulterior das terras. Isto devido à combinação de condições agrícolas naturais favoráveis (fertilidade, topografia, clima e hidrografia) com a infraestrutura e o avanço tecnológico (adaptação de espécies, técnicas de correção do solo e consequente melhor aproveitamento da área de cerrados). Tudo isto em sintonia com a proximidade do mercado e os incentivos públicos, além da expansão das culturas de elite (agroindus-

⁴⁰ França (1984, p. 11) chama atenção para a política de erradicação dos cafezais entre 1960 e 1970.

trializáveis e exportáveis) e a decorrente atração de capital e *know-how* extrarregional (São Paulo, Paraná, Rio Grande do Sul e exterior).

Neste contexto foram identificadas três situações distintas na região: a polarização uberlandense, a fertilidade sul-triangular e a incorporação agrícola da área de cerrados do leste triangular.

O primeiro caso representa a versão dinâmica da acumulação de renda interna na região, pois mesmo não sendo a área de maior produção, o núcleo urbano de Uberlândia constituiu-se em ponto de atração e concentração do produto agrícola e diversificação de sua estrutura produtiva sob domínio dos capitais comercial e industrial. Neste sentido, com a tendência da expansão das culturas de elite, normalmente inacessíveis à maioria dos produtores pela intensidade da tecnologia exigida e pela escala econômica mínima de produção, ampliou-se a importância do “locus” econômico urbano, seja pela aceleração do êxodo rural (mercado de trabalho) seja pela ampliação da demanda industrial. Assim, mesmo com o prolongamento das áreas de lavoura para o sudoeste de Goiás e Mato Grosso, a polarização econômica continuava assentada em Uberlândia, favorecida pela tributação interestadual (assunto tratado anteriormente), aglomeração do excedente agrícola, infraestrutura industrial (Distritos Industriais) e integração aos principais fluxos econômicos, o que aumentava as potencialidades de localização e concorrência do comércio e da agroindústria. À medida que se afirma como “locus” econômico central, Uberlândia passa a exercer gradativas influências econômicas e sociais sobre as demais áreas da região, constituindo uma rede interna de canalização e retenção dos fluxos regionais: efeitos de fluência e polarização.

Duas contratendências inertes poderiam comprometer o futuro polarizador de Uberlândia: o fortalecimento infraestrutural de Itumbiara (GO) e a alteração dos principais fluxos econômicos nacionais. O primeiro diz respeito ao possível fechamento da artéria principal de ligação do Triângulo ao sudoeste goiano, construindo-se em Itumbiara as condições necessárias para retenção (em espaço daquele Estado) do excedente ali gerado. Para tanto, seria necessário que o governo de Goiás rompesse barreiras políticas e, em vez de se propor a canalizar o fluxo econômico do sudoeste do Estado para a capital via BR-060, vislumbrasse a possibilidade intrínseca de canalizá-lo para Itumbiara, por meio das BRs 452 e 153. Provavelmente, uma ligação ferroviária de Itumbiara ao Porto de Santos seria uma condição necessária à transformação econômica deste município. Esta, dependendo de estudos de viabilidade específicos, poderia ligar-se a Uberlândia (menor percurso) ou a Colômbia (SP). O objetivo básico desta expansão ferroviária seria a diminuição do frete dos agroexportáveis, colocando Itumbiara em condições de tornar-se polo agroindustrial. Sabe-se que os efeitos de uma ou de outra opção repercutiriam de forma diferenciada no que tange à reordenação da divisão inter-regional do trabalho. Foge, porém, ao escopo deste trabalho, especular sobre possíveis impactos atualizados desta alteração, seja no

seu aspecto econômico, seja no aspecto político (alteração na correlação de forças no interior do Estado de Goiás).

A segunda contratendência, que é o caso geral da primeira, ou seja, a alteração dos fluxos econômicos nacionais, sempre foi uma vulnerabilidade intrínseca da força polarizadora uberlandense. Portanto, as tendências dos transportes no Brasil, privados ou públicos, exercerão um importante papel nas redefinições da divisão inter-regional do trabalho. Um dos principais percalços dos interesses regionais é representado pelas modificações nas vias de transporte que venham a promover uma ligação direta do Centro-Oeste com São Paulo, subtraindo de Uberlândia a condição de passagem obrigatória. Cabe lembrar que a economia brasileira pós-75 (crise do II PND) praticamente não envidou esforços na ampliação e modernização da infraestrutura de transportes.

A situação sul-triangulina apresentava-se de forma bastante distinta da anterior, devido à inexistência de um núcleo de polarização interno à área. A característica norteadora da economia dos municípios componentes da bacia do Rio Grande (sul-triangulino), ainda que a importância econômica do setor agropecuário deva ser pensada como principal explicação das respectivas acumulações de renda locais, pautasse na apropriação da parcela mais expressiva do excedente por agentes econômicos externos à região, especificamente baseados no Estado de São Paulo. Neste sentido, os estímulos à economia paulista, que eram provenientes da apropriação do excedente agropecuário sul-triangulino, poderiam ser retidos em Minas Gerais, por meio de um programa de infraestrutura básica (voltado para este objetivo) no município de Frutal, ponto geográfico e econômico estratégico em relação à produção primária e à malha de transportes. Com isso, poderia ser sanado o velho problema do traçado da BR-153, que cortou o Triângulo ao meio, atendendo a interesses goianos e paulistas. Por outro lado, se reconheceria um velho engano da vontade política mineira, imbuída de fortalecer os fluxos econômicos entre o Triângulo e a capital do Estado, utilizando o município de Uberaba como base de sustentação. Uberaba poderia sim cumprir funções polarizadoras microrregionais, no entanto, atentando-se para a lógica da divisão inter-regional do trabalho, que privilegia a dinâmica da economia paulista.

Por último, restou discutir a situação da parte leste triangulina, marginal, no que tange à absorção dos impulsos paulistas. Com o asfaltamento das BRs 365 e 452, ligando respectivamente Uberlândia-Montes Claros e Uberlândia-Araxá, verificou-se uma ampla incorporação agrícola desta área de predomínio dos cerrados, com consequências imediatas sobre potencialidades produtivas e valorização da terra. Sem pretender avaliar estas transformações, inseridas em períodos posteriores, é preciso chamar a atenção para três fatores importantes: o papel e atuação das cooperativas, os impactos diferenciados das culturas permanentes e as condições de integração dos fluxos econômicos.

O estudo realizado⁴¹ acerca da ocupação dos cerrados da parte leste triangulina apresenta uma prática agrícola peculiar: as cooperativas. Com isso, a atenção fica voltada para as possibilidades de retenção local de parcela substancial do excedente agrícola, com potencialidades de diversificação produtiva. Pela própria estrutura das cooperativas, principalmente tratando-se da cooperativa de Cotia, percebe-se a força do empreendimento, tanto no aspecto produtividade (tecnologia e insumos) quanto no poder de barganha no mercado (melhores remunerações). Neste sentido, o aproveitamento do cerrado articulado por grandes projetos, envolvendo cooperativas bem estruturadas, indica-nos perspectivas de fomento dos núcleos urbanos escolhidos para sediar os empreendimentos.

A especificidade do tipo de lavoura também representa um fator que merece atenção, pois o desenvolvimento de culturas permanentes, em determinadas áreas, possibilita uma nova dinâmica para as relações econômicas. A lavoura permanente normalmente incorre em maiores gastos no seu período inicial, sem retornos no curto prazo. Estes dispêndios são compostos de compras de máquinas, equipamentos, insumos, serviços de preparação do solo, plantio, compra de mudas e sementes, além das despesas com mão de obra. Estes recursos exigidos nos primeiros anos de formação das lavouras permanentes normalmente são direcionados para os núcleos de polarização mais próximos, não exercendo impulsos expressivos sobre o mercado local da área de plantio. Portanto, antes que estas áreas comecem a aumentar suas produções e, por consequência, a gerem estímulos de fluência econômica no seu entorno, desde a fase de implantação das primeiras lavouras intensivas em capital, já passam a ser perceptíveis os efeitos na economia regional.

O aumento do volume de salários ou remunerações dos boias-frias, importantes na fase de limpeza do terreno (essenciais no recolhimento manual das raízes remanescentes da aração), promove os primeiros estímulos ao comércio e mercado de trabalho local. Mas é justamente no segundo momento, a partir do terceiro ou quarto ano do plantio, quando chega o momento da colheita e os esforços concentram-se na safra e nos gastos com mão de obra e serviços de apoio, que são produzidos os dois efeitos locais mais comuns: a ampliação da demanda de bens de salário e a desorganização das relações de trabalho tradicionais. O segundo efeito, em particular, afeta diretamente os produtores agropecuários tradicionais, com principal fonte de renda na pecuária leiteira extensiva, que começam a enfrentar dificuldades no que tange à oferta de mão de obra. Em decorrência disto, e da valorização da terra, verifica-se o êxodo do produtor rural que, vendendo sua propriedade, contribuirá para a capitalização do núcleo urbano, não necessariamente o mais próximo. Quanto à demanda de bens de salário, nota-se a geração

⁴¹ Trata-se do trabalho de França (1984).

de estímulos à economia local e a conseqüente ampliação das oportunidades de diversificação do comércio e serviços. Por outro lado, dada a estrutura dos gastos e das receitas das culturas permanentes, percebe-se a diversificação do próprio capital agrícola, que passa a articular o circuito produção-apropriação-diversificação, elementos fundamentais para o entendimento da evolução recente e diversificação das atividades econômicas de alguns núcleos municipais.

Por fim, resta avaliar as implicações regionais do sentido dominante dos fluxos econômicos. Duas opções parecem estar colocadas no programa de corredores para a exportação. Por um lado, o Porto de Vitória e, por outro, a própria economia paulista e o Porto de Santos. Vale lembrar que em passagens anteriores a ideia geral apontava para o direcionamento dos fluxos do leste triangulino para o corredor de exportação de Vitória. A racionalidade econômica desta logística foi questionada por basear-se em um fluxo unilateral, isto é, forjado em uma direção única, ainda que o referido porto comportasse as melhores condições de escoamento. Portanto, o entendimento é que não existiam condições objetivas para viabilizar um fluxo de retorno do Porto de Vitória. E, assim, a menos que se criassem, “do quase nada”, as condições de intercâmbio e integração econômica entre o Triângulo, a capital mineira e o Porto de Vitória, persistiriam as vantagens da integração histórica com a economia paulista.

Desta forma, o crescimento da economia do leste triangulino apresentava reais potencialidades de solidificar seu intercâmbio no interior da região, impulsionado pela política econômica do governo e ampliação dos vínculos com a economia paulista. Tal situação indicava claramente o fortalecimento da polarização uberlandense, que começava a se projetar no sentido leste, em direção à capital estadual. Torna-se mais perceptível, naquelas condições programadas, a inviabilidade da escolha de Patrocínio como terceiro polo da região. Com o crescimento da integração comercial e produtiva da parte leste e com a debilidade da opção de Vitória e a força da economia paulista, salta aos olhos o fato de Patrocínio ficar inevitavelmente sob a influência econômica e social de Uberlândia. Pensando nisto é que foi lançada, neste texto, a hipótese de aproveitamento alternativo dos núcleos de Patos de Minas e Araxá, como extremidades estratégicas capazes de absorver os estímulos da modernização dos cerrados. Patos de Minas exerceria uma influência econômica no noroeste mineiro e Araxá, por sua vez, no Planalto de Araxá e parte do Alto Paranaíba. Estes dois núcleos estariam relativamente fora do raio de influência direto de Uberlândia, mas poderiam absorver os impulsos de integração com a economia paulista (efeitos de fluência), funcionando como polos intermediários do Triângulo Mineiro.

5.5.2. O avanço do investimento industrial

Uma característica marcante da estrutura industrial da região é que ela não teve espaço histórico para ficar restrita à demanda regional. Desde seu surgimento sempre estiveram presentes as condições de intercâmbio com a economia paulista. Esta interação, responsável pelo seu impulso econômico, ao mesmo tempo, abria espaços para o desenvolvimento do comércio, mas restringia a indústria nascente à complementaridade da economia dominante. Sua lógica, portanto, não perpassava pelo atendimento da demanda concentrada na região, que decorria da sua expansão econômica e polarização das adjacências. Cabia à indústria local aproveitar as vantagens de localização dos ramos produtivos com Valor da Transformação Industrial (VTI) baixo, em que a especificidade do produto, escala de produção ou o peso do transporte impunham limites à indústria paulista e nacional. A intensificação da integração comercial e produtiva do interior era absorvida pelo próprio crescimento do setor comercial, que se encarregava de suprir as mais distintas demandas, nas suas diversas manifestações espaciais. Destarte, colocava-se como opção para a indústria regional ou nascer competitiva com a congênera paulista, ou ocupar os espaços de menor resistência.

Tendo em vista as considerações anteriores, promoveu-se uma análise dos indicadores industriais da região, tabelas 25 e 26, procurando captar as principais tendências expressas na fase de transição, ocorrida na primeira metade dos anos 1970, caracterizada pela “abertura” ao capital extrarregional.

Em primeiro lugar, destaca-se a afirmação regional do parque industrial de Uberlândia, sustentado basicamente por sua estrutura polarizadora que, devido ao amplo desenvolvimento do capital comercial, possibilitou a endogeneização da apropriação de renda e consequente diversificação do núcleo urbano.

Percebe-se que o mesmo capital comercial que inibe os ramos mais dinâmicos da industrialização regional, por funcionar como prolongamento espacial da influência da indústria paulista, responde diretamente pela ampliação da matriz econômica de sua base urbana. Neste sentido, recoloca os espaços e intensifica os estímulos ao crescimento do capital industrial que, com frequência, representa difusão dos capitais agropecuário e comercial.

Tabela 25 – Indicadores Industriais 1970 – Principais cidades do Triângulo Mineiro mais Contagem (MG) e Juiz de Fora (MG) para efeitos de comparação

Municípios selecionados/ Principais ramos industriais	Nº de Estabelecimentos	Pessoal Ocupado		VP (Mil cruzeiros)	VTI (Mil cruzeiros)
		Total	Ligado à Produção		
ARAGUARI	121	871	619	61.143	20.715
Transf. Produtos de Minerais Não-Metálicos	19	87	59	918	535
Metalurgia	7	15	7	181	68
Madeira	13	54	19	907	486

continua na página 223

Produtos Alimentares	33	419	330	51.699	16.529
ARAXÁ	81	929	755	38.758	17.207
Metalurgia	6	53	45	8.703	983
Mobiliário	8	22	13	235	139
Química	1	(X)	(X)	(X)	(X)
Produtos Alimentares	4	14	9	171	86
ITUJUTABA	120	932	685	48.554	13.325
Transf. Produtos de Minerais Não-Metálicos	16	106	69	1.052	718
Têxtil	3	82	61	12.810	4.065
Produtos Alimentares	72	571	428	31.048	7.019
UBERABA	306	3.132	2.450	87.708	36.240
Extração de Minerais	6	182	170	2.256	1.801
Transf. Produtos de Minerais Não-Metálicos	28	705	544	8.421	4.386
Mecânica	20	58	31	999	516
Material Elétrico e de Comunicação	6	61	47	2.853	1.261
Material de Transporte	7	63	51	735	531
Mobiliário	26	132	82	1.048	597
Couros e Peles, Artefatos para Viagem	7	129	109	3.263	1.348
Têxtil	5	416	382	6.234	3.854
Vestuário, Calçados e Artefatos de Tecidos	39	205	150	3.401	3.314
Produtos Alimentares	93	811	613	51.359	17.346
Editorial e Gráfica	12	109	88	1.218	654
UBERLÂNDIA	324	2.889	2.152	310.373	93.699
Transf. Produtos de Minerais Não-Metálicos	24	220	170	2.779	1.308
Metalurgia	22	275	214	7.263	3.074
Mecânica	49	210	141	118.144	37.004
Material de Transporte	12	99	72	1.659	579
Mobiliário	21	109	81	1.073	521
Química	3	18	11	644	85
Têxtil	1	(X)	(X)	(X)	(X)
Vestuário, Calçados e Artefatos de Tecidos	18	146	118	2.601	962
Produtos Alimentares	98	1.271	994	162.798	44.285
Bebidas	6	69	43	1.815	910
Editorial e Gráfica	16	130	95	1.749	1.046
CONTAGEM (MG) 1	182	14.127	11.493	791.553	394.308
JUIZ DE FORA (MG) 2	696	12.332	10.655	349.418	160.566

Fonte: IBGE (1970). *Censo industrial*.

OBS.: (1) Os principais ramos de Contagem são: metalurgia e depois minerais não-metálicos.

(2) Os principais ramos de Juiz de Fora são: têxtil e depois produtos alimentares.

Em segundo lugar, merece destaque a inter-relação entre a produção agropecuária regional (incluindo adjacências) e a transformação primária da indústria. Excetuando-se o caso do município de Araxá, onde por condições naturais o valor da transformação industrial concentra-se na metalurgia e na química, no restante da região predominavam as indústrias de produtos alimentares, com baixa relação VTI / VP (Valor da Transformação Industrial/Valor da Produção Total). Naquelas áreas onde ocorria uma maior concentração da matéria-prima agropecuária, que não necessariamente foram produzidas “in loco”, verificou-se o

maior desenvolvimento da indústria de produtos alimentares.

Esta relação pode ser confirmada por meio dos dados que revelam ser as cidades mais industrializadas da região aquelas localizadas na parte norte do Triângulo Mineiro, particularmente melhor servidas pelos transportes. Nas demais, a despeito da importância da produção agropecuária, prevalecem as dificuldades de reter e transformar a produção primária. Esta representa exatamente a situação da evolução industrial de Uberaba que, em função da menor concentração do produto e da maior concorrência de Ribeirão Preto (SP), experimenta um declínio regional relativo no ramo de produtos alimentares. Sua situação industrial só não se deteriorou devido às possibilidades e tendências ao aproveitamento, assim como Araxá, dos recursos do subsolo. Alternativa esta, expressa na variação do VTI dos minerais não-metálicos, que representaram nos períodos de 1970 e 1975, respectivamente, a participação de 12,1% e 22,1% do VTI total do município.

Por fim, comparando-se a evolução do VTI de Contagem com o VTI de Uberlândia (VTI Cont./VTI Udi), constata-se que de um percentual de 23,8% em 1970, esta relação declinou para 20,0% em 1975, apesar de todo crescimento de Uberlândia. Esta variação denota o sentido principal da inserção industrial mineira, com destaque para os ramos de siderurgia, metalurgia e minerais não-metálicos, basicamente com substrato nos recursos naturais.

A constatação que emerge destes resultados leva à conclusão de que as características da estrutura industrial de Uberlândia, Araguari e Ituiutaba distinguem-se das de Uberaba, Araxá e do próprio sul de Minas. Araxá e, a partir da década de 1970, também Uberaba, apresentaram semelhanças com o processo de industrialização dominante no Estado, que é o aproveitamento e beneficiamento dos recursos naturais. O sul de Minas constitui, por sua vez, diferenciando-se das zonas Metalúrgica e da Mata, um prolongamento pulverizado da desconcentração industrial paulista, com substrato na proximidade geográfica e subsídios localizacionais.

Tabela 26 – Indicadores Industriais 1975 – Principais cidades do Triângulo Mineiro mais Contagem (MG) e Juiz de Fora (MG) para efeitos de comparação

Municípios selecionados/ Principais ramos industriais	Nº de Estabelecimentos	Pessoal Ocupado		VP (Mil cruzeiros)	VTI (Mil cruzeiros)
		Total	Ligado à Produção		
ARAGUARI	147	1.672	1.254	300.964	98.360
Transf. Produtos de Minerais Não-Metálicos	31	180	118	7.079	4.630
Metalurgia	14	107	79	7.175	4.365
Madeira	10	105	72	5.368	3.384
Produtos Alimentares	47	882	681	250.961	71.318
ARAXÁ	97	1.865	1.368	466.451	367.996
Metalurgia	11	138	112	177.595	135.588
Mobiliário	8	119	95	11.179	4.264
Química**	2	(X)	(X)	(X)	(X)
Produtos Alimentares	24	149	87	15.963	6.883
ITUJUBA	164	1.516	1.044	354.327	92.837
Transf. Produtos de Minerais Não- Metálicos	17	186	147	7.293	5.618
Têxtil	2	(X)	(X)	(X)	(X)
Produtos Alimentares	79	722	484	262.325	54.536
UBERABA	335	4.804	3.719	474.307	205.051
Extração de Minerais	9	174	131	15.401	13.232
Transf. Produtos de Minerais Não-Metálicos	32	783	657	79.466	45.246
Mecânica	16	153	123	8.385	6.118
Material Elétrico e de Comunicação	5	103	85	19.988	11.006
Material de Transporte	10	105	75	7.466	4.932
Mobiliário	22	165	122	9.136	5.184
Couros e Peles, Artefatos para Viagem	6	186	158	14.558	5.667
Têxtil	6	586	574	47.939	14.118
Vestuário, Calçados e Artefatos de Tecidos	51	478	370	30.163	14.612
Produtos Alimentares	84	1.043	735	190.501	59.701
Editorial e Gráfica	18	214	125	11.846	8.244
UBERLÂNDIA	395	6.763	5.292	1.308.362	454.413
Transf. Produtos de Minerais Não-Metálicos	31	516	390	28.753	20.516
Metalurgia	52	606	460	60.158	24.813
Mecânica	51	530	432	42.963	27.897
Material de Transporte	24	548	500	33.321	14.663
Mobiliário	25	219	171	12.770	8.034
Química	5	105	93	76.299	20.314
Têxtil	4	572	518	110.154	34.616
Vestuário, Calçados e Artefatos de Tecidos	21	364	302	25.266	8.698
Produtos Alimentares	102	2.216	1.717	808.647	230.849
Bebidas	5	108	66	16.323	7.713
Editorial e Gráfica	17	236	166	14.863	10.269
CONTAGEM (MG) 1	320	27.883	23.425	6.027.898	2.273.303
JUIZ DE FORA (MG) 2	672	16.220	13.628	1.644.278	662.691

Fonte: IBGE (1975). *Censo industrial*.

OBS.: ** Embora os valores não estejam apresentados, estima-se que o ramo Químico seja responsável por cerca de 50% do VTI de 1975.

(1) Os principais ramos de Contagem são: metalurgia e depois minerais não-metálicos.

(2) Os principais ramos de Juiz de Fora são: têxtil e depois produtos alimentares.

No caso do norte triangulino e, mais especificamente de Uberlândia, sua inserção inter-regional encontra-se respaldada nas próprias condições estruturais de polarização econômica, conformadas à luz do processo histórico analisado nos capítulos anteriores. Ou seja, nesta última forma estão presentes os fatores econômicos endógenos que permitiram a articulação dos capitais agropecuário, comercial e industrial, conformando uma rede regional de apropriação do excedente.

Entretanto, gradativamente, a partir de 1972, com o desenvolvimento da agricultura de elite, ampliação e qualificação do mercado urbano de trabalho e complementação infraestrutural (destacando-se os modernos Distritos Industriais capazes de absorver o grande capital), extrapolam-se as potencialidades econômicas regionais, passando seu espaço a estar também à disposição dos múltiplos capitais, nacionais e estrangeiros. Portanto, a década de 1970 marcou o período de transição da indústria regional, que passou a estar integrada, conforme abordado por Diniz (1987, 1993), aos estímulos do movimento mais geral de desconcentração da indústria nacional.

5.5.3. A educação e o mercado de trabalho qualificado

No campo educacional, o Triângulo Mineiro foi palco de uma importante transformação a partir do final dos anos 1960, explicitada na gradativa inflexão da hegemonia uberabense e no avanço do ensino superior.

Além da tendência geral da decadência das instituições de ensino mantidas por entidades religiosas, que cumpriram importante papel no período precedente, notadamente nos núcleos urbanos⁴² mais antigos ou de desenvolvimento pretérito, passa a ocorrer também a ascensão das escolas públicas federais de ensino superior e o enfraquecimento do aparelho de ensino estadual. Em seção anterior foram apresentadas algumas alterações promovidas na Reforma Tributária, uma das responsáveis pelo aviltamento da participação das receitas estaduais e, juntamente com o rápido crescimento urbano, utilizadas como possíveis justificativas para o comprometimento da qualidade do ensino público.

A transformação implícita neste último ponto apresenta repercussões regionais transformadoras à medida que se focaliza a questão sob o prisma de sua alteração espacial. Pois, na ausência de um ensino secundário profissionalizante bem estruturado e universal, o ensino superior passa a cumprir o papel de elo dinâmico responsável pelos efeitos concentradores, não só do próprio segmento educacional, como também dos serviços de saúde (quando envolve o segmento das biomédicas e, particularmente, um hospital escola). O ensino superior, embora acessível a um número reduzido de indivíduos, funcionou como uma aspiração coletiva de mobilidade social, bem como motivava o surgi-

⁴² No Triângulo podem ser destacados: Araxá, Patrocínio, Prata, Uberaba e Araguari.

mento no entorno das Faculdades e Universidades de um conjunto de atividades residenciais⁴³ direta ou indiretamente envolvidas com a abrangência populacional. Disto decorreu que a localização espacial da oferta de ensino superior, embora não seja determinante, apresentou potencialidades difusoras no seu entorno, principalmente quando interligadas às potencialidades econômicas regionais.

Estas questões remetem a avaliar a estrutura educacional triangulina no intuito de resgatar os elementos da diferenciação intrarregional que contribuíram para o fortalecimento da polarização e hegemonia urbana do núcleo regional uberlandense. Já foi ressaltada, na seção anterior, a questão da alteração política decorrente do regime militar, quando foram sinalizadas as repercussões intrarregionais advindas do enfraquecimento da autonomia política e econômica do segmento de governo estadual. No caso do setor educacional, podem ser percebidas claramente tais influências sobre o ensino público no município de Uberaba, que até a segunda metade da década de 1960 exerceu um papel dominante na região. Tudo indicava que esta cidade estaria credenciada a demandar os melhoramentos provenientes dos novos investimentos no setor.

O crescimento experimentado pela economia de Uberlândia desde a década de 1920, conforme já analisado, fez surgir demandas de dotar esta cidade de um melhor aparelhamento educacional, em particular, o ensino superior. Assim, desde o final dos anos 1950, movidos pelo embalo desenvolvimentista do Governo JK, que criou no país diversas novas Universidades, esforços políticos concretos foram empenhados para dotar Uberlândia de tais serviços. Na verdade, como se sabe, a ideia subjacente ao crescimento do ensino superior era criar espaços diferenciados para formar os filhos das classes dominantes.

Mas naquele momento Uberlândia encontrava-se em nítida desvantagem em relação a Uberaba, que possuía mais tradição e força política para fazer avançar seu setor educacional. Segundo Rondon Pacheco, um dos líderes deste movimento⁴⁴, restava às lideranças políticas locais atuarem no sentido de viabilizar o funcionamento do embrião do ensino superior, buscando no governo federal as condições para o funcionamento das escolas isoladas. Assim foi feito e entre final dos anos 1950 e início dos 1960 começaram a funcionar em Uberlândia as primeiras escolas de ensino superior: Filosofia e Direito, seguidas pela Faculdade de Ciências Econômicas.

Ao mesmo tempo a cidade de Uberaba inaugurou a Faculdade Federal de Medicina do Triângulo Mineiro. Tudo indicava, no início daquela

⁴³ Denominam-se de atividades residenciais aquelas cujo produto não pode ser deslocado no espaço, ou seja, a produção e a realização (venda aos consumidores) coexistem no mesmo ambiente geográfico.

⁴⁴ Entrevista gravada, Uberlândia, 2003.

década, que a divisão regional do trabalho estava posta. Apesar dos esforços das lideranças uberlandenses, caberia a Uberaba fortalecer seu ensino superior e funcionar como a principal referência regional. Entretanto, as articulações políticas foram muito intensas naquele início de década. Em campanha à presidência do país, o candidato Jânio Quadros teria se comprometido com as lideranças de Uberlândia a autorizar o funcionamento de uma escola federal neste município. Esta promessa foi cumprida em um dos seus últimos atos de sua breve e tumultuada gestão.

Assim, mesmo Uberaba já sendo sede de uma unidade de ensino superior federal, Uberlândia também recebeu a autorização para criar sua Faculdade Federal de Engenharia. Segundo relatos orais dos que participaram deste processo, tudo foi feito com muito empenho e resistências, mas, sobretudo, movidos pela coragem e oportunidade. Presentes no Ministério da Educação para sacramentar o ato de autorização do funcionamento da Faculdade de Engenharia de Uberlândia, foram indagados sobre qual especialidade desejavam criar, adiantando-se, porém, que em virtude de outras autorizações, as únicas disponíveis eram: a Engenharia Química e a Elétrica. Não hesitaram, criando a faculdade de Engenharia de Uberlândia, que passou a funcionar a partir de 1964.

Esta história, considerando sua característica incipiência, poderia ter parado por aí, como tantos outros projetos que nunca saíram do papel. Entretanto, considerando não haver margens para especulações em face do ocorrido, o fato concreto é que mudanças políticas decisivas ocorreram com o Golpe Militar e alteraram o cenário da representação política regional. Com isso, no ano de 1969, em decorrência de um “acordo político” entre o Presidente Costa e Silva e o Ministro-Chefe da Casa Civil, Rondon Pacheco, por meio do Decreto-Lei nº 762, além da Universidade Federal de Goiás (UFG), foram criadas as Universidades Federais de Santa Maria (UFSM) e Uberlândia (UFU).

Embora a implantação da Universidade Federal de Uberlândia não tenha ocorrido de imediato, como as demais, não se pode desprezar a força de lei que representou o referido ato do executivo federal. Se para Uberlândia a universidade ainda significasse uma meta a ser duramente cumprida, para Uberaba, o trunfo da rival se transformaria em uma barreira, devido à proximidade das duas cidades.

Portanto, no que tange às transformações no aparato educacional da região, os fatores determinantes devem ser buscados no âmbito das articulações políticas e não no bojo da evolução do próprio setor. Uma vez definidos os privilégios políticos⁴⁵, delineava-se gradativamente a estruturação do ensino superior de Uberlândia, em nítido detrimento dos anseios uberabenses⁴⁶. Segundo Caetano e Dib (1988), a criação do Hospital da Medicina em

⁴⁵ O que inclui a própria escolha pelo executivo federal de representante de Uberlândia para ser o governador de Minas (1971-1974).

⁴⁶ De acordo com Caetano e Dib (1988), a criação do Hospital da Medicina em

Uberlândia (1970) enfrentou verdadeira oposição da Escola de Medicina e classe médica uberabenses. Outro exemplo é o curso de Veterinária que, autorizado pelo governo estadual a funcionar em Tupaciguara, foi transferido, em princípios de 1970, para Uberlândia.

Iniciou-se, desta forma, mais um dos importantes aspectos da diferenciação intrarregional, podendo dizer que a história da evolução econômica e social de Uberlândia a partir de então se confunde e mutuamente se complementa com a consolidação e expansão da tão sonhada Universidade Federal de Uberlândia (UFU).

Ainda que as articulações ulteriores ultrapassem o escopo histórico deste estudo, considerando que de fato a UFU só foi autorizada a funcionar efetivamente a partir de 1978, faz-se importante destacar o impacto na economia local e regional proporcionado por este processo de estruturação do ensino superior.

5.5.4. O fortalecimento do capital comercial

O desempenho do capital comercial regional representa a medida mais apropriada da capacidade triangulina de apropriação do excedente produzido na área de influência de Uberlândia e adjacências. Foi a partir da sua articulação econômica que assumiram uma maior relevância tanto a produtividade primária quanto a própria diversificação industrial. Emergem assim duas formas distintas de manifestação deste mesmo processo. Por um lado, ao ocupar os espaços de menor resistência (não envolvendo a propriedade da terra e a força política daí decorrente), o capital comercial proporcionou nos locais de concentração dos fluxos econômicos as bases para a intensificação das relações mercantis e, num segundo momento, as condições para a própria superação das estruturas preexistentes. Por outro, no entorno de dominação deste capital comercial, não só uma parcela da renda é expropriada como, principalmente, a sua atuação impõe limites à diversificação e, sobretudo, reforça o predomínio das formas socioeconômicas locais previamente em cena. Neste sentido, a diversificação comercial do capital regional representa elemento substancial para o entendimento das transformações socioeconômicas e das distintas formas de assimilação interna das influências colocadas historicamente pelos movimentos externos. Segue daí a importância teórica do entendimento dos indicadores quantitativos da evolução comercial da região.

Ao serem analisados os indicadores comerciais dos anos de 1970 e 1975, tabelas 27 e 28, nota-se a confirmação das avaliações anteriores, as quais procuraram colocar em um primeiro plano a diferenciação polarizadora do núcleo urbano de Uberlândia.

Uberlândia (1970) enfrentou verdadeira oposição da Escola de Medicina e classe médica uberabenses. Outro exemplo é o curso de Veterinária que, autorizado pelo governo estadual a funcionar em Tupaciguara, foi transferido, em princípios de 1970, para Uberlândia.

Tabela 27 - Indicadores Comerciais das principais cidades triangulinas – ano de 1970

Municípios Seleccionados	Nº Estabelecimentos		Pessoal Ocupado		Vendas (Mil Cruzeiros)		Vendas / Nº Estabelecimentos	
	Varejo	Atacado	Varejo	Atacado	Varejo	Atacado	Varejo	Atacado
Araguari	527	14	1.128	73	46.713	11.327	88,6	809,1
Araxá	328	16	760	64	33.799	11.003	103,0	687,7
Frutal	183	7	383	43	19.198	8.960	104,9	1.280,0
Ibiá**	88	2	144	**	6.817	**	75,7	**
Ituiutaba	534	19	1.295	73	66.344	10.160	124,2	534,7
Monte Carmelo**	127	2	265	**	12.441	**	96,4	**
Patrocínio	211	13	496	32	22.359	2.743	106,0	211,0
Uberaba	1.158	60	2.998	374	183.083	54.209	158,1	903,5
Uberlândia	1.052	139	2.807	1.669	116.785	358.848	111,0	2.581,6
Patos de Minas*	475	53	1.123	198	44.439	20.486	93,6	386,5

Fonte: IBGE (1970). *Censo comercial de Minas Gerais*.

OBS.: * Patos de Minas não pertence à Macrorregião IV do Estado de Minas Gerais.

** Os valores informados para pessoal ocupado e vendas referem-se ao somatório de atacado e varejo.

Os dados de 1970 indicam claramente a divisão intrarregional do ramo comercial, apresentando em nítido destaque a diferenciação de dois principais núcleos urbanos: Uberaba e Uberlândia.

No que tange ao varejo, que de certa forma expressa o movimento comercial “in loco” e, portanto, representa bem o porte urbano de um município, nota-se ainda uma grande paridade entre estes dois núcleos urbanos, com ligeira vantagem para Uberaba. Estes dados são importantes para respaldar análises acerca das transformações em curso na primeira metade da década de 1970, notadamente nos setores educacional e industrial. Quanto aos demais municípios, a única alteração relevante foi a ascensão de Ituiutaba, localizada em importante zona agropecuária integrada pela BR-365 e parcialmente beneficiada pela BR-153. Esta pôde desenvolver seu capital comercial, interligando-se diretamente com São Paulo e ocupando gradativamente algumas funções regionais no próprio raio de atuação do capital comercial uberlandense.

No caso do ramo atacadista, já em 1970, é nítido o predomínio polarizador do núcleo uberlandense, tendo em contrapartida a confirmação dos limites uberabenses. O número de estabelecimentos, pessoal ocupado e valor de vendas apresentam os maiores valores em Uberlândia, como também a proporção média do terceiro em relação ao primeiro, revelando uma maior concentração do ramo neste município e indicando um crescimento

da firma e consequente potencialização da conquista de mercados.

Cabe, entretanto, ressaltar algumas alterações ocorridas a partir de meados da década de 1960 que foram condições determinantes para as transformações na estrutura do capital comercial uberlandense. Como primeiro ponto, chama-se a atenção para o novo padrão de produção e consumo inaugurado na economia brasileira pós-Plano de Metas. A grande diversificação do parque industrial brasileiro criou uma gama variada de produtos, alterando radicalmente a estrutura de oferta no mercado interno. Esta condição propiciou aos atacadistas emergentes ocuparem novas linhas de produtos, não se colocando em concorrência direta com as firmas tradicionais. Assim, o empuxo deste padrão de consumo foi um dos elementos de projeção dos novos atacadistas, ou seja, parte de suas vantagens em relação às firmas históricas decorreu fundamentalmente da força mercantil da diversificação de marcas, produtos e processos.

Como segunda alteração, deve ser destacada a orientação política pós-64, que forçou a desestruturação dos sindicatos. Sua repercussão regional foi o enfraquecimento da classe dos motoristas autônomos, abrindo espaços para o sistema de pronta entrega, com frota própria, como prolongamento horizontal do próprio capital comercial.

Uma terceira alteração, complementando a segunda, refere-se aos incentivos creditícios oferecidos pelo Governo, na segunda metade dos anos 1960, criando amplas facilidades para o capital comercial adquirir sua frota própria. Era possível comprar o caminhão e pagá-lo com os próprios rendimentos advindos da sua utilização. Com isso, nota-se que as firmas atacadistas começaram a operar com frota própria, no final da década de 1960, iniciando importantes mudanças no sistema de vendas.

Até então o sistema predominante em Uberlândia era a venda FOB (*free on board*), sendo as mercadorias vendidas e entregues diretamente no depósito do vendedor⁴⁷. Ou seja, o atacadista tinha que administrar apenas o seu estoque e o preço de balcão, ficando por conta dos compradores todo o restante dos custos. Em geral, o principal cliente do comerciante local eram os motoristas autônomos, que recolhiam os pedidos num raio de 700 quilômetros e vinham até o balcão do atacadista. Portanto, os responsáveis por definir a logística de distribuição e calcular os custos do deslocamento das mercadorias desde o depósito dos comerciantes eram os motoristas autônomos. Nesta estrutura de vendas, a figura do motorista autônomo, como já comentado, era essencial, pois ele atuava como principal figura de ligação entre compradores e vendedores. Em outras palavras, a localização polarizadora do comércio era determinante para atrair os motoristas e a estrutura empresarial do atacadista subordinada, embora, muitas vezes, decisiva para construir a confiança e o crédito (consignado) com os motoristas.

A partir destas condições cambiantes é que podem ser encontradas as explicações não só para o surgimento de novas firmas comerciais, principal-

⁴⁷ Ver: Correio de Uberlândia (CADERNOS...,1988, p. 28).

mente em Uberlândia, como a própria superação das tradicionais. Impunha-se assim uma remodelação na estrutura de vendas, vivenciado em período de auge da economia (1968-74) e sob uma nova ordem fiscal e financeira.

Poderia parecer paradoxal o fato de que precisamente em Uberlândia, onde o capital atacadista preexistente era mais forte e consolidado ao longo de anos, justificar a emergência das novas firmas. Desta forma, emerge a necessidade de recorrer às alterações impostas de fora para entender as modificações e espaços oriundos da reorganização dos agentes internos. Fica, portanto, a constatação de que os principais grupos comerciais emergentes em Uberlândia⁴⁸ não fazem parte da histórica inserção mercantil regional, mas tiveram suas reais oportunidades particularmente a partir de meados dos anos 1960.

Ao apresentar os dados referentes ao exercício de 1975, procurou-se selecionar alguns municípios de Goiás, com o objetivo de retomar a discussão dos capítulos anteriores. Como se sabe, a análise precedente tomou como parâmetro a dissertação desenvolvida por Araújo (1981) que, em linhas gerais, propunha a superação do ramo atacadista triangulino por Goiânia e Anápolis. Com os indicadores de 1975 fica evidenciada a fragilidade da base analítica empregada pelo referido autor que de forma inconsistente optou por uma análise agregada da série histórica. Sem um adequado acompanhamento do comportamento diferenciado do ramo no Triângulo Mineiro, ele partiu para uma conclusão precipitada acerca dos seus desdobramentos. Como mostrado, o comércio atacadista uberlandense encontrava-se em franca ascensão no período 1950-70, enquanto Uberaba e Araguari perdiam fôlego. Com isto, ao agregar em uma única informação os dados relativos aos três municípios, ofuscou-se a realidade do desenvolvimento uberlandense⁴⁹.

Portanto, como pode notar-se pelos indicadores da tabela 28, na realidade destacam-se três centros atacadistas: Uberlândia, Goiânia e, em menor proporção, Anápolis. Em vez de ter ocorrido, segundo Araújo, uma superação da hegemonia atacadista triangulina, esta questão é recolocada em torno de uma bipolaridade inter-regional. Mas um aprofundamento nesta questão deixam claras algumas especificidades que reorientam as conclusões. Avaliando os valores médios por estabelecimentos, das vendas e do pessoal ocupado, do comércio atacadista de Uberlândia, de Goiânia e de Anápolis, percebe-se que a atividade era mais concentrada no município

⁴⁸ Os grupos atacadistas que mostram melhor desempenho na década de 1980 apresentam em comum as características de terem começado suas atividades na década de 1960 e com empresa de pequeno porte. São eles: Irmãos Kehdi Com. Imp. Ltda. – 1959, Armazém Peixoto – 1961, José Alves S/A (Alô Brasil) – 1962, Armazéns Martins – 1963, Comercial Irmãos Jorge Ltda. – 1964, e Armazém do Comércio (Arcom) – 1965.

⁴⁹ Deve-se ressaltar que Araújo (1981) captou muito bem as transformações ao norte do Triângulo e o domínio comercial de Goiânia e Anápolis. Só que os propósitos da sua pesquisa limitaram-no a entender a inserção inter-regional de Uberlândia.

triangulino. Esta constatação dá uma indicação substancial da diferenciação do ramo, ou seja, a maior pulverização do comércio atacadista goiano, apesar do seu volume de vendas, representava uma vulnerabilidade no que tange à conquista de mercados. Assim, as potencialidades implícitas no tamanho da firma no mínimo reforçam as possibilidades de sustentação da polarização comercial uberlandense. Além disso, denota a existência de dois eixos distintos de polarização: o de Uberlândia e o de Anápolis e Goiânia.

Tabela 28 – Indicadores comerciais das principais cidades triangulinas e municípios escolhidos de Goiás – ano de 1975

Municípios Seleccionados	Nº Estabelecimentos		Pessoal Ocupado		Vendas (Mil Cruzeiros)		Vendas / Nº Estabelecimentos	
	Varejo	Atacado	Varejo	Atacado	Varejo	Atacado	Varejo	Atacado
Araguari	519	20	1.499	103	281.017	91.092	541,5	4.554,6
Araxá	273	17	961	100	215.093	35.988	787,9	2.116,9
Frutal	203	13	625	104	133.059	57.507	655,5	4.423,6
Ibiá**	86	4	173	11	29.538	4.083	343,5	1.020,8
Ituiutaba	598	21	2.173	153	507.942	131.993	849,4	6.285,4
Monte Carmelo**	174	8	482	30	80.455	9.153	462,4	1.144,1
Patrocínio	232	17	452	66	151.828	43.344	654,4	2.549,6
Uberaba	1.214	60	4.154	496	905.908	255.249	746,2	4.254,2
Uberlândia	1.163	185	4.906	2.722	1.248.551	2.895.309	1.073,6	15.650,3
Patos de Minas*	505	60	1.278	273	88.461	139.775	571,2	2.329,6
Anápolis	1.156	90	3.412	735	738.494	929.127	638,8	10.323,6
Catalão	236	6	625	25	138.688	4.755	587,7	792,5
Goiânia	3.730	329	16.788	3.674	4.006.306	3.102.557	1.074,1	9.430,3
Itumbiara	640	35	1.969	772	305.171	253.148	476,8	7.232,8
Jataí	570	9	1.406	67	319.218	28.285	560,0	3.142,8
Rio Verde	464	10	1.336	65	244.029	39.474	525,9	3.947,4

Fonte: IBGE (1975). *Censo comercial de Minas Gerais*.

OBS.: * Patos de Minas não pertence à Macrorregião IV do Estado de Minas Gerais.

** Os valores informados para pessoal ocupado e vendas referem-se ao somatório de atacado e varejo.

Quanto ao comércio varejista, o aspecto mais importante passa a ser realizar a análise do volume de vendas. Esta variável delinea a dimensão do mercado e, conseqüentemente, a capacidade de atuação das firmas de grande porte. Por este ângulo sobressai a posição de Goiânia, indicando que

as firmas sediadas neste mercado podiam ganhar dimensões de projeção regional por meio da expansão de suas filiais e assim se prepararem para a concorrência com os grandes capitais nacionais. Nas demais cidades, inclusive em Uberlândia, segunda do “ranking”, os espaços para a regionalização de suas empresas mostrava-se limitado, seja pela própria capacidade de acumulação, seja pela concorrência das filiais extrarregionais. Coloca-se, então, para o ramo varejista, a possibilidade de concentração local do capital como estratégia de manutenção no mercado e de expansão regional.

A inserção econômica triangulina, analisada em perspectiva histórica neste trabalho, mostrou claramente que, desde o período de auge da mineração, esta região nunca exerceu um papel definido de fronteira econômica. A ocorrência da mineração em Goiás e Mato Grosso havia possibilitado o adensamento populacional nestas áreas, desenvolvendo, como ressaltado, a partir da decadência da atividade principal, um conjunto de atividades primárias voltadas para a subsistência. Esta evidência histórica representa a base de sustentação da gênese da ocupação mercantil do Triângulo, colocando-se de forma representativa os espaços para o desenvolvimento do capital comercial. Este encontrou suas melhores condições de expansão naquelas áreas onde o sistema de transportes condicionou a concentração dos fluxos mercantis.

Tendo por substrato as considerações anteriores, procurou-se mostrar por meio da análise das potencialidades econômicas gerais da região do Triângulo Mineiro que os anos 1970 marcaram o início da transição para uma nova fase de desenvolvimento. Em meados daquela década já era possível dizer que se encontrava formada uma região econômica propriamente dita, com a centralidade interna ocupada pela economia de Uberlândia. Também já estava delineada a formação de uma rede urbana regional com hierarquia de funções urbanas e divisão inter-regional do trabalho. Enfim, o propósito foi apontar as condições objetivas sobre as quais ocorreram as transformações ulteriores.

Para encerrar este trabalho, sem pretender enveredar por uma análise de tendência *ex post*, espera-se ter deixado claro o que diferenciou Uberlândia dos demais municípios triangulinos: o papel do gasto público na produção da localização privilegiada, apesar da vulnerabilidade regional no que tange ao direcionamento dos fluxos futuros. Acredita-se, portanto, que a sequência deste estudo perpassa necessariamente pelo entendimento defasado dos frutos destas condições consolidadas em meados de 1970. Desde então, a debilidade da capacidade do gasto público de continuar investindo na transformação do espaço nacional passa a ser uma variável chave na redefinição dos estrangulamentos, das potencialidades criadas no espaço regional e da nova lógica de valorização dos capitais investidos na região.

Enfim, no início deste novo milênio e no contexto dos novos tempos, resultante de uma sociedade em processo acelerado de transformação, faz-se mister indagar sobre o papel social e econômico reservado ao polo regional de Uberlândia. Relembrando que o seu passado foi marcado por um intenso dinamismo populacional e produtivo, responsável pela transformação, nas palavras de 1920 do padre Pezzuti, daquele “burgo morno e desalentado, sem animação e sem ideais” do início do século XX, em um dos principais aglomerados urbanos brasileiros do presente, com pujante e diversificada economia.

De fato, alguns importantes acontecimentos fizeram parte da história de Uberlândia, cujo principal marco pode ser creditado à chegada dos

trilhos de ferro da velha Mogiana, no ano de 1895. Na sequência, veio a infraestrutura trazida ao interior pela construção de Brasília, na segunda metade da década de 1950 e, finalmente, o polo regional consolidou-se com a rápida expansão da agricultura comercial de alimentos, proporcionada pelos grandes projetos públicos de incorporação produtiva dos cerrados, implementados a partir dos anos 1970. No meio desses acontecimentos, outros, imprescindíveis, se somaram e muitos esforços pessoais e coletivos importantes, sem dúvida, foram responsáveis pela alavancagem do dinamismo diferenciado apresentado por Uberlândia na sua história pregressa.

Um ponto fundamental nesse percurso merece especial atenção, pois representa a articulação que não só une estes acontecimentos, mas que, de certa forma, elucida o dinamismo diferenciado de Uberlândia em relação aos demais municípios da região, qual seja a precoce articulação comercial e produtiva com o principal eixo da economia nacional, São Paulo. Este foi o grande papel da ferrovia, que, impulsionada pelas estradas da Companhia Mineira de Auto-Viação, do pioneiro Fernando Vilela, abriu espaços para que a economia desta cidade realizasse o intercâmbio das praças do litoral com o Brasil Central. Mais tarde este papel foi ratificado, em bases mais modernas, com a infraestrutura trazida ao interior pelo Governo de Juscelino Kubitschek e, consolidado, quando a modernização da agricultura dos cerrados permitiu a agroindustrialização da economia uberlandense e regional. Foi no bojo destes processos que a pequena cidade de Uberabinha, com pouco menos de sete mil moradores em 1920, enquanto Araguari e Uberaba possuíam, respectivamente, 8.700 e 19.338 habitantes, experimentou intenso dinamismo, ganhou identidade própria, superou Araguari e rivalizou-se com Uberaba desde os idos de 1950, para, a partir de então, superá-las e transformar-se no principal polo econômico e social do interior mineiro.

A base deste movimento foi, portanto, a integração comercial e produtiva com São Paulo, possibilitada pela modernização da infraestrutura de acesso aos mercados de produção e consumo, cujo processo foi responsável por uma representativa acumulação de capitais regionais, crescimento do mercado de trabalho e diversificação produtiva.

Entretanto, apesar do dinamismo ainda em curso, alguns fatos merecem atenção e ajudam a refletir sobre a Uberlândia do futuro. Primeiro, um processo, em curso nas últimas décadas, de internacionalização da economia e de redefinição do papel de centralidade comercial e industrial de São Paulo no cenário nacional. Segundo, a alteração na ordem de prioridades nos investimentos em infraestrutura, responsável pela obsolescência de alguns eixos de integração do mercado interno em benefício de um direcionamento para os complexos mercados externos. Terceiro, uma maior intensificação da concorrência pelos mercados regionais, que vem provocando a substituição dos capitais regionais por grupos nacionais e internacionais, com centros decisórios extrarregionais. Quarto, apesar do crescimento e do potencial do mercado de trabalho regional, as transformações na estrutura produtiva vêm impondo uma crescente substituição da força de traba-

lho local, nos cargos de maior poder de decisão, por mão de obra externa, acentuando uma ruptura, já presente na modernização tecnológica, entre desempenho econômico local e dinamismo do mercado de trabalho.

Do ponto de vista econômico, a curto prazo, a estrutura econômica montada principalmente na segunda metade do século XX, aponta para um avanço de seu setor terciário, em especial nos ramos de serviços mais modernos, cujo papel é não só dar suporte ao núcleo urbano em crescimento, mas atender a uma histórica e crescente função de polo regional. Do prisma social, cabe ao poder local e às lideranças políticas que representam a comunidade aparelharem-se em termos de máquina administrativa, de estrutura de arrecadação e de prestação de serviços, para exercerem o papel essencial de articuladores e reguladores desse processo de crescimento urbano; sobretudo, tendo presente um fator fundamental de diferenciação social e econômica no presente e no futuro: a qualidade de vida.

Se no passado Uberlândia beneficiou-se fartamente de sua posição estratégica, que lhe proporcionou uma inserção privilegiada nos eixos dinâmicos da economia nacional, no presente, seus desafios exigem grandes investimentos. A vantagem que Uberlândia carrega é ter-se consolidado como um centro regional, com uma economia de razoável densidade e significativo poder de irradiação sobre a rede urbana de sua área de influência. No início do século XXI, por todos os indicadores que se possa utilizar, a cidade continua exercendo uma importante função de polo regional, altamente urbanizado, ostentando um terciário moderno, que compreende ramos de ponta, a exemplo das comunicações, educação, saúde, transportes, armazenamento e distribuição.

REFERÊNCIAS

- ACIUB: Associação Comercial e Industrial de Uberlândia. *Edição extra comemorativa do cinqüentenário de sua fundação*. Uberlândia: SABE, 1983.
- ALLEN, John; MASSEY, Doreen; COCHRANE, Alan. *Rethinking the region*. London: Routledge, 1988.
- ANDRADE, Afrânio Alves de et al. *Transformações recentes do setor agropecuário brasileiro: desafios tecnológicos, dinâmica espacial e a fronteira do Centro-Oeste*. Primeiro relatório. Belo Horizonte: Cedeplar, UFMG, set. 1986. Mimeografado.
- ANDRADE, Thompson Almeida. Industrialização e incentivo fiscal: Minas Gerais no período 1970/1977. *Revista da Fundação João Pinheiro*, Belo Horizonte, p. 462-484, nov./dez. 1980.
- ARANTES, Jerônimo. *A cidade dos meus sonhos*. Uberlândia: Edufu, 2004.
- ARAÚJO, Edson Avelino. *Fronteira agrícola e formação de centros comerciais urbanos em Goiás (1930-1955)*. 1981. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 1981. Mimeografado.
- ASSOCIAÇÃO COMERCIAL, INDUSTRIAL E AGROPECUÁRIA DE UBERLÂNDIA. *Livro de atas*. Uberlândia, 1943-1968. Livros 8-20.
- ASSOCIAÇÃO COMERCIAL, INDUSTRIAL E AGROPECUÁRIA DE UBERLÂNDIA. *Livro de correspondências recebidas*. Uberlândia, jan. 1961 / abr. 1965. Livros 36-44.
- ATLAS Corográfico Municipal. Serviço de Est. Geral. Juiz de Fora: Ed. Hartmann, 1923.
- AYDALOT, P. *Milieux innovateurs en Europe*. Paris: GREMI, 1986.
- BANCO DE DESENVOLVIMENTO DE MINAS GERAIS. Agropecuária. In: _____. *Diagnóstico da economia mineira*. Belo Horizonte: BDMG, 1969. cap. 4.
- BANCO DE DESENVOLVIMENTO DE MINAS GERAIS. *Bases para ação programada no Triângulo e Alto Paranaíba*. Belo Horizonte, abr./jun. 1973.
- BARBOSA, Waldemar de Almeida. *A decadência das Minas e a fuga da mineração*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1971.
- BENEVIDES, Maria Victoria de Mesquita. *O governo Kubitschek: desenvolvimento econômico e estabilidade política*. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.
- BOUDEVILLE, Jacques Raoul. *Contribution a l'étude des pôles de croissance bréiliens*. Paris: Cahiers, 1957. (Série F, n. 10).
- BOUDEVILLE, Jacques Raoul. *L'espace et les Pôles de Croissance*. Paris: Puf, 1968.
- BRANDÃO, Carlos Antônio. *Triângulo: capital comercial, geopolítica e agroindústria*. 1989. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 1989.

- BRAUDEL, F. *Civilização material, economia e capitalismo séculos XV-XVIII*. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1997. v. 1.
- CADERNOS do Centenário. *Correio de Uberlândia*, Uberlândia, ago. 1988.
- CAETANO, Coraly Gará; DIB, Miriam Michel Cury. *A UFU no imaginário social*. Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia, 1988.
- CALDEIRA, Jorge. *Mauá: empresário do Império*. São Paulo: Cia. das Letras, 2000.
- CANO, Wilson. *Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil: 1930-70*. São Paulo: Global Editora, 1985.
- CANO, Wilson. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. Rio de Janeiro: Difel, 1977.
- CANO, Wilson; NEGRI, Barjas. A interiorização da indústria paulista nos anos 70. In: ENCONTRO NACIONAL DE ECONOMIA, 15., 1987, Salvador. *Anais...* Salvador: ANPEC, dez. 1987. v. 2.
- CAPRI, Roberto. *O Brasil e seus estados: Minas Gerais e seus municípios: o Triângulo Mineiro*. São Paulo: Capri Andrade & C. Editores, 1916.
- CARDOSO, José Eloy dos Santos. A desconcentração e a descentralização industriais e os desequilíbrios regionais. *Revista da Fundação João Pinheiro*, Belo Horizonte, p. 259, maio 1979.
- CASTELLS, Manuel. *A sociedade em rede*. 3. ed. São Paulo: Paz e Terra, 2000.
- CASTRO, Antônio Barros de. *Sete ensaios sobre a economia brasileira*. 1. ed. Rio de Janeiro: Forense, 1971. v. 2.
- CHRISTALLER, W. *Central places in Southern Germany*. New Jersey: Prentice-Hall, 1966.
- COELHO, Sacha Calmon Navarro. O sistema tributário e o desenvolvimento. *Revista da Fundação João Pinheiro*, Belo Horizonte, p. 60-64, jul./set. 1972.
- COIMBRA, Crésio. *Visão histórica e análise conceitual dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: Cedoc, Ministério dos Transportes, 1974.
- CONSELHO NACIONAL DE TRANSPORTES. *Planos de Viação: evolução histórica* (1808-1973) – Brasil. Rio de Janeiro, 1973.
- CORAGGIO, José L. Considerações teórico-metodológicas sobre as formas sociais de organização do espaço e suas tendências na América Latina. *Planejamento na Bahia*, Salvador, v. 7, n. 1, p. 5-32, jan./mar. 1979.
- CORRÊA, Roberto Lobato. A rede urbana brasileira. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 2001, Rio de Janeiro. *Anais...* Rio de Janeiro: ANPUR, 2001. p. 424-430.
- CORTES, Carmem D. Cunha. *Ituiutaba conta a sua história*. Uberlândia: Ubergal, 1971.
- COUTO, Ronaldo Costa. A política do ICM e o desenvolvimento de Minas. *Revista da Fundação João Pinheiro*, Belo Horizonte, p. 2-5, jan./mar. 1974.

- CURY, Paulo Rogério. *História da CM revista e ampliada*. Disponível em: <www.cmef.com.br/pp_fundação.htm>. Acesso em: 2000.
- DICIONÁRIO de economia. São Paulo: Nova Cultural, 1985. (Os economistas)
- DINIZ, Clélio Campolina. *Capitalismo, recursos naturais e espaço*. 1987. Tese (Doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, 1987.
- DINIZ, Clélio Campolina. Desenvolvimento poligonal no Brasil: nem desconcentração nem contínua polarização. *Nova Economia*, Belo Horizonte, v. 3, n. 1, p. 35-64, 1993.
- DINIZ, Clélio Campolina. *Estado e capital estrangeiro na industrialização mineira*. Belo Horizonte: Imprensa de UFMG, 1981.
- DUARTE FILHO, F. C. et al. A industrialização mineira e os incentivos fiscais: avaliação da lei 5.261/69. *Revista da Fundação João Pinheiro*, Belo Horizonte, p. 925-929, dez. 1979.
- FISHLOW, Albert. Algumas reflexões sobre a política econômica brasileira após 1964. *Estudos do Cebrap*, São Paulo, n. 7, p. 7-24, 1974.
- FRANÇA, Múcio. *O cerrado e a evolução recente da agricultura capitalista: a experiência de Minas Gerais*. 1984. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 1984.
- FREITAS, João Lúcio. O crédito rural e os bancos de fomento. *Revista da Fundação João Pinheiro*, Belo Horizonte, p. 76-80, 1972.
- FREITAS, P. S. R.; SAMPAIO, R. C. *Sinopsle do diagnóstico socioeconômico do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba (1940/80)*. Uberlândia: Gráfica da UFU: Departamento de Economia, Uberlândia, 1985.
- FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. Programa Estadual de Centros Intermediários. *Diagnóstico de Uberaba*. Belo Horizonte, 1980.
- FURIÓ, Elies. *Evolución y câmbio en la economía regional*. Barcelona: Editorial Ariel, 1996.
- FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1962
- GIROLETTI, Domingos. O processo de industrialização de Juiz de Fora: 1850 a 1930. *Revista da Fundação João Pinheiro*, Belo Horizonte, p. 141-204, mar. 1980.
- GOTTDIENER, Mark. *A produção social do espaço urbano*. 2. ed. São Paulo: Edusp, 1997.
- GUIA quatro rodas. São Paulo: Abril Cultural, 1988.
- GUIMARÃES, Eduardo Nunes. A influência paulista na formação econômica e social do Triângulo Mineiro. In: SEMINÁRIO SOBRE A ECONOMIA MINEIRA, 11., 2004, Diamantina. *Anais...* Belo Horizonte: Cedeplar, UFMG 2004. Disponível em: <<http://www.cedeplar.ufmg.br/diamantina2004/textos/D04A065.PDF>>. Acesso em: 2002.

- GUIMARÃES, Eduardo Nunes. Economia regional: elementos conceituais e metodológicos. In: ENCONTRO NACIONAL DE ECONOMIA, 25., 1997. *Anais...* Recife: UFPE, 1997. v. 1, p. 473-492.
- GUIMARÃES, Eduardo Nunes. Economia regional: em busca da natureza da especificidade. *Economia Ensaios*, Uberlândia, v. 8, n. 2, p. 35-50, 1994.
- GUIMARÃES, Eduardo Nunes. *Infra-estrutura pública e movimento de capitais: a inserção do Triângulo Mineiro na divisão inter-regional do trabalho*. 1990. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 1990.
- GUIMARÃES, Eduardo Nunes. *Transformações na agropecuária comercial e terciarização 1970-80: área de polarização do núcleo urbano de Uberlândia*. Belo Horizonte: BDMG, 1993. 1º lugar Prêmio Minas de Economia - Categoria Profissional.
- GUIMARÃES, Eduardo Nunes; FARIA, Gleyce Alves. Integração e desenvolvimento regional: uma proposta de regionalização de Minas Gerais. In: SEMINÁRIO SOBRE A ECONOMIA MINEIRA, 12., 2006, Diamantina. *Anais...* Belo Horizonte: Cedeplar, UFMG, 2006. Disponível em: <http://www.cedeplar.ufmg.br/seminarios/seminario_diamantina/2006/D06A026.pdf>. Acesso em: 2002.
- GUIMARÃES, Eduardo Nunes; LEME, Heládio José de Campos. Caracterização histórica e configuração espacial da estrutura produtiva do Centro-Oeste. In: HOGAN, Daniel Joseph et al. (Org.). *Migração e ambiente no Centro-Oeste*. Campinas, SP: Unicamp, 2002. p. 18-88.
- GUIMARÃES, Eduardo Nunes et al. Aglomeração urbana de Uberlândia (MG): formação socioeconômica e centralidade regional. In: HOGAN, Daniel Joseph et al. (Org.). *Migração e ambiente nas aglomerações urbanas*. Campinas, SP: Unicamp, 2001. p. 195-226.
- GUIMARÃES, Eduardo Nunes et al. Os eixos nacionais de integração e desenvolvimento do programa Brasil em Ação. In: SEMINÁRIO SOBRE A ECONOMIA MINEIRA, 8., 1998, Diamantina. *Anais...* Belo Horizonte: Cedeplar, UFMG, 1998. P. 247-269.
- HIRSCHMAN, A. O. *Estratégia do desenvolvimento econômico*. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1961.
- HOBBSAWN, Eric J. *A era do capital 1848-1875*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.
- IANNI, Octávio. *Estado e planejamento econômico no Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1986.
- IBGE. *Censo agropecuário*. Rio de Janeiro, 1960.
- IBGE. *Censo agropecuário*. Rio de Janeiro, 1975.
- IBGE. *Censo comercial e Industrial de 1950*. Rio de Janeiro, 1960.
- IBGE. *Censo comercial e Industrial de 1960*. Rio de Janeiro, 1966.
- IBGE. *Censo comercial de Minas Gerais*. Rio de Janeiro, 1970.
- IBGE. *Censo comercial de Minas Gerais*. Rio de Janeiro, 1975.
- IBGE. *Censo demográfico 2000: documentação dos microdados da amostra*. Rio de Janeiro, nov. 2002. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 2002.

- IBGE. *Censo econômico de 1940*. Rio de Janeiro, 1950.
- IBGE. *Censo industrial*. Rio de Janeiro, 1970.
- IBGE. *Censo industrial*. Rio de Janeiro, 1975.
- IBGE. *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*. Rio de Janeiro, 1958.
- IBGE. *Região de Influência das Cidades 2007*: REGIC. Rio de Janeiro, 2008.
- IPEA. *Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil: configurações atuais e tendências da rede urbana*. Brasília, DF: IPEA: IBGE, Unicamp, 2001.
- JACOB, Rodolpho. *Minas Gerais no XX século*. Rio de Janeiro: Ed. Gomes, Irmão & Co., 1911.
- A INDUSTRIALIZAÇÃO mineira e os incentivos fiscais: avaliação da lei 5.261/69. *Revista da Fundação João Pinheiro*, Belo Horizonte, p. 925, 1979.
- LEMOS, Maurício Borges. *Espaço e capital: um estudo sobre a dinâmica centro x periferia*. 1988. Tese (Doutorado) Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, 1988.
- LEMOS, Mauro Borges et al. A nova geografia econômica do Brasil: uma proposta de regionalização com base nos pólos econômicos e suas áreas de influência. In: SEMINÁRIO SOBRE A ECONOMIA MINEIRA, 9., 2000, Diamantina. *Anais...* Belo Horizonte: Cedeplar, UFMG, 2000.
- LESSA, Carlos. *Quinze anos de política econômica*. São Paulo: Brasiliense, 1981.
- LEX: Coletânea de legislação federal e marginalia. São Paulo: Editora LEX, ano 29, t. 4, 4. trim. 1965.
- LIMA, Vasco de Castro. *A estrada de ferro sul de Minas*. 1884-1934. São Paulo: CO-PAG, 1934. Arquivo Público Mineiro.
- LOSCH, A. The nature of economic regions. In: FRIEDMANN, J.; ALONSO, W. (Ed.). *Regional development and planning: a reader*. Cambridge: MIT, 1964. p. 107-115.
- LOURENÇO, Luís Augusto Bustamante. *A oeste das Minas*. Uberlândia: Edufu, 2005.
- MANTEGA, Guido. *A economia política brasileira*. 2. ed. São Paulo: Polis; Petrópolis: Vozes, 1984.
- MARKUSEN, A. R. Áreas de atração de investimentos em um espaço econômico cambiante: uma tipologia de Distritos Industriais. *Nova Economia*, Belo Horizonte, v. 5, n. 2, p. 9-44, dez. 1995.
- MARKUSEN, A. R. Região e regionalismo: um enfoque marxista. *Espaço e Debates*, São Paulo, v. 1, n. 2, p. 63-100, dez. 1981.
- MARSHALL, A. *Princípios de economia*. São Paulo: Abril, 1982. (1890).
- MARX, Karl. *O capital: crítica da economia política*. Livro I. 2. ed. São Paulo: Nova Cultural, 1985.

- MARX, Karl. *O capital: crítica da economia política*. Livros II e III. 3. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1981.
- MASSEY, Doreen. Regionalismo: alguns problemas atuais. *Espaço e Debates*, São Paulo, v. 1, n. 4, p. 50-83, dez. 1981.
- MATOS, Raimundo José da Cunha. *Corografia Histórica da Província de Minas Gerais*. Belo Horizonte: Arquivo Público Mineiro, 1981.
- MELLO, J. M.C. de. *O capitalismo tardio*. 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 1984.
- MENDES, Edilson Lamartine. *Uberaba: fazendas de criação do Triângulo Mineiro*. Uberaba: Museu do Zebu, maio 1987.
- MENDONÇA, José. *História de Uberaba*. Uberaba: Ed. Academia de Letras do Triângulo Mineiro, 1974.
- MINAS Gerais e o desenvolvimento nacional. *Revista da Fundação João Pinheiro*, Belo Horizonte, p. 4, jan./mar. 1971.
- MONTANDON, Leonilda S. *Vamos conhecer Araxá*. Araxá: Fonton, 1987.
- MYRDAL, Gunnar. *Teoria econômica e regiões subdesenvolvidas*. São Paulo: Zahar, 1972.
- NORTH, Douglas C. Teoria da localização e crescimento econômico regional. In: SCHWARTZMAN, Jacques (Org.). *Economia regional*. Belo Horizonte: Cedeplar, UFMG, 1977. p. 291-313. (Textos escolhidos). Traduzido de: NORTH, D. C. Location Theory and regional economic growth. *The Journal of Political Economy*, Chicago, v. 63, n. 3, p. 243-58, June 1955.
- NOTÍCIAS DA INDÚSTRIA. [S.l.]: Instituto Brasileiro de Administração de Empresas, 2. quinz., jan. 1961.
- OLIVEIRA, Benjamin Magalhães de. *Transportes e unificação de bitola ferroviária*. Rio de Janeiro: Cedop, Ministério dos Transportes, 1974.
- OLIVEIRA, Fabrício Augusto de. *A reforma tributária de 1966 e a acumulação de capital no Brasil*. São Paulo: Brasil Debates, 1981.
- OLIVEIRA, Francisco de. *A economia da dependência imperfeita*. Rio de Janeiro: Graal, 1977.
- OLIVEIRA, Francisco de. *Elegia para uma re(li)gião*. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.
- PACHECO, Carlos Américo. *A fragmentação da Nação*. Campinas, SP: Unicamp, 1998.
- PACHECO, Rondon. *Entrevista*. Uberlândia, 2003.
- PALHANO, Maria Regina Nabuco. *Agricultura, Estado e desenvolvimento regional em Minas Gerais - 1950/1980*. Belo Horizonte: Cedeplar, UFMG, nov. 1982. (Texto para discussão, n. 13).
- PARTICIPAÇÃO de Minas continua crescendo na arrecadação do país. *Revista da Fundação João Pinheiro*, Belo Horizonte, p. 50, abr. 1975.
- PERROUX, F. *A economia do século XX*. Lisboa: Heder, 1966.

PESSOA, Vera Lúcia Salazar. *Ação do Estado e as transformações agrárias no cerrado das zonas de Paracatu e Alto Paranaíba-MG*. 1988. Tese (Doutorado) – Universidade do Estado de São Paulo, Rio Claro, 1988. Mimeografado.

PEZZUTI, Pedro. *Município de Uberabinha: história, administração, finanças, economia: Uberabinha: Oficinas Typographicas da Livraria Kosmos, 1922*. Arquivo Público Municipal.

PIMENTA, D. J. Evolução do sistema viário da capitania e Província de Minas Gerais. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais*, Belo Horizonte, v. 14, p. 29-44, 1970.

PONTES, Hildebrando. *História de Uberaba e a civilização no Brasil Central*. Uberaba: Ed. Academia de Letras do Triângulo Mineiro, 1970.

PÔRTO, Sérgio Dayrell. *A nova opulência das Geraes*. São Paulo: Cortez, 1982.

UM REEXAME da questão nordestina. *Revista da Fundação João Pinheiro*, Belo Horizonte, 1984.

REVISTA DO INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DE MINAS GERAIS. Belo Horizonte: Instituto Histórico e Geográfico de Minas Gerais, v. 14, 1970.

REVISTA UBERLÂNDIA ILUSTRADA. Direção de Jerônimo Arantes. Uberlândia, n. 3-20, 1939/1955. Divulgação de interesses gerais de Uberlândia, Triângulo Mineiro e Goiás.

REZENDE, Eliane Mendonça Marquez de. *Uberaba: uma trajetória socioeconômica (1811-1910)*. 1983. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 1983. Mimeografado.

REZENDE, Elizeu. As rodovias e o desenvolvimento do Brasil. In: CONGRESSO MUNDIAL DA FEDERAÇÃO RODOVIÁRIA INTERNACIONAL, 7., 1973, Munique. *Anais...* Rio de Janeiro: DNER, out. 1973. 149 p.

RICARDO, David. *Princípios de economia política e tributação*. São Paulo: Nova Cultural, 1985. (1817).

ROCHEFORT, M. *Redes e sistemas: ensinando sobre o urbano e a região*. São Paulo: Hucitec, 1998.

SAMPAIO, Antônio Borges. *Uberaba: história, fatos e homens*. Uberaba: Ed. Academia de Letras do Triângulo Mineiro, 1971.

SANTOS, Milton. *Espaço e método*. São Paulo: Nobel, 1985.

SAYAD, João. *Crédito rural no Brasil: avaliação das críticas e das propostas de reforma*. São Paulo: Pioneira: FIPE, 1984.

SCHUMPETER, J. *The theory of economic development*. Cambridge: Harvard University Press, 1934.

SERRA, José. Ciclos e mudanças estruturais na economia brasileira do pós-Guerra. In: BELLUZZO, Luiz G. M.; COUTINHO, R. (Org.). *Desenvolvimento capitalista no Brasil*. 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 1984. v. 1.

SILVA, Antônio Pereira da. *As histórias de Uberlândia*. Uberlândia: Gráfica Brasil Central, 2001. v. 1.

- SILVA, Sergio. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. 5. ed. São Paulo: Alfa-Omega, 1981.
- SINGER, Paul. *A crise do milagre*. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.
- SIQUEIRA, Tagore Villarim de. As primeiras ferrovias do Nordeste brasileiro: processo de implantação e o caso da Great Western Railway. *Revista do BNDES*, Rio de Janeiro, n. 17, p. 169-220, jun. 2002.
- SMOLKA, Martin O. *O espaço do espaço na teoria econômica*. Rio de Janeiro: PUR, dez./1982. (Série Estudos e Debates, n. 6).
- SOARES, Beatriz Ribeiro. Uberlândia: da Boca do Sertão à Cidade Jardim. *Sociedade e Natureza*, Uberlândia: Edufu, ano 9, n. 18, p. 95-124, jul./dez. 1997.
- SUPERINTENDÊNCIA DO DESENVOLVIMENTO DO NORDESTE. Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste. *Uma política de desenvolvimento econômico para o Nordeste*. 2. ed. Recife, 1967.
- SZMRECSÁNYI, Tamás. *Análise crítica das políticas, para o setor agropecuário*. Campinas, SP: Unicamp, jul. 1983. (Cadernos IFCH, Unicamp).
- TAVARES, Maria da Conceição. *Ciclo e crise: o movimento recente da industrialização brasileira*. 1978. Tese (Professor titular) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1978.
- TAVARES, Maria da Conceição. *Da substituição de importações ao capitalismo financeiro*. 13. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1983.
- TEIXEIRA, Tito. *Bandeirantes e pioneiros do Brasil Central: história da criação do município de Uberlândia*. 1. ed. Uberlândia: Ed. Uberlândia Gráfica, 1970. v. 1.
- UBERLÂNDIA. Câmara Municipal. *Processos n° 12 a 930, 1947/1955 e n° 11682 a 1437, 1958/1960*. Uberlândia. Arquivo Público Municipal.
- UBERLÂNDIA: a cidade que mais cresce no Brasil Central. *O diário*, Belo Horizonte, ano 25, n. 8.496, p. 8, 1. ago. 1959. Suplemento de Uberlândia. 2. caderno. Segundo Congresso do Desenvolvimento Industrial.
- UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA. *Primeiro relatório 1971*. Uberlândia: Gráfica da UFU, Faculdade Federal de Engenharia, jun. 1972.
- VASCONCELOS, Sylvio de. *Mineiridade*. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1968.
- VIEIRA, Paulo José de Lima. Os resultados da experiência mineira de planejamento. *Revista da Fundação João Pinheiro*, Belo Horizonte, p. 76-93, jan./mar. 1973.
- VON THÜNEN, J. H. *The isolated state*. New York: Pergamon Press, 1966.
- WEBER, Alfred. *Theory of the location of industries*. Chicago: University of Chicago Press, 1910.
- WEITERSCHAN, Helga Magdalena. A análise do Estado de Minas Gerais. *Revista da Fundação João Pinheiro*, Belo Horizonte, p. 729-730, out. 1979.

ANEXO A

Estatística realizada no Trevo: convergências BR-14 (atual BR-153) e BR-71 (atual BR-365) tomada por 18 horas em 26 dias durante o mês de novembro de 1960.

TIPO DE VEÍCULO	SENTIDO: PRATA-TREVO		SENTIDO: TREVO- PRATA	
	Frequência	%	Frequência	%
1- Passeio	443	10,4	327	9,2
2- Transporte Coletivo	112	2,6	110	3,1
3- Caminhão Leve	196	4,6	153	4,3
4- Caminhão Médio	2.626	61,7	2.463	69,0
5- Caminhão Pesado	777	18,3	440	12,2
6- Reboque e Semirreboque	100	2,4	78	2,2
TOTAL	4.254	100,0	3.571	100,0

Fonte: DNER. Associação Comercial, Industrial e Agropecuária de Uberlândia (1961/1965). *Livro de Correspondências Recebidas.*

TIPO DE VEÍCULO	SENTIDO: CENTRALINA-TREVO		SENTIDO: TREVO-CENTRALINA	
	Frequência	%	Frequência	%
1- Passeio	1.184	13,3	1.318	13,9
2- Transporte Coletivo	367	4,1	391	4,1
3- Caminhão Leve	566	6,4	605	6,4
4- Caminhão Médio	5.871	66,0	6.024	63,4
5- Caminhão Pesado	671	7,5	913	9,6
6- Reboque e Semirreboque	240	2,7	247	2,6
TOTAL	8.899	100,0	9.498	100,0

Fonte: DNER. Associação Comercial, Industrial e Agropecuária de Uberlândia (1961/1965). *Livro de Correspondências Recebidas.*

TIPO DE VEÍCULO	SENTIDO: MONTE ALEGRE DE MINAS-TREVO		SENTIDO: TREVO- MONTE ALEGRE DE MINAS	
	Frequência	%	Frequência	%
1- Passeio	1.499	18,8	1.471	18,2
2- Transporte Coletivo	468	5,9	452	5,6
3- Caminhão Leve	722	9,0	738	9,1
4- Caminhão Médio	4.947	61,9	5.007	62,0
5- Caminhão Pesado	200	2,5	238	2,9
6- Reboque e Semirreboque	153	1,9	168	2,1
TOTAL	7.989	100,0	8.074	100,0

Fonte: DNER. Associação Comercial, Industrial e Agropecuária de Uberlândia (1961/1965). *Livro de Correspondências Recebidas.*

TIPO DE VEÍCULO	SENTIDO: ITUIUTABA-TREVO		SENTIDO: TREVO-ITUIUTABA	
	Frequência	%	Frequência	%
1- Passeio	449	19,0	460	19,4
2- Transporte Coletivo	192	8,1	186	7,9
3- Caminhão Leve	205	8,7	193	8,1
4- Caminhão Médio	462	61,8	1.411	59,7
5- Caminhão Pesado	52	2,2	111	4,7
6- Reboque e Semirreboque	4	0,2	4	0,2
TOTAL	2.364	100,0	2.365	100,0

Fonte: DNER. Associação Comercial, Industrial e Agropecuária de Uberlândia (1961/1965). *Livro de Correspondências Recebidas*.

Estatística realizada pelo DNER (8º DRF) nas diversas rodovias do Triângulo Mineiro, durante sete dias do primeiro trimestre de 1963 – Estatística de volume de trânsito – Rodovia BR-106 (atual BR-050) – de 17 a 23 de janeiro, Ano: 1963.

TIPO DE VEÍCULO	SENTIDO: Uberlândia-Uberaba		SENTIDO: Uberaba- Uberlândia	
	Frequência	%	Frequência	%
1- Passeio	418	25,6	452	27,2
2- Transporte Coletivo	53	3,2	64	3,8
3- Caminhão Leve	119	7,3	124	7,5
4- Caminhão Médio	913	56,0	916	55,1
5- Caminhão Pesado	31	1,9	43	2,6
6- Reboque e Semirreboque	81	5,0	49	2,9
7- Outros	16	1,0	15	0,9
TOTAL	1.631	100,0	1.663	100,0

Fonte: DNER. Associação Comercial, Industrial e Agropecuária de Uberlândia (1961/1965). *Livro de Correspondências Recebidas*.

Estatística realizada pelo DNER (8º DRF) nas diversas rodovias do Triângulo Mineiro, durante sete dias do primeiro trimestre de 1963 – Estatística de volume de trânsito).

Rodovia BR-14 (Atual BR-153)

LOCAL	SENTIDO DO FLUXO	FREQUÊNCIA	MÉDIA DIÁRIA
Ponte Afonso Pena	Goiás-Minas Gerais	3.370	481
	Minas Gerais-Goiás	3.630	518
Comendador Gomes	Prata-Frutal	793	113
	Frutal-Prata	805	115

Fonte: DNER. Associação Comercial, Industrial e Agropecuária de Uberlândia (1961/1965). *Livro de Correspondências Recebidas*.

Rodovia BR-56

LOCAL	SENTIDO DO FLUXO	FREQUÊNCIA	MÉDIA DIÁRIA
Planura	Minas Gerais-São Paulo	1.204	172
	São Paulo-Minas Gerais	1.168	166

Fonte: DNER. Associação Comercial, Industrial e Agropecuária de Uberlândia (1961/1965). *Livro de Correspondências Recebidas*.

Rodovia BR-71 (Atual BR-365)

LOCAL	SENTIDO DO FLUXO	FREQUÊNCIA	MÉDIA DIÁRIA
15 km de Uberlândia	Monte Alegre de Minas-Uberlândia	4.833	690
	Uberlândia-Monte Alegre de Minas	4.892	698

Fonte: DNER. Associação Comercial, Industrial e Agropecuária de Uberlândia (1961/1965). *Livro de Correspondências Recebidas*.

Rodovia BR-106 (Atual BR-050)

LOCAL	SENTIDO DO FLUXO	FREQUÊNCIA	MÉDIA DIÁRIA
Ponte sobre o Rio Uberabinha	Uberlândia-Uberaba	2.006	286
	Uberaba-Uberlândia	2.196	313
Ponte sobre o Rio Araguari	Uberlândia-Araguari	1.680	240
	Araguari-Uberlândia	1.702	243

Fonte: DNER. Associação Comercial, Industrial e Agropecuária de Uberlândia (1961/1965). *Livro de Correspondências Recebidas*.

ANEXO B

Relação das indústrias registradas no município de Uberlândia no ano de 1959

Indústrias básicas (Tipo e Quantidade)

Fundição – 5, Fábrica de pregos – 1, Fábrica de molas – 2, Curtume – 3, Fábrica de cola – 1, Fábricas de motores – 1, Fábrica de latas – 1, Fábrica de garrafas – 1, Cerâmica – 6, Fábrica de estopas – 1, Fábrica de telhas e cimento – 1, Fábrica de manilhas – 1.

Indústrias de mobiliário (Tipo e Quantidade)

Serraria – 6, Fábrica de tacos – 2, Fábrica de móveis – 6, Fábrica de colchões – 3, Carpintaria – 6, Fábrica de portas e aço – 2, Fábrica de ladrilhos – 5, Serralheria – 3, Vidraçaria – 3, Estofamento – 3, Marmoraria – 3.

Indústria alimentícia (Tipo e Quantidade)

Frigorífico – 4, Pastificios – 2, Fábrica de sorvetes – 2, Laticínios – 2, Fábrica de farinha – 1, Fábrica de banha – 5, Moagem e torrefação de café – 3, Fábrica de refrigerantes – 3, Fábrica de biscoitos – 2, Padaria – 9, Fábrica de balas – 3, Moagem de sal – 2, Fábrica de mortadela – 3, Fábrica de bebidas – 1, Fábrica de óleos e vegetais – 1.

Indústria artística (Tipo e Quantidade)

Fábrica de luminosos – 2, Ateliê de pintura – 2, Fábrica de fogos – 1, Tipografia – 8.

Indústria de beneficiamento (Tipo e Quantidade)

Máquina de arroz – 51, Máquina de café – 1, Máquina de algodão – 3.

Indústria de vestuário (Tipo e Quantidade)

Alfaiate – 21, Fábrica de calçados – 14, Selaria – 6, Ateliê de costura – 4, Fábrica de roupas brancas – 8.

Indústria de veículos (Tipo e Quantidade)

Fábrica de carroças – 3.

Indústria de conservação (Tipo e Quantidade)

Enrolamento de motores – 3, Oficina de automóveis – 16, Oficinas de bicicletas – 16, Oficina de rádio – 12, Vulcanização – 12, Oficina mecânica – 31, Tinturarias – 9, Fábrica de transformadores – 1.

Indústria de precisão (Tipo e Quantidade)
Mecânica de precisão – 1.

Fonte: O *diário*, Belo Horizonte, ano 25, n. 8496, 1. ago. 1959. Suplemento de Uberlândia. 2. caderno. Segundo Congresso do Desenvolvimento Industrial.

OBS.: As três máquinas de algodão, alegando problemas com a tributação em Minas Gerais, transferiram-se para Goiânia na primeira metade da década de 1960.

ANEXO C

COMÉRCIO ATACADISTA – 1960 – VENDAS (Cr\$1.000)

Município	Número de estabelecimentos	Pessoas ocupadas	Vendas
Araguari	14	48	139.473
Ituiutaba	16	66	156.866
Uberaba	31	147	342.867
Uberlândia	105	987	3.537.216
Anápolis	37	175	1.221.732
Goiânia	59	441	1.396.109

Fonte: IBGE (1960). *Censo comercial*.

ANEXO D

Relação dos municípios, segundo código do IBGE, por Regiões de Planejamento e Microrregiões – Minas Gerais – 2008

CÓDIGO IBGE	MUNICÍPIO	REGIÃO DE PLANEJAMENTO		MICRORREGIÃO	
		CÓDIGO SE-PLAN/MG	DENOMINAÇÃO	CÓDIGO IBGE	DENOMINAÇÃO
10	Abadia dos Dourados	5	Alto Paranaíba	019	Patrocínio
380	Arapuá	5	Alto Paranaíba	020	Patos de Minas
400	Araxá	5	Alto Paranaíba	023	Araxá
1150	Campos Altos	5	Alto Paranaíba	023	Araxá
1430	Carmo do Paranaíba	5	Alto Paranaíba	020	Patos de Minas
1930	Coromandel	5	Alto Paranaíba	019	Patrocínio
2070	Cruzeiro da Fortaleza	5	Alto Paranaíba	019	Patrocínio
2350	Douradoquara	5	Alto Paranaíba	019	Patrocínio
2480	Estrela do Sul	5	Alto Paranaíba	019	Patrocínio
2790	Grupiara	5	Alto Paranaíba	019	Patrocínio
2890	Guimarânia	5	Alto Paranaíba	020	Patos de Minas
2950	Ibiá	5	Alto Paranaíba	023	Araxá
3160	Iraí de Minas	5	Alto Paranaíba	019	Patrocínio
3750	Lagoa Formosa	5	Alto Paranaíba	020	Patos de Minas
4120	Matutina	5	Alto Paranaíba	020	Patos de Minas
4310	Monte Carmelo	5	Alto Paranaíba	019	Patrocínio
4500	Nova Ponte	5	Alto Paranaíba	023	Araxá
4800	Patos de Minas	5	Alto Paranaíba	020	Patos de Minas
4810	Patrocínio	5	Alto Paranaíba	019	Patrocínio
4920	Pedrinópolis	5	Alto Paranaíba	023	Araxá
4980	Perdizes	5	Alto Paranaíba	023	Araxá
5300	Pratinha	5	Alto Paranaíba	023	Araxá
5550	Rio Paranaíba	5	Alto Paranaíba	020	Patos de Minas
5640	Romaria	5	Alto Paranaíba	019	Patrocínio
5690	Sacramento	5	Alto Paranaíba	023	Araxá
5770	Santa Juliana	5	Alto Paranaíba	023	Araxá
5970	Santa Rosa da Serra	5	Alto Paranaíba	020	Patos de Minas
6210	São Gotardo	5	Alto Paranaíba	020	Patos de Minas
6680	Serra do Salitre	5	Alto Paranaíba	019	Patrocínio
6810	Tapira	5	Alto Paranaíba	023	Araxá
6890	Tiros	5	Alto Paranaíba	020	Patos de Minas

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE); Fundação João Pinheiro (FJP); Centro de Estatística e Informação (CEI).

Relação dos municípios, segundo código do IBGE, por Regiões de Planejamento e Microrregiões – Minas Gerais – 2008

CÓDIGO IBGE	MUNICÍPIO	REGIÃO DE PLANEJAMENTO		MICRORREGIÃO	
		CÓDIGO SEPLAN/MG	DENOMINAÇÃO	CÓDIGO IBGE	DENOMINAÇÃO
0070	Água Comprida	4	Triângulo Mineiro	022	Uberaba
0350	Araguari	4	Triângulo Mineiro	018	Uberlândia
0375	Araporã	4	Triângulo Mineiro	018	Uberlândia
0980	Cachoeira Dourada	4	Triângulo Mineiro	017	Ituiutaba
1110	Campina Verde	4	Triângulo Mineiro	021	Frutal
1140	Campo Florido	4	Triângulo Mineiro	022	Uberaba
1180	Canápolis	4	Triângulo Mineiro	018	Uberlândia
1260	Capinópolis	4	Triângulo Mineiro	017	Ituiutaba
1500	Cascalho Rico	4	Triângulo Mineiro	018	Uberlândia
1580	Centralina	4	Triângulo Mineiro	018	Uberlândia
1690	Comendador Gomes	4	Triângulo Mineiro	021	Frutal
1730	Conceição das Alagoas	4	Triângulo Mineiro	022	Uberaba
1820	Conquista	4	Triângulo Mineiro	022	Uberaba
2125	Delta	4	Triângulo Mineiro	022	Uberaba
2700	Fronteira	4	Triângulo Mineiro	021	Frutal
2710	Frutal	4	Triângulo Mineiro	021	Frutal
2910	Gurinhata	4	Triângulo Mineiro	017	Ituiutaba
3070	Indianópolis	4	Triângulo Mineiro	018	Uberlândia
3140	Ipiacçu	4	Triângulo Mineiro	017	Ituiutaba
3340	Itapagipe	4	Triângulo Mineiro	021	Frutal
3420	Ituiutaba	4	Triângulo Mineiro	017	Ituiutaba
3440	Iturama	4	Triângulo Mineiro	021	Frutal
3862	Limeira do Oeste	4	Triângulo Mineiro	021	Frutal
4280	Monte Alegre de Minas	4	Triângulo Mineiro	018	Uberlândia
5070	Pirajuba	4	Triângulo Mineiro	021	Frutal
5160	Planura	4	Triângulo Mineiro	021	Frutal
5280	Prata	4	Triângulo Mineiro	018	Uberlândia
5980	Santa Vitória	4	Triângulo Mineiro	017	Ituiutaba
6130	São Francisco de Sales	4	Triângulo Mineiro	021	Frutal
6960	Tupaciguara	4	Triângulo Mineiro	018	Uberlândia
7010	Uberaba	4	Triângulo Mineiro	022	Uberaba
7020	Uberlândia	4	Triângulo Mineiro	018	Uberlândia
7043	União de Minas	4	Triângulo Mineiro	021	Frutal
7110	Veríssimo		Triângulo Mineiro	022	Uberaba

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE); Fundação João Pinheiro (FJP); Centro de Estatística e Informação (CEI).

Sobre o livro

Formato	16 cm x 23 cm
Tipologia	Baramond Swiss 721 BT Swiss 721 Cn BT
Papel	Sulfite 75 g
Tiragem	1.000 exemplares

A proposta deste livro é a interpretação econômica da formação e desenvolvimento de uma região singular e dinâmica do interior brasileiro, o Triângulo Mineiro. Seu conteúdo apreende e dialoga com a rica contribuição produzida por aqueles que fazem da história uma reflexão memorialista, embora, ao contrário destes, aqui o compromisso acadêmico conduz uma reflexão histórico-estrutural que utiliza o regional como matéria prima e as categorias econômicas como base analítica. Portanto, não é um livro de memórias, nem pretenciosamente de história, mas de formação e desenvolvimento econômico regional. Aqui sobressai a linguagem econômica que procura mostrar como o processo de constituição desta região esteve articulado aos grandes movimentos de transformação da economia nacional e internacional e, conseqüentemente, pode interessar àqueles que objetivam compreender as heranças sociais e econômicas desta região específica, mas também da diversidade econômica regional brasileira. Aqui os leitores encontram argumentos explicativos acerca do desenvolvimento econômico do Triângulo Mineiro, bem como aspectos sociais do cotidiano de seu povo e do florescimento e diferenciação de sua rede urbana. Entretanto, o conteúdo deste livro não deve ser tratado como uma página virada da história, uma versão acabada, quando seu objetivo é contribuir com um roteiro em construção.



Associação Brasileira
das Editoras Universitárias

ISBN 978-85-7078-249-6



9 788570 782496