

A INSERÇÃO INTERNACIONAL DE UBERLÂNDIA- MG A PARTIR DA SUA POSIÇÃO LOGÍSTICA ESTRATÉGICA¹

Camilla Antunes de Freitas²

RESUMO

Com o processo de globalização, o Sistema Internacional (SI) passou a abrigar uma ampla variedade de atores internacionais. Dentre eles, as cidades, que a partir de seus recursos e fomentos em se projetar internacionalmente, passam a protagonizar interações com os demais atores do cenário internacional. Nesse contexto, surgem diversos pensadores para esmiuçar essa nova discussão e dinamismo nas relações internacionais. Em destaque, Panayotis Soldatos, que ao analisar as cidades internacionais modernas, estipulou 13 características que viabilizam a projeção de municípios no cenário internacional. Sendo a posição geográfica de abertura para o mundo um dos elementos citados pelo autor para a internacionalização de cidades, o presente trabalho visa compreender como a posição logística estratégica seria um fator substancial para inserção internacional de Uberlândia, uma vez que esse fator consegue ampliar a projeção internacional da cidade forma direta e indireta, pois é capaz de impactar também outros fatores que estimulam a internacionalização do município.

Palavras-Chave: internacionalização, Uberlândia, Relações Internacionais e Logística.

ABSTRACT

With the process of globalization, the International System (IS) has come to accommodate a wide variety of international actors. Among them, cities, through their resources and efforts to project themselves internationally, have begun to play a leading role in interactions with other actors in the international arena. In this context, several thinkers have emerged to delve into this new discussion and dynamism in international relations. Notably, Panayotis Soldatos analyzed modern international cities and established 13 characteristics that enable municipalities to project themselves on the international stage. One of the elements mentioned by the author for the internationalization of cities is the geographical position of openness to the world. This study aims to understand how strategic logistical positioning would be a substantial factor for Uberlândia's international integration since this factor can directly

¹ Artigo apresentado ao Instituto de Economia e Relações Internacionais da Universidade Federal de Uberlândia (IERI UFU) como parte das exigências para a obtenção do título de Bacharel em Relações Internacionais, sob a orientação do Prof. Dr. Armando Gallo Yahn Filho.

² Discente do curso de Relações Internacionais pela Universidade Federal de Uberlândia (UFU).

and indirectly enhance the city's international projection. It has the capacity to impact other factors that stimulate the municipality's internationalization.

Keywords: internationalization, Uberlândia, International Relations, and Logistics.

1. INTRODUÇÃO

Com a acentuação do processo de globalização, estimulado por um cenário pós Guerra Fria no final do século XX, o Sistema Internacional (SI) passa a comportar uma extensa gama de atores internacionais. Com isso, as relações passam a ser mais complexas e abranger variadas pautas temáticas, promovendo intercâmbios, intensificando conexões e esvaindo fronteiras.

Dentro desse contexto, atores subnacionais – cidades, estados federados, regiões, etc.- emergem buscando se projetar internacionalmente para impulsionar sua interação com os demais players do cenário internacional e assim dialogar com várias esferas. Nessa dinâmica, cada vez mais municípios são protagonistas nas relações internacionais. No país, por exemplo, cidades como São Paulo e Rio de Janeiro se destacam no campo internacional, além dessas, muitas outras cidades brasileiras almejam também essa promoção. Uberlândia não é diferente, com os avanços observados na última década, através de iniciativas e planejamentos estratégicos desenvolvidos na cidade que serão pontuados no decorrer do trabalho, é notório o fomento do município em se inserir internacionalmente.

Ao esmiuçar o desenvolvimento da cidade de Uberlândia, observa-se que desde sua ocupação, o município esteve no bojo das rotas comerciais do país. No início do século XVIII, a cidade já se apresentava como ponto fundamental para o abastecimento de tropas que se dirigiam ao Centro-Oeste, fazendo com que a região se consolidasse como um elo comercial do “Brasil Central”. Já no século XIX, com a chegada dos trilhos de ferro da “Velha Mogiana”, Uberlândia expande sua influência no âmbito nacional ao estreitar vínculos com São Paulo, o principal pólo econômico do país. O dinamismo de destaque do município foi intensificado em 1950, com a infraestrutura trazida da construção da Brasília por Juscelino Kubitscheck. A modernização da malha ferroviária da cidade fez com que Uberlândia passasse a compreender uma zona de influência ainda maior que cresce até os dias atuais (GUIMARÃES, 2010).

Desta forma, é possível analisar que o avanço econômico do Triângulo Mineiro, em especial de Uberlândia, é atrelado fortemente a sua posição geográfica estratégica. Uma vez que, esse fator possibilitou uma integração exitosa com o restante do país e impulsionou o fluxo comercial da região. Como postulado na obra de Guimarães:

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 (...) possibilitando-lhe uma apropriação de excedentes econômicos e integração nas principais fases nacionais de expansão do Produto Interno Bruto (PIB) (GUIMARÃES, 2010, p. 26).

A partir de tudo o que foi demonstrado na introdução do projeto, é certo que a configuração geográfica da cidade é ponto fundamental para seu desenvolvimento econômico e também é um grande potencial para sua inserção internacional. Isto posto, o problema de pesquisa a ser respondido neste trabalho é: Considerando os diversos fatores que estão na base da internacionalização de uma cidade, como a posição geográfica seria um fator substancial para inserção internacional de Uberlândia?

A hipótese desse trabalho é que o fator logístico da cidade é fundamental para a inserção internacional de Uberlândia, não somente pela importância que o recurso representa de forma isolada, visto que é um elemento que destaca a cidade das demais, mas também por ser um fator que está estritamente vinculado a outros elementos que podem contribuir para que internacionalização do município seja alcançada. Isto é, a configuração logística do município é capaz de estimular e impactar outros fatores que contemplam uma cidade internacional, e por isso é fundamental para a internacionalização de Uberlândia. Desta forma, a pesquisa elaborada é relevante pois pode contribuir para o aprimoramento do processo de projeção internacional da cidade de forma mais estratégica e assertiva.

E para que seja possível validar o propósito de pesquisa apontado, será utilizado o método hipotético-dedutivo, ao passo que será investigada a proposição levantada a fim de aplicá-lo de maneira mais assertiva e instrumental, o método de abordagem utilizado.

Assim, objetivando englobar todas as fontes necessárias a fim de compreender os desdobramentos para inserção internacional da cidade a partir do seu recurso

logístico, o trabalho aponta em seu primeiro tópico “A Inserção internacional de Cidades” uma análise bibliográfica e documental contemplando os autores clássicos e contemporâneos que fomentam a discussão da inserção internacional de cidades, em destaque o conceito de cidade internacional de Pnyotis Soldatos (1996).

Em seguida, o trabalho visa esmiuçar no tópico “A formação e desenvolvimento econômico de Uberlândia” toda a trajetória da cidade desde sua concepção, ressaltando o quanto o fator geográfico impactou, e impacta até os dias atuais, no crescimento e avanço da projeção da cidade nacionalmente e internacionalmente.

Por fim, no tópico “Como o fator *posição geográfica de abertura para o mundo*” impacta na internacionalização da Cidade de Uberlândia-MG” será analisado como o fator geográfico influencia a cidade diretamente e, também, como ele impacta de forma indireta nos demais fatores, comerciais e sociais, que contemplam uma cidade internacional segundo Soldatos (1996).

Para este estudo de caso, utilizou-se do método hipotético-dedutivo, com base em artigos, trabalhos acadêmicos e relatórios, que apresentam dados relevantes para contribuir para a comprovação da hipótese levantada.

2. A INSERÇÃO INTERNACIONAL DE CIDADES

Com as transformações ocorridas no cenário internacional no final do século XX, marcadas pelo fim do conflito da Guerra Fria e pelo avanço da globalização, novos atores passaram a participar e interagir ativamente do sistema internacional. Desafiando os postulados realistas que enfatizam um sistema internacional anárquico, no qual o Estado é visto como um ator racional e principal atuante no cenário internacional, essa nova dinâmica provoca a visão de Carr (1919-1939), reforçando a atuação e influência de múltiplos entes no sistema internacional.

Keohane e Nye (1989) contestam a visão realista e discorrem na obra “Poder e interdependência: a política mundial em transição”, sobre a nova percepção da configuração mundial. Ao conceituar o termo “interdependência complexa”, os autores pontuam que o novo arranjo das relações internacionais, em virtude da expansão de conexões e de entes no sistema internacional, é totalmente interligado. Desta maneira, ao fazerem parte dessa teia, os atores sofrem ações e reações ocasionadas

em diferentes partes de um sistema, estando sujeitos assim, a uma relação de dependência mútua (KEOHANE; NYE JR., 1989).

Debatendo a visão realista e reforçando a presença dos demais atores no cenário internacional, Keohane e Nye apontam:

Como seria o mundo se três pressupostos básicos do realismo fossem invertidos. Esses pressupostos são que os estados são os únicos protagonistas importantes, a força militar é o instrumento dominante e a segurança é a meta dominante. Ao contrário, podemos postular uma política mundial muito diferente: 1) os estados não são os únicos protagonistas importantes – protagonistas transnacionais atuando através das fronteiras de estados são os maiores agentes; 2) a força não é o único instrumento importante – a manipulação econômica e o uso de instituições internacionais são os instrumentos dominantes; e 3) a segurança não é a meta dominante – a guerra é a meta dominante. Podemos rotular esse mundo antirrealista de interdependência complexa (KEOHANE; NYE JR., 1989, p. 264).

É nesse cenário de reordenamento do poder mundial, que atores subnacionais conquistam protagonismo no cenário internacional e conseqüentemente, nos estudos de Relações Internacionais. Para a compreensão total da temática, cabe, primeiramente, elucidar o conceito de ator subnacional. Nas palavras de Bueno (2010), estes entes são:

Partes constituintes dos estados nacionais atuando na esfera internacional ou interagindo com temas de dimensão internacional. Diferem-se das Organizações Internacionais Não-Governamentais (OING) e das Corporações Transnacionais (CTN), uma vez que são atores estatais, ainda que não falem em nome de um estado nacional ou uma organização internacional. Podem ser representantes tanto do governo (poder Executivo), do parlamento (poder Legislativo) ou da magistratura (poder Judiciário) dos entes constitutivos de um determinado estado nacional (estados, províncias, cantões, regiões, prefeituras, departamentos, Länder, Oblasts, municípios, condados, distritos etc.) (BUENO, 2010, p. 346).

Desta forma, o conceito “ator subnacional” se refere a elementos políticos circunscritos ao Estado, que passam a dialogar com os demais atores do sistema internacional e a serem afetados pela dinâmica externa. Tornando-os assim, agentes internacionais (MARIANO; MARIANO, 2005).

Como citado anteriormente, é nos anos 90 que o estudo da projeção internacional de atores subnacionais, em especial das cidades, ganha força nos

debates acadêmicos de Relações Internacionais. Estes estudos, foram impulsionados pelos autores pioneiros na temática: Duchacek (1984, 1986, 1990) e Soldatos (1990).

Desenvolvendo um debate inicial, Ivo Duchacek em 1984, estipula o conceito de “microdiplomacia” com o intuito de trabalhar os movimentos internacionais dos governos não centrais (DUCHACEK, 1984). Contudo, é em 1990 que Panayotis Soldatos concebe o termo “Paradiplomacia” para definir a inserção das unidades subnacionais no cenário internacional. E a partir dessa conceituação, que a temática adquire diferentes interpretações e terminologias. Duchacek passa a adotar essa nomenclatura em seus estudos posteriores, e compreende a paradiplomacia como o almejo dos entes subnacionais por cooperação política e econômica com os grandes centros de poder, dividindo-a em três categorias: i) paradiplomacia global, que consiste nas relações globais entre os atores subnacionais com objetivos fundamentalmente econômicos; ii) paradiplomacia regional transfronteiriça, entendida como relações transfronteiriças condicionadas pela posição de proximidade geográfica e compartilhamento de problemas semelhantes entre os atores; iii) paradiplomacia transregional, representando as conexões e negociações entre governos subnacionais que não possuem relação de vizinhança mas que os governos nacionais que estes entes fazem parte possuem essa relação (DUCHACEK, 1984; JUNQUEIRA, 2017).

Panayotis Soldatos (1990) principal aporte referencial desta monografia, ao conceituar o termo “Paradiplomacia”, reforça que a atuação dos entes subfederais é paralela e complementar às ações centrais do Estado. Sendo a colaboração de entidades de vários níveis, como atores não governamentais (empresas, ONGS e universidades) e governos locais (estaduais e federais), necessário para que ela ocorra (SOLDATOS, 1990).

Contudo, além destes autores, vários outros trabalharam a temática e até mesmo contestam a interpretação do termo “Paradiplomacia”. Como é o caso do autor Hocking (2004), que discorda da expressão adotada pelos autores anteriormente citados e passa a utilizar do conceito de “diplomacia de múltiplas camadas” para mencionar a projeção de unidades subnacionais. Com esse termo, o autor tem como intuito evidenciar a conexão entre diferentes esferas políticas e sinalizar que não é o Estado o monopolizador dessas relações (HOCKING, 2004).

Nos estudos brasileiros, por vez, Gustavo Cezário (2011) também discorda da nomenclatura adotada devido a sua forte ligação com o termo “diplomacia”. Isso

porque, em sua visão, a expressão emprega aos atores subnacionais uma posição de inferioridade. Desta maneira, Cezário, assume o conceito de “atuação global municipal” para tratar da temática, objetivando estreitar a ligação entre as esferas internas e externas, provocando a ideia de inserção internacional (CEZÁRIO, 2011). Visão reforçada no artigo produzido por Mauad, Matsumoto e Cezário (2009, p. 3), no qual é colocado:

A atuação internacional dos governos locais se descola do conceito (sic) Paradiplomacia, uma vez que não se tratamos de relações diplomáticas, que é monopólio do governo federal, e nem de uma diplomacia concorrente (paralela) a ela. São ações internacionais de municípios brasileiros a fim de proporcionar ganhos para a população local.

As variadas interpretações e estudos acerca da “Paradiplomacia”, reforçam a relevância da temática e suas diversas aplicações e conclusões. Entretanto, além da conceituação de paradiplomacia, Soldatos (1996, p. 216), enfatiza os seus estudos na participação de municípios no âmbito global e levanta 13 características de uma cidade internacional moderna, sendo elas:

1. Sua posição geográfica de abertura para o mundo;
2. o fato de receber fatores de produção estrangeiros (investimento, mão-de-obra, etc.) e fluxo de comércio (mercadorias e serviços);
3. abrigar instituições estrangeiras e internacionais (empresas, bancos e diversas outras instituições socioeconômicas, culturais e científicas, organizações internacionais);
4. exportar fatores de produção e suas instituições econômicas, sociais, culturais e científicas têm presença no exterior;
5. multiplicidade de comunicações sociais com o exterior;
6. estar diretamente interligada com o exterior por meios de transportes e de comunicações;
7. possuir um setor de serviços voltado para o exterior e oferecendo um sistema de suporte aos atores estrangeiros ou internacionais (hotéis, escolas internacionais, centros de convenções, etc.);
8. ter uma mídia de repercussão e difusão internacionais;
9. acolher regularmente, encontros e outros tipos de atividades internacionais (congressos, exposições, festivais, jogos esportivos, etc.);

10. abrigar instituições nacionais, regionais e locais de reputação internacional ou ativas no âmbito das relações internacionais;
11. exercer uma paradiplomacia urbana, apoiada em serviços especializados de relações internacionais e em estratégias de internacionalização;
12. manter entendimentos (acordos, protocolos, etc) com atores estrangeiros ou internacionais e participar de redes internacionais de cidades ou de instituições de cidades;
13. ter uma população com composição étnica diversificada.

Diante dessas características, o autor ressalta ainda dois tipos de internacionalização de cidades. A primeira internacionalização é denominada como passiva, a qual é exercida por cidades-espaco que desenvolvem atividades e recebem instituições internacionais, entretanto, não detém em seu território de organismos que estimulariam sua proeminência, como multinacionais ou sedes de organizações internacionais. Já a internacionalização ativa, é colocada como a desempenhada pelas cidades-atores, que gozam de diversos serviços e instituições que impulsionam e oferecem alicerce para uma projeção internacional mais robusta, como escritórios de arbitragem internacional, câmaras de comércio, possuir uma comunicação e uma malha de transportes desenvolvida (SOLDATOS, 1996 apud YAHN FILHO, 2019).

Como defendido por Borja e Castells (1996, p.52), é observado que cada vez mais cidades buscam estreitar relações com o cenário internacional e assim, contemplar muitas dessas características pontuadas por Soldatos. Nas palavras dos autores:

As cidades vêm ganhando, nas últimas décadas, um protagonismo inegável tanto no que se refere à vida cotidiana dos cidadãos - na recuperação do patrimônio, na promoção de grandes transformações urbanísticas, criação de empregos, serviços básicos etc. - quanto no que diz respeito às relações internacionais - atraindo investimentos, promovendo o turismo e grandes eventos, participando ativamente de fóruns mundiais etc. A cidade assume definitivamente centralidade na criação e dinamização de bens simbólicos e no bem-estar de sua população. A partir deste quadro da cidade no interior do processo de globalização e de um conjunto de exemplos que dizem respeito, sobretudo, às grandes urbes europeias e latino-americanas (BORJA; CASTELLS, 1996, p.52).

A formação de redes e fóruns que fomentam a inserção de cidades no âmbito internacional evidenciam o almejo dos municípios em serem protagonistas nas relações. Dentre as várias organizações, podemos destacar: as Mercocidades, a Aliança Eurolatinoamericana de Cooperação entre Cidades (AL-LAS) e a Associação Mundial de Cidades e Governos Locais Unidos (CGLU), surgida da fusão da Federação Mundial das Cidades Unidas (FMCU) com a Associação Internacional de Autoridades Locais (AIAL) (YAHN FILHO, 2011; TAVARES, 2016).

3. A FORMAÇÃO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DE UBERLÂNDIA

Observando a formação da região do Triângulo Mineiro, é possível perceber que a ocupação do território foi resultado do movimento bandeirante paulista que por meio de expedições estimuladas pela busca de metais e pedras preciosas, partiram da Capitania de São Vicente (SP) com o objetivo de desbravar o interior do Brasil. É nesse contexto que o Triângulo Mineiro, denominado até então como Sertão da Farinha Podre, nasce. Impulsionada pela descoberta de ouro em Goiás e Mato Grosso nas últimas décadas do século XVII, a região triangulina ganha evidência nacional por estar inserida em uma localização de intermediação do importante fluxo econômico brasileiro da época, o qual era fomentado pelo comércio mineral. Por ser caminho obrigatório na ligação do Centro-Oeste com o Sudeste do País, a região se consolida como ponto de abastecimento e a apoio aos núcleos de mineração do Centro-Oeste (GUIMARÃES, 2010).

A princípio, pertencente à capitania de São Paulo, e após, sob a jurisdição da capitania de Goiás, o Triângulo Mineiro passa a fazer parte de Minas Gerais apenas no século XIX. Com o aumento do fomento da economia agrária em detrimento da exploração mineral nesse período, a região triangulina continuou em evidência a nível nacional. Isso devido a sua localização privilegiada próxima à São Paulo, polo destaque no setor agrícola na época, que fez com que a região permanecesse na principal rota comercial do país (GUIMARÃES, 2010; REZENDE, 1991).

Ainda no século XIX, a região se pautava majoritariamente na economia agropecuária e utilizava de meios precários de locomoções para se integrar com os demais mercados do país. Entretanto, é nesse contexto que se inicia no plano internacional um grande marco que impactou toda a economia mundial e revolucionou

os meios de transportes terrestres até então utilizados. Iniciada na Inglaterra, a denominada Revolução Industrial (1750-1870), permitiu com a invenção das primeiras locomotivas, com que as relações comerciais fossem fomentadas, o desenvolvimento de indústrias, economias regionais fossem expandidas e possibilitou ainda, encurtar o tempo de deslocamento de cargas e pessoas (GUIMARÃES, 2010).

No contexto do Triângulo Mineiro, a chegada da ferrovia foi um fator determinante para o desenvolvimento econômico da região. Com a construção da Estrada de Ferro Mogiana, no final do século XIX, trazendo em 1889 terminais em Araguari e Uberaba, e posteriormente, em 1895, um terminal em Uberlândia, o território passou a ter um meio de transporte mais produtivo e eficiente, o que possibilitou intensificar a integração com mercados de São Paulo e o Centro-Oeste do Brasil. Esse avanço no desenvolvimento das ferrovias, permitiu dinamizar o escoamento de café, principal produto propulsor da economia brasileira no século XIX e assim fomentar a economia da região (RIBEIRO, 2015; GUIMARÃES, 2010).

Contudo, após a queda da economia cafeeira no Brasil anos depois, em consequência da crise de 1929 nos Estados Unidos, a expansão ferroviária perde sua força no país em meados de 1950 e abre espaço para um novo foco logístico: o transporte rodoviário. Nesse contexto, por estar alinhada com os planos de governo de Juscelino Kubitschek, a cidade passa a então a investir em estradas e rodovias favorecendo na circulação e escoamento de mercadorias, principalmente devido ao fácil acesso do município com a BR-050 e a BR-365, principais rodovias do país (OSORIO, 2019, p.110-124).

Outro fator fundamental para o desenvolvimento econômico e projeção de Uberlândia no cenário nacional foi a construção de Brasília no ano de 1960. Como posto por Osorio, 2019, p103-105 a mudança de sede da Capital Federal, a cidade mineira se consolidou como conexão do planalto central aos grandes mercados do País: São Paulo e Rio de Janeiro. Além do protagonismo do município nessa importante rota comercial nacional, a cidade pode também se beneficiar das melhorias oriundas da edificação de Brasília. Pois para atender o sistema robusto de infraestrutura que a nova Capital demandou em sua concretização, o Estado necessitou se atentar às demandas da região, melhorando as rodovias e recursos primordiais que intensificar as trocas com a Capital, como citado na obra de Lopes:

A nova capital federal foi inaugurada em 1960, no planalto central, o que dá ao Triângulo Mineiro (MG) uma localização estratégica, como rota que interliga o litoral paulista e carioca, à nova capital. Assim, fluxos de mercadorias, pessoas e capital passariam pela região do Triângulo Mineiro (MG), além da infraestrutura viária e de comunicação, fundamentais para permitir o contato entre a capital e outras regiões do país, o que não deixou de favorecer a cidade de Uberlândia (MG), tirando proveito das novas amenidades para se desenvolver economicamente, e assumir o controle da rede urbana. (LOPES, 2012, p. 66)

Nas décadas seguintes, em sintonia com o foco econômico do Brasil, Uberlândia se volta para o setor agropecuário e se beneficia da expansão econômica que o segmento fomentou na região por se ser vizinha dos principais mercados nacionais de consumo e de exportação. É nesse contexto que Uberlândia passa a receber indústrias de vários segmentos, em especial grupos comerciais atacadistas e de serviços, estes que a ressaltam cidade nacionalmente e internacionalmente até os dias atuais (OSORIO, 2019, p.110-124).

A partir desse histórico do desenvolvimento do Triângulo Mineiro fica evidente que desde sua formação, ao se posicionar como posto de apoio das tropas do Centro-Oeste no século XVIII, no final século seguinte, se consolidando como entreposto comercial do “Brasil Central” com a construção da ferrovia, e ainda, após a construção de Brasília no século XX, a cidade se fortalecer com importante rota comercial do país, a região em que Uberlândia encontra esteve inserida no tempo e espaço dos grandes fluxos demográficos de bens e mercadorias do Brasil.

4. COMO O FATOR “POSIÇÃO GEOGRÁFICA DE ABERTURA PARA O MUNDO” IMPACTA NA INTERNACIONALIZAÇÃO DA CIDADE DE UBERLÂNDIA-MG

Panayotis Soldatos (1996), ao detalhar as características de uma cidade internacional, pontua “a posição geográfica de abertura para o mundo” como um dos 13 elementos que contribuem para a projeção internacional de um município. A cidade, ao possuir esse trunfo, não se destaca somente por ter acesso a recursos naturais e a mercados, mas também por ter a possibilidade de avançar em outras frentes, uma vez que a posição geográfica impacta em diversos outros fatores que possibilitam a sua projeção internacional.

Analisando Uberlândia, objeto de estudo deste trabalho, é notório o anseio da cidade em se projetar e participar do cenário internacional. Yahn Filho (2019), ao observar o grau de internacionalização da cidade conforme os conceitos de Soldatos (1996), afirma que Uberlândia atualmente ocupa um meio-termo entre a internacionalização passiva e ativa, estando ainda em um processo de projeção internacional. E para expandir sua presença internacional, a cidade realizou diversas ações estratégicas. Dentre elas, pode-se destacar a implementação da Lei da Ordinária Nº 12.853, que concebeu o Plano Plurianual de Uberlândia para o período de 2018 – 2021, estipulando a incorporação de diretrizes que focam no “Desenvolvimento Econômico, Emprego, Renda e Internacional” (CÂMARA DE UBERLÂNDIA, 2021).

Pode-se salientar também, os avanços do Conselho de Desenvolvimento Econômico de Uberlândia 2100 (CODEN), que em 2016 reuniu diversas esferas, como: a Sebrae Minas Gerais, a Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (FIEMG), a Associação Comercial e Industrial de Uberlândia (ACIUB) e empresas privadas para formar o Comitê de Internacionalização de Uberlândia com o intuito de que a cidade desempenhe um papel mais ativo no cenário internacional (YAHN FILHO, 2019).

Além disso, a participação de Uberlândia na Rede de Cidades do Mercosul (Mercocidades) demonstra o seu fomento em elevar o nome do município no campo internacional e desenvolver integração com as demais cidades da América do Sul participantes, como: Buenos Aires, Brasília e Campinas, discutindo pautas sociais, culturais, econômicas e ambientais (DIARIO DE UBERLÂNDIA, 2019).

Contudo, esse anseio da cidade em se projetar internacionalmente pode se potencializar se estimulado por uma das características de internacionalização de municípios citado por Soldatos, e que é um trunfo da cidade: a posição geográfica. Nas últimas décadas, a cidade tem avançado em seu planejamento, reforçando sua presença nacional e sua capacidade em se destacar também a nível mundial através desse recurso (YAHN FILHO, 2019).

Pautada como ponto de intersecção devido a sua geografia e estrutura, que foi impulsionada pela implantação da malha ferroviária da Companhia Mogiana no final do século XIX, a cidade passou a ser um entreposto da região. Essa dinamização, permitiu um desenvolvimento industrial, comercial e logístico da cidade, como reforçado por Carlos Brandão (1989).

[...] Com a chegada dos trilhos da Mogiana ao Triângulo, assegurou-se a acessibilidade dos produtos agrícolas e pecuários do Brasil Central a São Paulo. Esta vasta área [...] tornou-se, de alguma forma, tributária do polo aglutinador da comercialização, ou melhor, dependente o entreposto em que se constituíram os principais centros urbanos triangulinos (Araguari, Uberaba e Uberlândia), para realizar sua produção (BRANDÃO, 1989, p. 70).

No que tange o protagonismo rodoviário da cidade, a duplicação do trecho da BR050, entre Uberaba e Uberlândia, reflete a intenção do governo federal em impulsionar o recurso logístico da região. Reconhecida como o maior polo atacadista e distribuidor de mercadorias da América do Sul, o local possui interseção com outras rodovias que possibilitam conectar a região com praticamente todas as áreas do país. Em 2006, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) apontou que aproximadamente 16,5 mil veículos circulavam entre o trecho mineiro da BR050, e que 60% desses veículos transportavam mercadorias. A BR-050 é uma das rodovias mais importante para o fluxo de mercadorias no Brasil, além de fazer ligações com pontos estratégicos do país como Brasília e São Paulo, a rodovia também possibilita acesso à Santos, permitindo o escoamento dos produtos ao maior porto da nação (ESTRADAS, 2006).

Além da ligação com o porto de Santos, a posição estratégica de Uberlândia permite ligação com um dos aeroportos mais importantes do País, o Aeroporto Viracopos (Campinas-SP). Além disso, visando estimular as conexões, a cidade possui projetos de ampliação do aeroporto Tenente Coronel Aviador César Bombonato, almejando alargar o fluxo de pessoas e de mercadorias importadas e exportadas. Em 2021, a cidade recebeu do Governo federal um investimento de R\$29,75 milhões para ampliar a capacidade de passageiros do aeroporto municipal e ainda no ano seguinte, através de rodadas de concessões, foi arrematada por R\$ 2,45 bilhões pela empresa Aena Desarrollo Internacional, da Espanha. É estimado que durante os próximos 30 anos, o aeroporto receba um investimento no total de R\$430 milhões (YAHN FILHO, 2019; DIARIODEUBERLANDIA, 2022).

Destaca-se também os esforços públicos e privados para a consolidação da logística na cidade. Em 2008, foi assinado pelos governadores de Minas Gerais e do Amazonas, Aécio Neves e Eduardo Braga, respectivamente, o Protocolo de Intenções

(Protocolo nº 175/2008) com o intuito da criação de um polo de distribuição de mercadorias. Esse desdobramento culminou na implementação em 2010 do ZFM de Uberlândia (Entrepasto da Zona Franca de Manaus), o qual proporcionou que os produtos industrializados armazenados no local fossem escoados nacionalmente e internacionalmente em um menor tempo (INFRAESTRUTURA, 2010; TRANSPORTA BRASIL, 2008).

Dentre os fatores que impulsionaram a escolha da cidade para a instalação do Entrepasto, destacam-se nas palavras de Keila Patrícia Pereira:

A facilidade para o escoamento dos produtos visto que o município se liga aos principais mercados do país, ao MERCOSUL e ao mundo através de uma excelente infraestrutura logística que engloba transporte rodoviário, aéreo, hidroviário e ferroviário;

Uberlândia é um ponto de ligação entre São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Goiânia e Brasília. Os maiores centros econômicos do Brasil contam com Uberlândia como ponto de ligação. Além disso, estima-se que num raio de 600 km existam 78 milhões de consumidores, que representam 50% do PIB brasileiro;

Uberlândia é interceptada por cinco rodovias que conectam a cidade aos grandes centros, capitais e diferentes regiões do Brasil. Sendo assim, a instalação do Entrepasto em Uberlândia ocorre com vistas à localização estratégica da Cidade juntamente com toda a infraestrutura que atenda as demandas do empreendimento (PEREIRA, 2013, p. 23).

A escolha por Uberlândia por parte do Governo do Amazonas foi fundamentada, principalmente, na sua localização geográfica estratégica e por sua malha viária que interliga praticamente todas as regiões do país. Além disso, a cidade abriga os maiores distribuidores atacadistas do país (TRANSPORTA BRASIL, 2008).

Além do entreposto, a cidade conta ainda com o Porto Seco do Cerrado, terminal responsável por fornecer serviços logísticos e alfandegários para diversos segmentos de empresas do município. Com foco no armazenamento de mercadorias, recebimento de cargas importadas e por auxiliar nos trâmites de exportação de mercadorias, o porto auxilia a reduzir os custos logísticos e de nacionalização, promovendo assim a vinda de empresas na região (DIÁRIO DO COMÉRCIO, 2021).

Essas ligações e investimentos em infraestrutura, viabilizadas pela posição geográfica da cidade, impactam diretamente nos aspectos comerciais da região, outro

fator descrito por Soldatos (1996) como característica de uma cidade internacional moderna.

É visto que, no segundo semestre de 2022, a receita total das exportações realizadas foi de US\$ 2,94 bilhões, número este que representa 54,23% a mais do que o realizado no ano de 2021. Dos 188 produtos exportados, destacam-se a soja e a carne bovina congelada, que representam juntos 58,33% do valor da exportação. Dentre os países recebedores das exportações realizadas pelo município, possuímos a China como principal compradora das mercadorias. Quanto aos números que evidenciam as importações, foram totalizados US\$ 815,27 bilhões de compras externas no ano de 2021, sendo 43,55% maior que o ano de 2021. Já das 342 mercadorias importadas, é possível destacar fertilizantes e máquinas como principais produtos demandados pela região. Ao longo do ano, a cidade negociou com 71 países diferentes, mas o seu principal parceiro foi a Rússia, sendo responsável por 33,41% das importações realizadas (CEPES, 2022, p.2-6).

Com todo aparato logístico presente na cidade de Uberlândia até então apresentado neste trabalho, e por estar em uma ótima rota comercial, a cidade se torna um grande atrativo para muitas empresas. Possuindo o setor atacadista como um dos maiores segmentos na região, portanto as maiores empresas do segmento no território, como a notória Martins Comércio e Serviço de Distribuição S/A, a cidade possui uma gama de empresas com variados segmentos que buscam se expandir através das oportunidades logísticas que a cidade proporciona. Como é o caso da AMBEV, empresa localizada na cidade:

A escolha de Uberlândia para a instalação da nova cervejaria da Ambev se deve a excelente infraestrutura, mão de obra qualificada e *posição geográfica estratégica* – próxima aos grandes mercados consumidores, o que garante maior eficiência na entrega e distribuição das bebidas da companhia (PORTAL DO AGRONEGÓCIO, 2016).

Com a vinda de empresas para a região é estimulado também o aumento de fluxo migratório. Estima-se que, nos últimos 30 anos, ocorreu um aumento exponencial da população da cidade. Em pesquisa realizada por Bastos e Maiorini (2000) a cidade tem um número representativo de pessoas vindas de São Paulo e atrai fortemente migrantes vindo de Ituiutaba, Goiânia e Itumbiara. Contudo, a cidade passou não apenas a se destacar no fluxo migratório nacional, mas também no internacional, no que tange a imigração na cidade, é estimado que a cidade possui

4.043 imigrantes de 123 nacionalidades diferentes através de pesquisa realizada em 2022 (BASTOS; MARIONI, 2011; G1, 2022).

Com a advinda de novas pessoas para a cidade, o investimento na qualificação da mão de obra se torna indispensável para o progresso da economia da região. Assim, para atender todas as demandas intelectuais, a cidade conta com uma grande rede de instituições de ensino. Em especial, a Universidade Federal de Uberlândia (UFU), que contribui não somente com a captação dos residentes da cidade, mas também para o avanço da inserção internacional da cidade, por meio do processo de internacionalização da Universidade, com projeto implementado pela sua Diretoria de Relações Internacionais e Institucionais (DRII).

O Grupo de Estudos Uberlândia no Contexto Internacional (GEUCI), sob a coordenação do professor Armando Gallo Yahn Filho do Instituto de Economia e Relações Internacionais da UFU, promove estudos visando colaborar com a projeção do município no âmbito internacional. Ademais, as várias frentes englobadas pela UFU, juntamente com a relevância de seus estudos científicos e as conexões realizadas pela universidade com outras instituições no mundo, oportuniza intercâmbios e a vinda de vários atores para a cidade (COMUNICA UFU, 2021).

Ainda visando ampliar sua rede para acomodar o crescente número de pessoas e empresas que escolhem estabelecer-se na cidade, Uberlândia aposta em investimento contínuo na sua infraestrutura, serviços qualidade de vida para sua população. de acordo com o Instituto Trata Brasil, o município possui o melhor serviço de saneamento básico do estado mineiro e ocupa a terceira posição no ranking brasileiro. Já na Saúde, o município tem se destacado por abrigar grandes redes hospitalares e por contar com o Hospital e Maternidade Municipal. A cidade se destaca também por possuir em seu espaço, o Hospital de Clínicas da Universidade Federal de Uberlândia, que é reconhecido como o maior prestador de serviços de saúde em Minas Gerais, pelo Sistema Único de Saúde, atendendo uma população de aproximadamente 3 milhões de pessoas, distribuídas em 86 municípios do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba (CENTERCONVENTION, 2022).

Por possuir uma localização estratégica, Uberlândia ainda se destaca por estar na rota dos eventos nacionais e internacionais que movimentam e atraem diversos públicos para a cidade. Com uma robusta rede hoteleira, Uberlândia atrai um número extenso de visitantes, principalmente no que tange o turismo de negócios, por sediar

conferências, palestras e abranger empresas de diversos segmentos (CENTERCONVENTION, 2022).

Além da gama de eventos culturais que a cidade recebe, contemplando peças e shows nacionais e internacionais. No Estádio Parque do Sabiá e o Ginásio do Sabiazinho, a cidade também se destaca em receber eventos esportivos, indo de campeonatos estaduais, nacionais, sul-americanos e até mesmo de jogos mundiais (CENTERCONVENTION, 2022).

5. CONCLUSÃO

Com base neste trabalho, é possível observar que o fator logístico foi um elemento de destaque para o desenvolvimento da cidade ao longo dos anos e, também, é fundamental para a internacionalização do município. Através do estímulo desse recurso, a cidade se torna um importante centro logístico e de distribuição, tanto para o mercado interno quanto para o comércio exterior. E, ainda através desse mesmo recurso, a cidade consegue ampliar as suas capacidades em diversos outros fatores que também implicam na projeção internacional da cidade.

A localização privilegiada da cidade proporciona fácil acesso a importantes vias de transporte, como rodovias e ferrovias, permitindo a conexão eficiente com variadas regiões do Brasil e reforçando a sua posição de destaque nas rotas comerciais do país. Além disso, a cidade conta com um aeroporto que, como visto neste trabalho, passa a receber investimentos que os moderniza cada vez mais, facilitando o fluxo de pessoas e mercadorias, e ampliando as possibilidades de negócios e intercâmbio cultural.

Ademais, a sua posição estratégica tem sido um fator determinante para atrair empresas de diversos setores, que reconhecem as vantagens logísticas e o potencial de expansão oferecido pela cidade. O setor industrial tem se destacado, com a instalação de grandes empresas nacionais e estrangeiras, impulsionando o desenvolvimento econômico, atraindo cada vez novas e, por sua vez, gerando ainda mais empregos.

Além disso, Uberlândia tem se destacado como um polo educacional e de pesquisa, com universidades de renome e centros de inovação, o que contribui para o crescimento do conhecimento e atração de investimentos na educação e desenvolvimento científico.

A cidade também tem investido em infraestrutura e qualidade de vida, com um planejamento urbano adequado, oferecendo serviços públicos de qualidade e um ambiente favorável para moradores e empreendedores.

Enfim, é evidente que a localização estratégica de Uberlândia é um elemento fundamental para a projeção internacional de Uberlândia, uma vez que este fator é o responsável por desenvolver vários outros fatores que determinam uma cidade internacional, tais como: atração de investimentos, participação ativa nos trâmites de comércio exterior, sediar grandes multinacionais, acolher encontros internacionais e até mesmo exercer uma paradiplomacia.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BASTOS, Suzana; MARIONI, Larissa. **Migração e Cidades Médias: Uma análise para Minas Gerais no ano 2000**. Juiz de Fora: UFJF, 2011.

BRANDÃO, Carlos Antônio. **Triângulo: capital comercial, geopolítica e agroindustrial. Dissertação de Mestrado**. Belo Horizonte: UFMG, 1989.

BORJA, Jordi; CASTELLS, Manuel. **As cidades como atores políticos**. In: Novos Estudos – CEBRAP. São Paulo, nº45, pp.152-166, 1996.

BUENO, I. **Paradiplomacia contemporânea: trajetórias e tendências da atuação internacional dos governos estaduais do Brasil e EUA**. 2010. 350 f. Tese (Doutorado em Relações Internacionais) – Universidade de Brasília, Brasília, DF, 2010.

CÂMARA DE UBERLÂNDIA, **Projetos são aprovados durante a quarta reunião ordinária remota de março**. 2021. Disponível em: <https://comunica.ufu.br/noticia/2021/08/ufu-contribui-para-internacionalizacao-de-uberlandia> Acesso em: 03. nov. 2022

CARR, Edward Hallett; COX, Michael. **The Twenty Years Crisis, 1919–1939**: Reissued with a New Preface from Michael Cox. London: Palgrave Macmillan, 1939.

CENTER CONVENTION. **Uberlândia completa 134 anos consolidada como sede de grandes eventos**. 2022. Disponível em: <https://centerconvention.com.br/en/uberlandia-completa-134-anos-consolidada-como-sede-de-grandes-eventos/>. Acesso em: 28. Maio. 2023

CEPES. **Boletim de Comércio Exterior: Região Intermediária de Uberlândia**. 2022. Disponível em: http://www.ieri.ufu.br/system/files/conteudo/cepes_pe_boletim_comex_rgint_udia_2s_2022.pdf. Acesso em: 28. maio. 2023.

CEZÁRIO, G. L. **Atuação global municipal: dimensões e institucionalização**. 2011. 214 f. Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais) – Universidade de Brasília, Brasília, DF, 2011.

COMUNICA UFU. **UFU contribui para a internacionalização de Uberlândia**. 2021. Disponível em: <https://comunica.ufu.br/noticia/2021/08/ufu-contribui-para-internacionalizacao-de-uberlandia>. Acesso em: 27. out. 2022.

DIÁRIO DE UBERLÂNDIA. **Uberlândia abandonou compromissos assumidos?** 2019. Disponível em: <https://diariodeuberlandia.com.br/coluna/3509/uberlandia-abandonou-compromissos-assumidos>. Acesso em: 27.out. 2022.

DIÁRIO DE UBERLÂNDIA. **Aeroporto de Uberlândia é concedido à iniciativa privada; investimento será de R\$ 430 milhões na estrutura, segundo ANAC**. 2022. Disponível em: <https://diariodeuberlandia.com.br/noticia/31930/aeroporto-de-uberlandia-e-concedido-a-iniciativa-privada-investimento-sera-de-r-430-milhoes-na-estrutura-segundo-anac>. Acesso em: 28. maio. 2023.

DIARIO DO COMERCIO. **Uberlândia inaugura nova sede do Porto Seco do Cerrado**. 2021. Disponível em: <https://diariodocomercio.com.br/negocios/uberlandia-inaugura-nova-sede-do-porto-seco-do-cerrado/#gref>. Acesso em: 28. maio. 2023.

DUCHACEK. **Perforated Sovereignties: Towards a typology of new actors in international relations**. In: MICHELMANN, Hans J.; SOLDATOS, Panayotis (org). *Federalism and International Relations: the role of subnation units*. New York: Oxford University Press, 1990, p.1-34.

DUCHACEK, **The International Dimension of Subnational Self-Government**. *Publius*, v. 14, n. 4, 1984, p. 5-31.

DUCHACEK. **The Territorial Dimension of Politics Within, Among and Across Nations**. Boulder: Westview Press, 1986.

ESTRADAS. **DNIT dá ordem de início da duplicação da BR-050 entre Uberaba e Uberlândia**. 2006. Disponível em: <https://estradas.com.br/dnit-da-ordem-de-inicio-da-duplicacao-da-br-050-entre-uberaba-e-uberlandia/>. Acesso em: 28. maio. 2023.

GUIMARÃES, Eduardo Nunes. **Formação e desenvolvimento econômico do Triângulo Mineiro: integração nacional e consolidação regional**. EDUFU, 2010.

G1. **Uberlândia tem mais de 4 mil imigrantes, segundo levantamento da UFU**. 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/mg/triangulo-mineiro/noticia/2022/04/17/uberlandia-tem-mais-de-4-mil-imigrantes-segundo-levantamento-da-ufu.ghtml>. Aceso em: 20. maio. 2023

HOCKING, B. **Bridging boundaries: creating linkages, non-central governments and multilayered policy environments**. *WeltTrends*, n. 11, 2004, p. 36-51.

INFRAESTRUTURA MG. **Uberlândia ganha entreposto da Zona Franca de Manaus**. 2010. Disponível em: <http://www.infraestrutura.mg.gov.br/leis/story/1020-uberlandia-ganha-entreposto-da-zona-franca-de-manaus>. Acesso em: 27.out. 2022.

JUNQUEIRA, Cairo Gabriel Borges. **Paradiplomacia: a transformação do conceito nas relações internacionais do Brasil**. Revista Brasileira de Informação Bibliográfica, São Paulo, n. 83, p. 43-68, 2017.

KEOHANE, R.; NYE, J. **Power and interdependence: world politics in transition**. 2. ed. Cambridge: Harvard University Press, 1989.

LOPES, Michelly de Lourdes. **O comércio varejista em Uberlândia (MG) e sua atuação como agente modificador do espaço urbano: As estratégias da rede Bretas de supermercados**. 189 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia (MG), 2012.

MARIANO, K. L. P.; MARIANO, M. P. **Governos subnacionais e integração regional: considerações teóricas**. In: WANDERLEY, L. E. W.; VIGEVANI, T. (Eds.). Governos subnacionais e sociedade civil: integração regional e Mercosul. São Paulo: Ediora Unesp, 2005. p. 131-160.

MAUAD, A. C.; MATSUMOTO, C. E.; CEZÁRIO, G. **Internacionalização a partir do local: um enfoque sobre os governos municipais brasileiros**. In: Conferência Internacional Conjunta ABRI-ISA, 2009, Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: PUC-RJ, 2009.

OLIVEIRA, Letícia; RIBEIRO, Mária. **Formação territorial do trinágulo mineiro (MG): a cidade de Uberlândia como centro comercial**. Revista de Geografia e Interdisciplinaridade, [S. l.], v. 1, n. 2, p. 188–203, 2015.

OSORIO, Felipe Lehnenn. **As redes logísticas de Minas Gerais: os sistemas de transportes como agentes transformadores do espaço no Triângulo Mineiro**. Trabalho de Pós Graduação em Geografia. Uberlândia: UFU, 219.

PEREIRA, Keila Patrícia. **O estabelecimento do Entrepasto da Zona Franca de Manaus em Uberlândia e a inserção internacional da cidade à luz do reescalonamento do Estadonação e da governança multinível**. Trabalho de Iniciação Científica. Uberlândia: UFU, 2013.

PORTAL DO AGRONEGÓCIO. **Ambev inaugura cervejaria em Uberlândia (MG) com investimento de R\$ 770 milhões**. Disponível em: <https://www.portaldoagronegocio.com.br/agroindustria/processamento/noticias/ambev-inaugura-cervejaria-em-uberlandia-mg-com-investimento-de-r-770-milhoes-140154>. Acesso em: 27. maio. 2023

REZENDE, Eliane Mendonça Marquez de. **Uberaba 1811-1910: uma trajetória sócio-econômica**. Uberaba, MG: Arquivo Público, 1991.

SOLDATOS, P. **An explanatory framework for the study of federated states as foreign-policy actors**. In: MICHELMANN, H.; SOLDATOS, P. Federalism and international relations: the role of subnational units. New York: Oxford University Press, 1990. p. 34-53.

SOLDATOS, Panayotis. **La nouvelle génération de villes internationales: phénomène de segmentation dès roles traditionnels de l'état-nation**. In: PHILIP,

Christian; SOLDATOS, Panayotis (Ed.). Au-delà et en deçà de l'état-nation. Bruxelles: Bruylant, 1996. p. 203-236.

TAVARES, R. **Paradiplomacy: cities and states as global players**. New York: Oxford University Press, 2016.

TRANSPORTA BRASIL. **Uberlândia ganha entreposto da Zona Franca de Manaus**. 2008. Disponível em: <https://www.transportabrasil.com.br/2008/07/uberlandia-ganha-entreposto-da-zona-franca-de-manaus/>. Acesso em: 28. maio. 2023

YAHN FILHO, Armando Gallo. **A inserção internacional da cidade de Uberlândia-MG: um processo em evolução**. Brazilian Journal of International Relations, v. 8, n. 1, p. 69-96. 2019.

YAHN FILHO, A. G. **Relações Internacionais e atores subnacionais: um estudo da inserção internacional da região metropolitana de Campinas**. Tese (Doutorado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2011.