UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
INSTITUTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: GEOGRAFIA E GESTÃO DO TERRITÓRIO

(RE)CONFIGURAÇÕES ESPACIAIS NA CIDADE MÉDIA: a análise de Araguari no Triângulo Mineiro (MG)

FLÁVIA APARECIDA VIEIRA DE ARAÚJO

UBERLÂNDIA (MG)
2010

FLÁVIA APARECIDA VIEIRA DE ARAÚJO

(RE)CONFIGURAÇÕES ESPACIAIS NA CIDADE MÉDIA: a análise de Araguari no Triângulo Mineiro (MG)

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, como requisito parcial à obtenção do título de mestre em Geografia.

Área de concentração: Geografia e Gestão do Território.

Orientadora: Profa. Dra. Beatriz Ribeiro Soares.

Uberlândia (MG)
INSTITUTO DE GEOGRAFIA
2010

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

Sistema de Bibliotecas da UFU, MG, Brasil.

A663r

Araújo, Flávia Aparecida Vieira de, 1984-
(Re)configurações espaciais na cidade média [manuscrito] : a análise de Araguari no Triângulo Mineiro (MG) / Flávia Aparecida Vieira de Araújo. - 2010.
299 f. : il.

Orientadora: Beatriz Ribeiro Soares.
Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Uberlândia, Programa de Pós-Graduação em Geografia.

1. Geografia urbana – Araguari (MG) - Teses. 2. Planejamento urbano – Araguari (MG) - Teses. 3. Planejamento regional – Araguari (MG) – Teses. I. Soares, Beatriz Ribeiro. II. Universidade Federal de Uberlândia. Programa de Pós-Graduação em Geografia. III. Título.

CDU: 911.375(815.12*ARAG)

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA

Flávia Aparecida Vieira de Araújo

(Re)configurações espaciais na cidade média: a análise de Araguari no Triângulo Mineiro (MG)

Profa. Dra. Beatriz Ribeiro Soares (Orientadora - IG/UFU)

Prof. Maria Encarnação Beltrão Sposito (UNESP/Presidente Prudente)

Prof. Denise Labrea Ferreira (IG/UFU)

Data: 01 de junho de 2010.

Resultado: Aprovada com louvor.

Aos meus pais, que sempre souberam me enxergar melhor do que eu sou. Ao me amarem incondicionalmente, me ensinaram o significado do amor, nobre sentimento que nos faz eternos...

AGRADECIMENTOS

A trajetória percorrida ao longo do mestrado é marcada por duas fases: uma na qual sentimo-nos solitários frente à tarefa de construção do trabalho acadêmico; e outra em que cruzamos com pessoas que nos oferecem valiosas contribuições para que esse processo seja concluído. É a gratidão a essas pessoas, que se tornaram *personagens* desta história, que quero aqui registrar.

Inicialmente, agradeço a Deus, que mais do que me conceder a dádiva da vida, em nenhum momento me desampara. A sabedoria, a força e o entusiasmo que Ele me proporcionou é que tornaram possível o alcance de mais esse objetivo em minha vida.

À minha mãe, Maria Aparecida, que, usando as palavras do Padre Fábio de Melo, só posso dizer que é “a melhor faculdade que eu tenho na vida”. Obrigada por tudo que me ensinou, por sempre me apoiar em minhas decisões e por nunca deixar de acreditar em mim. Não encontro a palavra que possa definir todo o amor que sinto por você...

Ao meu pai, José Antônio, que é o meu grande herói, pois com sua simplicidade me revela o valor do caráter humano e me ensina os mais nobres sentimentos. Obrigada por seu amor, sua dedicação e seu apoio. Mesmo sem compreender muito a dimensão de uma pesquisa, ao me dizer que “é trabalho demais para fazer”, nunca se negou a me levar aos inúmeros lugares a que precisei ir durante esse período. Te amo muito!

À minha irmã, Fabiana, que com todo o seu carinho, sempre me apoiou e compreendeu, estando junto dos meus pais, “preenchendo” a minha ausência nas vezes em que precisei “sacrificar” o convívio familiar. Obrigada por sempre acreditar em mim! O amor que sinto por você é imensurável...

À minha sobrinha Ketelly, uma pessoa cativante e que, em sua concepção de adolescente, não compreende porque uma tia estuda tanto. Ainda assim, sempre buscou me apoiar e entender. Amo você!

À Professora Beatriz, que sabe ir além de seu papel de orientar um trabalho acadêmico, indicando direções, despertando o que seus alunos possuem de melhor e tornando tudo mais simples com sua alegria contagiante. Obrigada pela sua atenção, pelo seu carinho e, especialmente, por sempre acreditar em mim! A você, serei eternamente grata...

Aos amigos que, ao me acompanharem durante essa jornada, me ajudaram de diversas maneiras: me ouvindo, fazendo-se companhia agradável em momentos de diversão, ou mesmo compartilhando as angústias que marcam esse período: Diélen, Hélio Carlos, Luiza Rosa, Luiza Resende, Matteus e Rosi.

À amiga e companheira de república Sabrina, que sempre me compreendeu, incentivou e, pacientemente, me aguentou nos últimos dias da finalização do trabalho em que eu só reclamava do cansaço. Obrigada por tudo! Agora, a imagem de meu corpo sentado em frente ao computador já não será mais parte da decoração da sala... Sou feliz por tê-la como amiga!

Aos amigos de Amanhece, que a cada novo encontro me permitem experimentar a beleza do significado da amizade: Ana Paula, Bia, Cintia, Cleber, Comadre Renata, Compadre Luciano, Cris, Laurinha, Mirim e Vitor. Obrigada por toda a compreensão e apoio! O Cleber merece um agradecimento especial por toda a ajuda. Só um amigo como ele poderia me acompanhar no longo e cansativo levantamento de campo. Obrigada por tudo! Amo vocês!

A todos meus familiares que me incentivaram e compreenderam minha ausência em algumas confraternizações em família.

Aos colegas de trabalho da Escola de Educação Básica da Universidade Federal de Uberlândia, pelo apoio e carinho: Deile, Hudson, Paulinha, Sandrinha e Rosi.

À equipe da ReCiMe, tanto professores quanto alunos, que tive a oportunidade de conhecer durante a missão de estudo na UNESP/Presidente Prudente: aos professores Denise Elias, Eliseu Sposito, Maria Encarnação Sposito e Renato Pequeno, que gentilmente me receberam nessa instituição; às nordestinas “arretadas” Andréa e Camila, com as quais convivi nesse período; e à Viviane e Sueli, que me receberam com muita simpatia em sua casa. Também agradeço a oportunidade de convivência com alunos da UFPB e da UNESP, que realizaram a missão de estudo na UFU: Leonardo, Paulo, Sonale e Yure.

Ao Programa de Pós-Graduação do Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, pelo curso oferecido, e a todos os professores do Curso de Mestrado, por todos os ensinamentos, especialmente à Profª. Denise Labrea, por todo o apoio, o carinho, as oportunidades concedidas e as contribuições no exame de qualificação. À Profª. Vera Salazar, que gentilmente me ajudou a definir os procedimentos a serem adotados na realização das entrevistas e sempre me trata com muito carinho e simpatia. Ao Prof. Vitor Ribeiro, por todo o apoio, o carinho e a confiança dedicados e pelas contribuições no exame de qualificação.

À Dilza e Cynara, pela gentileza no atendimento às solicitações realizadas na secretaria do curso.

Ao Bruno Migliorini, pela colaboração no levantamento e organização dos dados; à Diélen, pela correção do português; ao Gustavo e Paulo Vitor, pela confecção dos mapas; à Luiza Rosa, por elaborar o abstract; ao Hélio Carlos, pela ajuda com o projeto gráfico da capa deste trabalho; e à Ana Luiza e Miriã, pelo empréstimo do rádio para gravação das entrevistas.

Às pesquisadoras do Arquivo Público e Museu Histórico Dr. Calil Porto, Aparecida, Cristiane e Juscélia, que gentilmente me ajudaram no acesso a documentos históricos que foram de fundamental importância para a compreensão da realidade investigada. Agradeço também ao Alexandre, da Divisão de Patrimônio Histórico, pela ajuda concedida.

Às pessoas que me forneceram os dados nas instituições, como o Pronto Socorro Municipal de Araguari e o Terminal Rodoviário Tancredo de Almeida Neves, dentre outras.

Ao CNPq, por conceder a bolsa de estudo que viabilizou a realização da pesquisa.

A todos os entrevistados, que me receberam com muita gentileza e simpatia em suas casas e concederam as entrevistas que foram fundamentais para as análises realizadas.

E a todos aqueles que, mesmo não possuindo seus nomes aqui registrados, contribuíram para a realização deste trabalho... Obrigada!!!

[...] “A cada momento se estabelecem sistemas do acontecer social que caracterizam e distinguem tempos diferentes, permitindo falar de hoje e de ontem. Esse é o eixo das sucessões. Temos também, o eixo das coexistências, da simultaneidade. [...] Os respectivos fenômenos não são apenas sucessivos, mas concomitantes, no viver de cada hora. Para os diversos agentes sociais, as temporalidades variam, mas se dão de modo simultâneo. No espaço, para sermos críveis, temos de considerar a simultaneidade das temporalidades diversas” (SANTOS, 1997c, p. 163-164).

RESUMO

O objetivo deste trabalho constitui-se no entendimento da reconfiguração e refuncionalização urbana da cidade de Araguari, a partir da análise de seu papel no Triângulo Mineiro (MG). A leitura das bibliografias que discutem sobre as diversas temáticas abordadas no estudo, as informações buscadas em reportagens históricas de jornais locais, o levantamento de dados em instituições públicas e privadas, além da realização de entrevistas com moradores da cidade, constituem os principais procedimentos metodológicos que possibilitaram o alcance do objetivo proposto. O trabalho está organizado em três capítulos, sendo que no primeiro é realizada uma análise acerca das novas espacialidades engendradas pela chegada da ferrovia em Araguari e do papel da cidade no contexto regional, à época em que era um entroncamento ferroviário. No segundo capítulo, há uma discussão sobre as espacialidades engendradas na área urbana de Araguari pela inserção do capital agrícola no município. Por último, no terceiro capítulo analisa-se o papel regional da cidade a partir dos fluxos de saúde e transporte e pelo questionamento sobre Araguari como uma cidade média propriamente dita, com todos os atributos e as funções que possibilitam classificar os núcleos urbanos como tal. A pesquisa possibilitou concluir que, com o processo de reestruturação e de refuncionalização urbana, decorrentes da divisão territorial do trabalho, a cidade ainda consegue exercer uma centralidade em relação à oferta de serviços de educação e saúde, desempenhando na região uma complementaridade com o município vizinho de Uberlândia.

Palavras-chave: Reestruturação. Refuncionalização. Cidade média. Araguari (MG).

ABSTRACT

The purpose of this research constitutes in the understanding of the urban reconfiguration and refunctioning of the city of Araguari, by analyzing its role in the region of Triângulo Mineiro (MG). The methodological procedures that enabled achieving the aim were the reading of several bibliographies that approached the subject; information sought in historical articles of local newspapers; data survey in public and private institutions, besides the realization of interviews with local residents. The study is organized in three chapters, whereas the first is an analysis about the new spatialities brought by the arrival of the railway in Araguari, the city´s role in the regional context when it was a railroad junction. In the second there is a discussion about the spatialities engendered in the urban area of Araguari by the insertion of the agricultural capital in the municipality. Lastly, the third chapter analyzes the regional role of the city from the analysis of health and transportation demands and the questioning about Araguari as a proper medium city, with all the attributes and functions that enable to classify the urban centers as such. The research allowed to conclude that, despite the urban restructuring and refunctioning process, decurrent of the territorial labor hierarchy, the city still manages to carry out a core role concerning the offer of health and educational services, performing in the region, a complementary function with the neighbor municipality, which is, Uberlândia.

Keywords: Re-structuring. Refunctioning. Medium city. Araguari (MG).

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Planta 1 - Companhia Mogiana de Estradas de Ferro: trecho de Campinas/SP a Araguari/MG (1945).....55
Fluxograma 1 - Triângulo Mineiro (MG): relações entre cidades (2001).....62
Planta 1 - Araguari (MG): planta geral da cidade (1948).....77
Gráfico 1 - Araguari (MG): evolução do número de tratores (1970-1995).....190

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Araguari (MG): principais culturas e valor da produção (1955).....88
Tabela 2 - Estrada de Ferro Mogiana: quantidade de produtos importados pelas estações localizadas no estado de Minas Gerais, em Kg (1907).....90
Tabela 3 - Triângulo Mineiro (MG): infraestrutura urbana das principais cidades (1920)....116
Tabela 4 - Araguari (MG): procedência e número de alunos internos do Curso Primário do Ginásio do Colégio Regina Pacis (1930-1937).....126
Tabela 5 - Brasil: população total, urbana e rural (1970-2000).....153
Tabela 6 - Brasil: evolução da população total, urbana e rural (1970-2000).....154
Tabela 7 - Araguari (MG): população residente por local de nascimento (1991).....160
Tabela 8 - Araguari (MG): população residente por local de nascimento (2000).....161
Tabela 9 - Araguari (MG): plantio de café (1973-1983).....164
Tabela 10- Araguari (MG): produção agrícola municipal (2006-2007).....168
Tabela 11 - Araguari (MG): produção agrícola municipal (2008-2009).....169
Tabela 12 - Araguari (MG): população total, urbana e rural (1970-2000).....178
Tabela 13 - Araguari (MG): evolução da população total, urbana e rural (1970-2000).....179
Tabela 14- Araguari (MG): população ocupada por setores econômicos (2000).....182
Tabela 15 - Araguari (MG): população economicamente ativa e população ocupada por área de residência (1970-2000).....184
Tabela 16 - Araguari (MG): PIB a preços correntes de mercado, em reais, por setores de atividade econômica (1999-2007).....185
Tabela 17- Araguari (MG): lojas de departamento (1999-2009).....196
Tabela 18 - Araguari (MG): redes de supermercado e número de lojas (2009).....200
Tabela 19 - Araguari (MG): bancos (1999-2009).....203
Tabela 20 - Araguari (MG): clínicas médicas, laboratórios e hospitais (1999-2009).....212
Tabela 21 - Microrregião Triângulo do Norte (MG): ranking dos nove municípios que a integram, segundo a população (2007).....220
Tabela 22 - Araguari (MG): número de leitos públicos disponíveis nos hospitais conveniados ao SUS (2009).....227
Tabela 23 - Araguari (MG): número de leitos existentes em cada um dos hospitais conveniados ao SUS (2009).....228

Tabela 24 - Araguari (MG): número de leitos públicos e privados existentes nos três hospitais conveniados ao SUS, conforme as especialidades médicas (2009).....230
Tabela 25 - Pronto Socorro Municipal de Araguari (MG): atendimentos realizados por origem de pacientes (2007-2008).....231
Tabela 26 - Pronto Socorro Municipal de Araguari (MG): número de pacientes atendidos dos municípios com pactuação (2007-2008).....233
Tabela 27 - Pronto Socorro Municipal de Araguari (MG): número de pacientes - total, atendidos e encaminhados - de cada um dos municípios com pactuação (2007-2008).....234
Tabela 28 - Araguari (MG): número de exames e procedimentos médicos oferecidos aos pacientes dos municípios de Cascalho e Indianópolis (2007-2008).....237
Tabela 29 - Araguari (MG): número de exames e procedimentos oferecidos aos pacientes de Cascalho Rico e Indianópolis, por especialidade médica (2007-2008).....238
Tabela 30 - Pronto Socorro Municipal de Araguari (MG): número de exames de mamografia realizados por origem de pacientes (2007-2008).....240
Tabela 31 - Araguari (MG): número de passageiros pelas cidades de destino (2009).....248
Tabela 32 - Araguari/Uberlândia(MG): embarque de passageiros no transporte semiurbano (2009).....254
Tabela 33 - Uberlândia/Araguari (MG): embarque de passageiros no transporte semiurbano (2003-2005).....255
Tabela 34 - Uberlândia/Araguari (MG): embarque de passageiros (1995-2009).....256

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Triângulo Mineiro (MG): classificação das cidades na hierarquia urbana regional (1993).....59
Quadro 2 - Araguari (MG): estabelecimentos comerciais da cidade (1934).....109
Quadro 3 - Araguari (MG): hotéis e pensões da cidade (1934).....111
Quadro 4 - Araguari (MG): relação dos nove maiores contribuintes do município.....182
Quadro 5 - Araguari (MG): loteamentos aprovados (1980-2009).....208
Quadro 6 - Araguari (MG): hospitais (1999-2009).....213
Quadro 7 - Araguari (MG): número de médicos por especialidades médicas (1999).....217
Quadro 8 - Araguari (MG): número de médicos por especialidades médicas (2009).....218
Quadro 9 - CIS/AMVAP (MG): exames médicos realizados para os municípios integrantes do consórcio (2009).....224
Quadro 10 - Araguari e Uberlândia (MG): quadro de horários da linha de ônibus semiurbano (2009).....253

LISTA DE FOTOS

Foto 1 - Araguari (MG): Igreja Matriz do Nosso Senhor Bom Jesus da Cana Verde (1910)...66
Foto 2 - Araguari (MG): Igreja Matriz do Nosso Senhor Bom Jesus da Cana Verde (1925)...67
Foto 3 - Araguari (MG): Igreja Matriz do Nosso Senhor Bom Jesus da Cana Verde (2009)...67
Foto 4 - Araguari (MG): casarão colonial próximo à Igreja Matriz (2009).....68
Foto 5 - Araguari (MG): casarão colonial na Rua Aurélio de Oliveira, próxima à Igreja Matriz (2009).....68
Foto 6 - Araguari (MG): Rua do Comércio, posteriormente denominada Rua Rui Barbosa (1914).....70
Foto 7 - Araguari (MG): Rua Rui Barbosa (1940).....70
Foto 8 - Araguari (MG): vista parcial da Rua Rui Barbosa (2009).....71
Foto 9 - Araguari (MG): vista parcial da Av. Coronel Teodolino Pereira de Araújo (2009)...76
Foto 10 - Araguari (MG): vista parcial da Paróquia Nossa Senhora do Rosário (2009).....77
Foto 11 - Araguari (MG): Praça Manoel Bonito (1950).....78
Foto 12 - Araguari (MG): vista parcial da cidade (1910).....79
Foto 13 - Araguari (MG): estação da Mogiana (1940).....84
Foto 14 - Araguari (MG): Rua da Estação (1914).....84
Foto 15 - Araguari (MG): estação Stevenson velha (2009).....85
Foto 16 - Araguari (MG): Ponte pênsil metálica “Afonso Pena” (1913).....96
Foto 17 - Araguari (MG): vista parcial da estação da FCA (2009).....97
Foto 18 - Araguari (MG): vista aérea da cidade (1935).....98
Foto 19 - Araguari (MG): vista aérea da cidade (1950).....98
Foto 20 - Araguari (MG): estação da Estrada de Ferro Goiás (1940).....99
Foto 21 - Araguari (MG): Palácio dos Ferroviários (2009).....100
Foto 22 - Araguari (MG): Casa Lindolfo França e Companhia (1920).....106
Foto 23 - Araguari (MG): Casa Patrícia (1950).....106
Foto 24 - Araguari (MG): Casa Aníbal, importadora e exportadora (1930).....107
Foto 25 - Araguari (MG): Hotel Havaí (2009).....111
Foto 26 - Araguari (MG): local onde se localizava o Hotel Central (2009).....112
Foto 27 - Araguari (MG): imóvel que abrigava as dependências da Pensão Minas-Goiás (2009).....113

Foto 28 - Araguari (MG): Santa Casa de Misericórdia (2009).....119
Foto 29 - Araguari (MG): Hospital São Sebastião (1960).....120
Foto 30 - Araguari (MG): Colégio Sagrado Coração de Jesus (1930).....120
Foto 31 - Araguari (MG): Colégio Sagrado Coração de Jesus (2009).....121
Foto 32 - Araguari (MG): Colégio Regina Pacis (1930).....122
Foto 33 - Araguari (MG): Universidade Presidente Antônio Carlos (2009).....123
Foto 34 - Araguari (MG): Escola Técnica de Comércio Araguari (1940).....124
Foto 35 - Araguari (MG): Conservatório Estadual de Música e Centro Interescolar de Artes Raul Belém (2009).....124
Foto 36 - Araguari (MG): Cine Rex (1933).....128
Foto 37 - Araguari (MG): Indústrias Alimentícias Maguary (1970).....165
Foto 38 - Araguari (MG): lavoura mecanizada de soja às margens da MG-414, área rural do município (2009).....172
Foto 39 - Araguari (MG): vista parcial da cidade (1970).....181
Foto 40 - Araguari (MG): primeira loja de revenda de máquinas agrícolas da cidade (1970).....189
Foto 41 - Araguari (MG): Supermercado Bretas (2009).....200
Foto 42 - Araguari (MG): Pronto Socorro Municipal (2009).....225
Foto 43 - Araguari (MG): Hospital Santo Antônio (2009).....226
Foto 44 - Araguari (MG): área de embarque/desembarque do Terminal Rodoviário Tancredo de Almeida Neves (2009).....245
Foto 45 - Araguari (MG): sala de embarque do Terminal Rodoviário Tancredo de Almeida Neves (2009).....245
Foto 46 - Araguari (MG): guichês de venda de passagens do Terminal Rodoviário Tancredo de Almeida Neves (2009).....246
Foto 47 - Araguari (MG): embarque de passageiros para Uberlândia no ponto de ônibus próximo ao Mercado Municipal (2009).....252

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Araguari (MG): localização do município (2009).....34
Mapa 2 - Julgados de Desemboque e Araxá, conforme o Alvará de 04 de abril de 1816.....64
Mapa 3 - Araguari (MG): divisão territorial do município (1938).....73
Mapa 4 - Estrada de Ferro Goiás: trecho compreendido entre Araguari/MG e Goiânia/GO (1930).....95
Mapa 5 - Araguari (MG): comércio de adubos, sementes e fertilizantes (1999-2009).....186
Mapa 6 - Araguari (MG): venda de tratores, peças e serviços (1999-2009).....188
Mapa 7 - Araguari (MG): transporte de pessoas e cargas (1999-2009).....194
Mapa 8 - Araguari (MG): lojas de departamento (1999-2009).....198
Mapa 9 - Araguari (MG): supermercados em rede (1999-2009).....202
Mapa 10 - Araguari (MG): bancos, consórcios e seguros (1999-2009).....205
Mapa 11 - Araguari (MG): hotéis, agências de turismo e empresas de organização de eventos (1999-2009).....209
Mapa 12 - Araguari (MG): imobiliárias (1999-2009).....210
Mapa 13 - Araguari (MG): clínicas médicas (1999-2009).....214
Mapa 14 - Araguari (MG): laboratórios (1999-2009).....215
Mapa 15 - Araguari (MG): hospitais (1999-2009).....216
Mapa 16 - Minas Gerais: macrorregiões da saúde estabelecidas pelo PDR (2003-2006).....220
Mapa 17 - Triângulo Mineiro (MG): municípios que integram a área de atuação da AMVAP (2009).....223
Mapa 18 - Araguari (MG): atendimentos ambulatoriais do Pronto Socorro Municipal realizados por origem de pacientes (2007).....235
Mapa 19 - Araguari (MG): atendimentos ambulatoriais do Pronto Socorro Municipal realizados por origem de pacientes (2008).....236
Mapa 20 - Araguari (MG) - Terminal Rodoviário Tancredo de Almeida Neves: principais fluxos de passageiros pela cidade de destino no Brasil (2009).....251
Mapa 21 - Araguari (MG) - Terminal Rodoviário Tancredo de Almeida Neves: principais fluxos de passageiros pela cidade de destino no Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba e sul de Goiás (2009).....257

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACA - Associação dos Cafeicultores de Araguari

ACIA - Associação Comercial e Industrial de Araguari

AMVAP - Associação dos Municípios da Microrregião do Vale do Paranaíba

AUTI - Associação dos Universitários Usuários do Transporte Intermunicipal

BANCOOB - Cooperativa de Crédito Rural de Araguari

BEMGE - Banco do Estado de Minas Gerais

CATRIM - Cooperativa dos Cafeicultores do Triângulo Mineiro

CDL - Câmara de Dirigentes Lojistas

CEASA - Centrais de Abastecimento

CEMIG - Centrais Elétricas de Minas Gerais

CETAP - Centro de Extensão, Treinamento e Aperfeiçoamento Profissional

CIS/AMVAP - Consórcio Intermunicipal de Saúde

CNDU - Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano

COOCACER - Cooperativa dos Cafeicultores do Cerrado

CTA - Companhia Telefônica Araguarina

DER-MG - Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais

Ebba - Empresa Brasileira de Bebidas e Alimentos

ESAMC - Escola Superior de Administração, Marketing e Comunicação de Uberlândia

FAFI - Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Araguari

Fava - Frigorífico Avante de Araguari

FCA - Ferrovia Centro-Atlântica

FEPASA - Ferrovia Paulista

FERROBAN - Ferrovias Bandeirantes

FPU - Faculdade Politécnica de Uberlândia

GERCA - Grupo Executivo de Racionalização da Cafeicultura

IBC - Instituto Brasileiro de Café

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

NOAS - Norma Operacional de Assistência à Saúde

ONU - Organização das Nações Unidas

PADAP - Programa de Assentamento Dirigido do Alto Paranaíba

PCI - Programa de Crédito Integrado

PDR - Plano Diretor de Regionalização

PEA - População Economicamente Ativa

PIB - Produto Interno Bruto

PMMG - Polícia Militar de Minas Gerais

PND - Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

POLOCENTRO - Programa de Desenvolvimento dos Cerrados

PPI - Programação Pactuada e Integrada

Próalcool - Programa Nacional do Álcool

PRODECER - Programa de Cooperação Nipo-Brasileira de Desenvolvimento dos Cerrados

PROFIR - Programa de Financiamento de Equipamentos de Irrigação

PRRC - Plano de Renovação e Revigoramento de Cafezais

PSF - Programa Saúde da Família

ReCiMe - Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias

REGIC - Região de Influência de Cidades

SENAI - Serviço Nacional de Aperendizagem Industrial

Sicoob Aracredi - Cooperativa de Crédito Rural de Araguari

SUS - Sistema Único de Saúde

TELEMAR - Telemar Norte Leste S.A

TELEMIG - Telecomunicações de Minas Gerais

TRICON - Triângulo Concessões S/A

UFU- Universidade Federal de Uberlândia

UNIMINAS - União Educacional de Minas Gerais

UNIPAC - Universidade Presidente Antônio Carlos

UNITRI - Centro Universitário do Triângulo

UNIUBE - Universidade de Uberaba

VASP - Companhia Viação Aérea de São Paulo

SUMÁRIO

Introdução.....21

1. A importância da ferrovia para o desenvolvimento urbano de Araguari (MG) na primeira metade do século XX.....45

1.1. A divisão territorial do trabalho e a importância dos sistemas de transportes para a articulação do território brasileiro.....46

1.2. O processo de inserção do Triângulo Mineiro na economia nacional: algumas considerações.....51

1.3. De Brejo Alegre a Araguari: o processo de formação histórica e a fragmentação territorial do município de Araguari (MG).....62

1.4. A constituição do urbano em Araguari.....74

1.4.1. Antes Araguari era assim... 60

1.5. A chegada da ferrovia a Araguari e as espacialidades engendradas: mudança das funções, do papel, dos conteúdos e da dinâmica da cidade.....80

1.5.1. As funcionalidades urbanas e o papel da cidade na primeira metade do século XX.....80

1.5.1.1. A ferrovia Mogiana em Araguari e as novas espacialidades engendradas.....81

1.5.1.2. O marco modernizante: a instalação da sede da Estrada de Ferro Goiás em Araguari e a importância da cidade como entroncamento ferroviário.....92

1.5.2. Os conteúdos materiais e a dinâmica da cidade na primeira metade do século XX.....104

1.6. O momento de ruptura: a transferência da sede da Estrada de Ferro Goiás para a cidade de Goiânia e os impactos engendrados na dinâmica econômica de Araguari.....129

2. A modernização agropecuária em Araguari (MG): considerações acerca das espacialidades engendradas pela inserção do capital agrícola no município.....144

2.1. O processo de modernização agrícola nas áreas de cerrado: algumas considerações.....145

2.2. A inserção do capital agrícola no município de Araguari: as políticas nacionais estaduais e locais.....155

2.3. As novas espacialidades engendradas pela inserção do capital agrícola em Araguari....173

2.3.1. As novas espacialidades em Araguari: uma análise dos fixos.....185

3. Araguari (MG): uma cidade média do Triângulo Mineiro?.....191
3.1. A importância dos fixos e fluxos na (re) estruturação espacial de Araguari.....192
3.2. A modernização dos serviços de saúde e a diversificação dos fluxos.....211
3.2.1. O papel da AMVAP na diversificação dos fluxos de saúde em Araguari.....224
3.3. A importância dos serviços de educação na intensificação dos fluxos em Araguari.....241
3.4. Os serviços de transportes como dinamizadores dos fluxos em Araguari.....244
3.5. Araguari/Uberlândia (MG): relações de complementaridade e cooperação.....259

Considerações finais.....264

Referências.....267

Apêndices.....278
Apêndice 1.....280

Anexos.....290
Anexo 1 292
Anexo 2.....294
Anexo 3.....296
Anexo 4.....298

INTRODUÇÃO

O entendimento da inserção do Brasil na economia mundial remete-nos à compreensão da divisão internacional do trabalho e, de forma simultânea, à forma de ocupação do território brasileiro, à constituição da rede urbana nacional e ao processo de urbanização do país. Esses devem ser apreendidos com seus fatores e atividades econômicas que lhe são características, uma vez que determinaram a forma de organização socioespacial do território. Vale ressaltar que a dinâmica de ocupação do país foi marcada, inicialmente, pela dispersão e desarticulação dos centros em um sistema urbano constituído segundo os interesses coloniais europeus.

Há que se considerar que o tráfego nas estradas coloniais encontrava-se subordinado às regras da natureza e não às artes e técnicas humanas, pois essas eram, essencialmente, rudimentares e elementares. O transporte do gado e dos escravos, que representavam os principais gêneros comerciais da colônia, não encontrava dificuldades, por estes serem autotransportáveis. Todavia, a necessidade de se transportar gêneros alimentícios e, mais do que isso, de estabelecer uma articulação interna do território levou a uma inserção das técnicas da máquina no mesmo, representada, a primeiro momento, pela introdução da navegação a vapor, a qual foi acompanhada pela instalação das estradas de ferro.

A ferrovia representou uma importante forma de incorporação de novas áreas do território brasileiro ao processo capitalista de produção, imprimindo a essas uma nova dinâmica e configuração espacial. Isso se deve ao fato de que a implementação desse meio de transporte possibilitou a organização de um sistema comercial, dando um novo impulso ao processo de mercantilização da produção de alimentos, à valorização fundiária e à urbanização.

Deste modo, a despeito de não haver a constituição de uma efetiva rede de integração nacional por parte da ferrovia, não se pode negligenciar o papel que ela desempenhou ao promover mudanças na economia, na sociedade brasileira e na organização do espaço nacional.

Nesse contexto, as principais transformações socioespaciais engendradas pela revolução técnico-científica, ocorrida na segunda metade do século XX, foram expressas em um significativo aumento da articulação inter-regional, que se tornava cada vez mais necessária à reprodução do capital nacional e global.

No território brasileiro, a ampliação dessa articulação intensificou a divisão territorial do trabalho, contribuindo para uma complexificação da rede urbana nacional e, de forma mais ampla, do sistema urbano brasileiro. Essa complexidade advém da modernização da rede de transportes e comunicações, que possibilitam uma maior integração entre os lugares que não possuem contiguidade espacial. Todavia, deve-se ressaltar que tal integração é desigual, obedecendo à própria lógica de desigualdade e combinação que marca a reprodução do capital, conforme nos aponta Corrêa (1997).

No contexto de reformulação e de complexificação do sistema urbano brasileiro, é de substancial importância o reconhecimento dos papéis desempenhados pelas cidades frente às suas respectivas regiões. As funções urbanas e as interações espaciais também devem ser analisadas e compreendidas, uma vez que a alteração dessas possibilitou a emergência de processos de refuncionalização e reestruturação, não apenas no âmbito das metrópoles, mas também das cidades grandes, médias e pequenas.

A partir da década de 1970 houve um aumento dos fluxos populacionais para as cidades médias, em decorrência da desconcentração industrial das metrópoles e também do direcionamento da população rural para essas cidades. Há, portanto, um crescimento do número de cidades médias.

As cidades médias ganharam maior expressão no cenário nacional a partir da década de 1970, quando começou a ocorrer uma urbanização do interior, ou seja, a população brasileira se dispersou para áreas que pudessem impedir a chegada de grandes contingentes populacionais aos grandes centros, já saturados. Santos (1993) já apontava a direção da população para os espaços não-metropolitanos como uma tendência da urbanização brasileira, no final do século XX e início do XXI. Nas palavras do autor:

> [...] as aglomerações com mais de 1.000.000 de habitantes continham 51,35% da população urbana em 1950 e somente 38,31% em 1980. Há, pois, evidente processo de desmetropolização, sem que o tamanho urbano das metrópoles diminua: são as cidades que aumentam em volume, crescendo sua participação na população urbana. Enquanto as cidades com mais de 2.000.000 de habitantes têm sua população urbana multiplicada por 3,11 entre 1950 e 1980, o multiplicador para aquelas entre 1.000.000 e 2.000.000 era de 4,96. Esse índice é de 5,90 para a população urbana vivendo em aglomerações entre 500.000 e 1.000.000 e de 5,61 para o conjunto daquelas entre 200.000 e 500.000 habitantes. As cidades intermediárias apresentam, assim, dimensões bem maiores. Essas cidades médias são, crescentemente, *locus* do trabalho intelectual, como o lugar onde se obtêm informações necessárias à atividade econômica. Serão, por conseguinte, cidades que reclamam cada vez mais trabalho qualificado, enquanto as maiores cidades, as metrópoles, por sua própria composição orgânica do capital e por sua própria composição orgânica do espaço, poderão continuar a acolher populações pobres e despreparadas (SANTOS, 1993, p. 122-123).

Segundo as afirmações do autor, as cidades médias tendem, portanto, a aumentar sua importância na rede urbana brasileira, já que sua previsão era de que os próximos anos indicariam ainda mais um fluxo crescente de pobres para as grandes cidades, enquanto que as cidades médias seriam o lugar dos fluxos crescentes das classes médias. Em suas palavras:

> Por conseguinte, os próximos anos, quem sabe até os próximos decênios, marcarão ainda um fluxo crescente de pobres para as grandes cidades, ao passo que as cidades médias serão o lugar dos fluxos crescentes das classes médias. Em resumo, a metropolização se dará também como 'involução', enquanto a qualidade de vida melhorará nas cidades médias (SANTOS, 1993, p. 123).

O aumento considerável do número de cidades com mais de 100.000 habitantes, aliado ao gradativo e acentuado crescimento populacional e econômico das mesmas, são aspectos que têm chamado a atenção de um número cada vez maior de pesquisadores que vêm se dedicando à análise dessas cidades.

Todavia, a expressão "cidade média" tem sido amplamente utilizada sem haver, contudo, uma consistência teórica que lhe dê o necessário respaldo. Comumente, o uso de tal expressão está relacionado ao desempenho de centros urbanos que possuem o papel de fazer a intermediação entre os núcleos maiores e menores da rede urbana na qual se encontram inseridos.

Destarte, existe uma diferenciação em relação às "cidades de porte médio", uma vez que essas estão diretamente relacionadas ao tamanho demográfico, critério utilizado para a classificação que determinado núcleo ocupa na hierarquia urbana.

A problemática que marca a definição e o tratamento das aglomerações urbanas de médio porte é histórica e, não obstante o fato de ser muito utilizado, o termo "cidade média" não possui uma definição precisa, sendo comum encontrarmos diversas denominações que são atribuídas a esse grupo de cidades. Dentre as denominações encontradas na literatura, quase todas com o mesmo significado, pode-se citar: cidades médias, cidades de porte médio e cidades de estrato médio; cidades regionais, centros regionais e sub-regionais; cidades intermediárias, centros intermediários e cidades de posição intermediária; centros sub-metropolitanos e centros não-metropolitanos, entre outras.

As instituições oficiais fornecem uma classificação que, devido ao consenso técnico, é a mais utilizada, o que não significa que seja a mais correta, uma vez que essa está estritamente baseada em critérios populacionais. Deve-se ressaltar, contudo, que há variação em termos de instituto de pesquisa, estudo científico, país, região e momento histórico. Esses critérios tornam a abordagem incompleta e simplista, uma vez que analisar a urbanização brasileira

segundo aspectos demográficos é negligenciar sua complexidade e a importância da abordagem política, econômica e social desse processo.

A questão do tamanho demográfico sempre foi um critério considerado nas definições existentes sobre cidades médias, o que representa um dos entraves para uma definição única do termo. A diferença entre os limiares demográficos definidores dessas cidades entre os países, como dentro de um mesmo país e na escala temporal torna complexa essa definição.

As cidades que compreendem o intervalo de 100 mil a 1 milhão de habitantes são aquelas consideradas como médias pela ONU (Organização das Nações Unidas). No Brasil, há uma diversidade de classificações. Segundo Andrade e Loder (1979), na década de 1970, as cidades médias eram aquelas situadas entre os limiares demográficos de 50 mil a 250 mil habitantes. Para justificar a importância do critério demográfico em seu estudo, não deixando de reconhecer a necessidade da definição funcional, afirmam que:

> [...] estão implícitos no tamanho populacional algumas das dimensões funcionais urbanas que refletem o nível de complexidade e de complementaridade das atividades econômicas nestes centros e os diferentes graus de interação da cidade com suas áreas de influência [...] (ANDRADE; LODDER, 1979, p. 36).

Santos (1993), já prevendo a emergência de um sistema urbano mais complexo e diferenciado, ressaltou que 100.000 habitantes seria o novo limiar de cidades médias e o limite superior de uma grande cidade média seria de 500.000 habitantes. O autor ressalta que:

> Tomadas em conjunto, as aglomerações com mais de 100.000 habitantes, raras em 1940 – quando eram apenas dezoito em todo o País – vêem o seu número aumentado nos recenseamentos seguintes, alcançando 142 em 1980. Em 1991, 183 municípios contavam com mais de 100.000 habitantes. A partir dos anos 70, parece ser esse (100.000) o patamar necessário para a identificação de cidades médias em boa parte do território nacional. A expansão e a diversificação do consumo, a elevação dos níveis de renda e a difusão dos transportes modernos, junto a uma divisão do trabalho mais acentuada, fazem com que as funções de centro regional passem a exigir maiores níveis de concentração demográfica e de atividades. Somente nas áreas mais atrasadas é que tais funções são exercidas por núcleos menores. (SANTOS, 1993, p. 73)

Nas definições mais recentes, esses limiares estão no intervalo de 100 mil a 500 mil habitantes, segundo o IBGE (1993). Todavia, apesar dessa preocupação em se encontrar um patamar demográfico em que se encaixam as cidades médias, isto serviria apenas para a organização de dados. Segundo Sposito (2001, p. 613): “O uso de parâmetros demográficos serviriam apenas para uma noção do que são as cidades médias, já que sua base de sustentação é empírica, e pouco ajudaria na elaboração do conceito”.

Ainda em relação aos problemas decorrentes da abordagem centrada em critérios demográficos, Marques da Costa (2002, p. 105) nos aponta que:

> A diversidade de valores propostos pelas várias organizações internacionais e nos estudos levados a cabo em vários países vem demonstrar a insuficiência de um critério que assente exclusivamente na dimensão populacional. Contudo, mesmo reconhecendo a existência de limitações na utilização de um critério quantitativo, é importante identificar esses valores e os factores subjacentes a essa diversidade.

A classificação das cidades médias deve estar relacionada à funcionalidade que exercem, ou seja, aos papéis regionais que desempenham a partir da articulação e da comunicação proporcionadas pela posição geográfica que ocupam, o que é corroborado nas palavras de Sposito et al (2007, p. 48):

> [...] podemos caracterizar as 'cidades médias', afirmando que a classificação delas, pelo enfoque funcional, sempre esteve associada à definição de seus papéis regionais e ao potencial de comunicação e articulação proporcionado por suas situações geográficas.

Desse modo, é importante considerar que:

> [...] Na ausência de informações específicas, o tamanho populacional permite apreender o papel que o centro urbano exerce na rede urbana e sua dinâmica. Entretanto, como esse tamanho reflete também o sistema de povoamento do território onde se insere o centro urbano, num país de dimensões continentais como o Brasil, com características regionais tão diversas, não é recomendável utilizar uma única faixa de tamanho populacional para definição de cidade média, pois isto pode levar a incluir, na mesma categoria, centros com diferentes papéis na rede urbana (CASTELLO BRANCO, 2007, p. 95).

No Brasil, o desenvolvimento da economia urbano-industrial possibilitou, dentre outros fatores, a formação de um amplo mercado consumidor. Esse contribuiu para o fortalecimento das relações sociais, econômicas, políticas e culturais entre as cidades do país, engendrando um sistema urbano que comporta uma complexa rede urbana, o que é discutido por Sposito et al (2007, p. 39), ao apontarem que:

> Foi a formação do mercado consumidor nacional que fortaleceu as relações entre as cidades brasileiras, possibilitando que se vislumbrasse um sistema urbano, conformando, de fato, uma rede urbana, processo que não havia ainda se completado desde que se iniciara a passagem do Brasil agrário-exportador para o Brasil urbano-industrial, já na década de 1930.

Nesse contexto, conforme discutido pelas autoras, a determinação da funcionalidade das cidades médias ocorreu a partir dos ditames da distribuição e circulação da produção industrial em escala nacional. Dessa forma, a estruturação dos fluxos definidores do papel intermediário desempenhado pelas cidades médias foi condicionada pelo consumo e não

essencialmente pela produção industrial, o que foi apontado por Santos (1993) ao afirmar que nessas cidades há uma maior elevação das respostas para os níveis de demanda de consumo.

A ampliação do consumo é advinda, dentre outros fatores, da passagem da economia fordista para o sistema de produção flexível, o qual engendrou significativas transformações na economia brasileira. Tais transformações refletiram-se diretamente no sistema urbano, que passou por uma redefinição imposta pela desconcentração da atividade produtiva industrial.

Houve uma elevação no ritmo de crescimento populacional das metrópoles regionais e, em contrapartida, ocorreu uma substancial redução demográfica das duas metrópoles nacionais, São Paulo e Rio de Janeiro. E, nesse sentido, ocorreu um aumento de participação das cidades médias no sistema urbano brasileiro, em função da perda de importância demográfica e econômica das cidades pequenas do país. Dessa maneira, é importante considerar que:

> Entre 1980 e 2000, enquanto a população total do Brasil cresceu numa taxa de 1,63% e a população dos municípios das regiões metropolitanas em 1,99%, os índices relativos ao aumento demográfico dos municípios constitutivos de aglomerações urbanas não-metropolitanas e centros urbanos, nos quais se inserem as cidades médias, foram, respectivamente, de 2,24% e 2,21% (SPOSITO et al 2007, p. 40).

Nessa perspectiva, o aumento demográfico das aglomerações urbanas não-metropolitanas possibilitou a constituição de diferentes estruturas no tecido urbano nacional, originando o que Davidovich (1991) classifica como *Brasil metropolitano* e *Brasil urbano não-metropolitano*. Dessa forma, pode-se fazer a inserção das cidades médias no grupo de cidades que compõem o *Brasil urbano não-metropolitano*.

Os estudos revelam, por um lado, que as “cidades médias” apresentam uma semelhança quanto aos indicadores que caracterizam as metrópoles, quais sejam, a descentralização, a verticalização, a transformação de espaços rurais em áreas urbanas (primeira ocupação), o rearranjo de usos de bairros e a estratificação do uso do espaço urbano. Por outro lado, mostram as diferenças quantitativas (número de habitantes, fluxo de automóveis, indicadores sociais e econômicos etc.) e qualitativas, como a *vida urbana* e a *vida cotidiana* nessas cidades.

No Brasil, o interesse pela realidade das cidades médias no cenário nacional ocorreu a partir das políticas de ordenamento territorial que objetivavam conter a migração para as metrópoles e criar pólos de desenvolvimento nas regiões periféricas. Nesse contexto, é importante considerar o seguinte:

> No Brasil, a partir de meados da década de 1960, no âmbito do recém-criado sistema de planejamento que pretendia incluir a dimensão espacial nas políticas governamentais, a exemplo dos pólos de desenvolvimento e das regiões-programa, estabeleceu-se a noção de 'cidade de porte médio', barreiras receptoras contra as correntes migratórias em direção aos centros metropolitanos. Tratava-se de um retórica de um sistema de planejamento que, na década de 1980, foi esvaziado (CORRÊA, 2007, p. 27).

Em 1974, o Estado militar lançou o II PND (Plano Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social). Através da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano, esse plano traçava, no nível das macrorregiões brasileiras, as estratégias que seriam aplicadas nos centros urbanos de médio porte. Entre os objetivos dessa política estava a estruturação do sistema urbano, a implantação das regiões metropolitanas e a definição de polos secundários, dentre outros.

Após o II PND, há a formulação de mais uma política pública urbana no Brasil, aprovada pelo CNDU (Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano): o Programa de Cidades de Porte Médio, presente no III PND (1980/85). Segundo as avaliações desse programa, houve uma restrição no que concerne à sua atuação, uma vez que atingiu apenas a dimensão intraurbana, não sendo capaz de realizar uma ampliação da polarização regional das cidades.

O quadro de referência dessas políticas urbanas torna-se determinante a uma série de estudos que visam, sobretudo, à conceituação de cidade média, bem como à identificação de seus diferentes tipos.

O crescimento da importância dessas cidades na rede urbana brasileira leva a uma preocupação que envolve os pesquisadores dessa temática, que é a de definição/conceituação do que seja uma cidade média. Afinal, existe um conceito de cidades médias? É um conceito, uma noção ou um nível de classificação hierárquica? Não existe um consenso para definição/conceituação de cidade média, variando, de acordo com o pesquisador, a região estudada, o país e o período histórico.

Há uma outra definição para se referir a esse grupo de cidades, adotada por alguns autores, como Corrêa (2007). A expressão "espaços em transição" possibilita uma conceituação mais precisa, em vista das consideráveis alterações pelas quais as cidades médias passam em relação aos papéis que desempenham no período atual. Nas palavras de Sposito (2007, p. 10), o termo "cidades em transição" é mais pertinente, pois [...] "a adoção da expressão 'cidade média' é pouco adequada, porque alude diretamente ao tamanho e pressupõe hierarquia e classificação".

Deve-se considerar que, apesar das críticas direcionadas ao tamanho demográfico, esse não deve ser desprezado, pois conforme nos aponta Corrêa (2007, p. 24), pode significar maior ou menor economia de escala, o que afetaria o desenvolvimento de funções urbanas e vice-versa. De acordo com esse autor:

> Tamanho demográfico significa, para um mesmo contexto regional de renda e padrão cultural, maior e menor economia de escala, envolvendo a cidade e seu espaço de atuação, possibilitando maior e menor desenvolvimento de funções urbanas ou atividades básicas, direcionadas essencialmente para fora da cidade, e de atividades não-básicas, voltadas essencialmente para o consumo da própria cidade. A partir dessa relação é possível definir e identificar a pequena, média e grande cidade e a metrópole.

A dimensão do espaço intraurbano, expressa pela distância centro-periferia, está diretamente relacionada ao tamanho demográfico, uma vez que esse tamanho complexifica a organização intraurbana, levando a uma maior divisão social do espaço. Desse modo, temos que:

> Quanto maior o tamanho demográfico, maior será a dimensão do espaço intra-urbano, expressa pela distância entre o centro e a periferia da cidade, assim como mais complexa será a organização desse espaço intra-urbano. Em razão das distâncias viabiliza-se, em grande parte, uma maior divisão econômica do espaço, submetido a um mais significativo processo de descentralização, origem dispersa e formação de núcleos de atividades derivados de economias de aglomeração, distantes do centro. Maior o tamanho demográfico e mais complexas as atividades econômicas, suscitando maior fragmentação do tecido social, mais complexa será a projeção espacial das classes sociais e suas frações, gerando uma mais complexa divisão social do espaço, com áreas mais diferenciadas. (CORRÊA, 2007, p. 24).

Os diferentes significados que são atribuídos ao tamanho demográfico absoluto, de acordo com as especificidades das redes urbanas de cada país, traz à tona o problema. Por exemplo, é diferente o papel de uma cidade de 200.000 mil habitantes no Brasil e no Uruguai, uma vez que são países com processos de urbanização e sistemas urbanos diferenciados. O Brasil não apresenta a macrocefalia uruguaia, em que praticamente um terço da população está na capital Montevidéu. Nesse sentido, Corrêa (2007, p. 25-26) relata que:

> O tamanho demográfico absoluto constitui primeira dificuldade. Deve ser relativizado. Duzentos mil habitantes têm sentido diferente quando se consideram, por exemplo, os Estados Unidos, a Finlândia e o Uruguai, países com processos distintos de urbanização, envolvendo, entre outros aspectos, parâmetros distintos em relação às dimensões absolutas de suas cidades e uma relação também distinta entre a maior ou maiores cidades e as demais. Em outros termos, os três países exibem estruturas dimensionais de suas cidades marcadas, de um lado, por um continuum de tamanhos de cidades que se aproxima da denominada regra da ordem-tamanho; de outro, caso do Uruguai, marcadas pela primazia ou macrocefalia urbana, na qual verifica-se a ausência de cidades de tamanho médio. Nos dois primeiros países verificou-se um processo de dispersão relativa das atividades econômicas e da

> população, enquanto no caso da primazia urbana do Uruguai, verifica-se forte concentração espacial do processo de urbanização [...].

Acerca desse fato, pode-se verificar que:

> Uma cidade média localizada numa região despovoada não teria o mesmo papel que outra localizada numa região densamente povoada. Ou seja, uma cidade com cerca de 20.000 habitantes localizada numa região despovoada, pelas funções que desempenha, poderá ser considerada uma cidade média e, pelo contrário, uma cidade com três vezes mais essa população, se inserida numa região fortemente urbanizada, pode desempenhar menos funções que cidades de dimensão inferior inseridas em contextos regionais, demográficos e econômicos desfavorecidos (MARQUES DA COSTA, 2002. p. 113).

Na definição de cidade média, a função da cidade perante o sistema urbano é um fator de substancial importância. Ainda com relação aos fatores limitantes à elaboração de um conceito para essas cidades, Corrêa (2007) aponta a questão da temporalidade.

No Brasil, o processo de urbanização caracterizou-se por uma forte concentração espacial, e desse modo, o tamanho das cidades em diferentes períodos de tempo pode significar diferentes funções no sistema urbano. Os papéis exercidos por uma cidade de 100.000 habitantes em 1940 são diferentes daqueles observados no ano de 2000, levando em consideração que o Brasil era essencialmente rural na década de 1940. A cidade média é considerada, então, como um espaço em transição, ideia apresentada por Corrêa (2007).

Esse autor nos aponta um terceiro fator que representa um limitante à conceituação de cidades médias, qual seja, a escala espacial de referência. Não há uma definição de escala espacial para se pensar as cidades médias, já que elas podem exercer papéis diferenciados na escala estadual e nacional. O exemplo de Aracaju é citado pelo autor, pois para a escala brasileira pode ser considerada uma cidade média, mas frente à realidade urbana sergipana apresenta-se como uma cidade macrocefálica.

Diversos autores, dentre eles Amorim Filho e Serra (2001), Sposito (2001), Marques da Costa (2002) e Corrêa (2007), têm colocado que a funcionalidade da cidade perante o sistema urbano é fator fundamental para a definição do que são as cidades médias.

Para vários autores, o termo “cidade média” trata-se mais de uma noção do que de um conceito. Nesse sentido, Sposito (2001, p. 329) aponta que:

> a expressão “cidade média” tem sido mais utilizada como noção ou como uma classificação, do que como conceito, pois tem servido para designar cidades como população entre 200 e 500 mil habitantes. Mais do que parâmetros populacionais, deveríamos considerar os papéis desempenhados pelas cidades em uma divisão de trabalho interurbana e as suas formas de expansão e aglomeração urbanas como indicadores de sua caracterização.

De acordo com a autora, além do tamanho demográfico, a definição de cidades médias deve levar em conta a sua situação funcional, ou seja, como se estabelece no território a divisão regional do trabalho e como a cidade comanda esse território. A esse respeito, ela destaca que:

> podemos caracterizar as "cidades médias", afirmando que a classificação delas, pelo enfoque funcional, sempre esteve associada à definição de seus papéis regionais e ao potencial de comunicação e articulação proporcionado por suas situações geográficas, tendo o consumo um papel mais importante que a produção na estruturação dos fluxos que definem o papel intermediário dessas cidades (SPOSITO, 2001, p. 635).

Soares (1999) também lembra a necessidade de incorporação de outros elementos nas análises sobre as cidades médias. Em suas palavras:

> devem ser consideradas para identificação das cidades médias diversas variáveis como: tamanho demográfico, qualidade das relações externas, especialização e diversificação econômica, posição e sua importância na região e na rede urbana de que faz parte, organização espacial e índices de qualidade de vida, atributos que podem variar de região para região, de país para país, tendo em vista sua formação histórico/geográfica, que é diversificada segundo sua localização espacial. Desse modo, podemos dizer que as cidades médias ou intermediárias são definidas pelo lugar que ocupam não apenas na rede urbana, mas também no sistema econômico global. (SOARES, 1999, p. 60-61)

Pereira (2005, p. 03) ainda aponta que:

> a definição de cidade média tem por base as funções urbanas da cidade, relacionadas, sobretudo, aos níveis de consumo e ao comando da produção regional nos seus aspectos técnicos. Já não é mais um centro no meio da hierarquia urbana, mas sim uma cidade com capacidade para participar de relações que se estabelecem nos sistemas urbanos nacionais e internacionais. Os estudos sobre essas cidades devem estar calcados numa concepção em rede da cidade e da região, numa perspectiva que priorize mais que a dimensão demográfica, o modo como cidade média articula as suas relações com as demais componentes do sistema urbano.

De acordo com essa autora, as cidades médias não possuem homogeneidade no que concerne à sua funcionalidade, sendo necessário considerar a periodização e o recorte espacial, pois cada cidade apresenta uma singularidade que depende diretamente da realidade regional em que se encontra inserida. A sua relação com o seu território e sua região deve ser levada em consideração, não deixando de lado também as escalas nacional e global.

Sposito (2001) esclarece que a situação geográfica favorável ajuda a identificar a condição de cidade média. Essa situação favorável seria, primeiramente, não pertencer a áreas megalopolitanas, metropolitanas ou aglomeradas, pois essas áreas compõem áreas urbanas estruturadas funcionalmente. Em segundo lugar, não apresentar proximidade com cidades pertencentes a níveis superiores de hierarquia urbana, pois essas podem oferecer mais bens e

serviços às sociedades. Dessa maneira, o que condiciona a cidade média são as relações espaciais que ela estabelece com os espaços mais próximos e com os mais distantes.

Esse fato nos remete à questão da funcionalidade, que é mais significativa para se chegar à compreensão do que é cidade média do que apenas classificá-la pelo tamanho demográfico. A função de intermediação, articulando as cidades pequenas e áreas rurais ao consumo de bens e serviços mais sofisticados é que deve caracterizar as cidades médias. Portanto, esse conceito presume um olhar sobre as cidades em função das relações que elas mantêm com seu entorno.

Alguns estudiosos, como Amorim Filho e Serra (2001), definiram fatores para que uma cidade possa ser considerada cidade média. Entre esses, pode-se citar a interação com aglomerações urbanas de diferentes hierarquias, seja superior ou inferior; a atuação como um centro provedor de bens e serviços para os habitantes de sua hinterlândia, inclusive das áreas rurais; a promoção da interação social, econômica e cultural; a descentralização das estruturas administrativas do governo, entre outras características.

A complexidade que abarca a temática "cidades médias" é decorrente, dentre outros fatores, das características concernentes ao processo de urbanização brasileiro, dada a heterogeneidade econômica, política e social do país, condicionada pela fragmentação e articulação do sistema mundial. Dessa maneira, as dificuldades teórico-metodológicas em torno dessa temática podem ser explicadas pelo fato de que [...] "trata-se de discutir uma expressão vaga, aberta a múltiplos significados e impregnada do idealismo que a concebe como um ideal a ser alcançado, apresentando as vantagens da pequena cidade sem ter, contudo, as desvantagens das grandes" (CORRÊA, 2007, p. 23).

Nesse sentido, o autor atenta para a necessidade de [...] "qualificar a cada momento o que se entende, do ponto de vista demográfico, por cidade média. A cidade média pode ser, assim, considerada como um estado transitório. As implicações disso podem ser amplas para o estabelecimento de um conceito de cidade média" (CORRÊA, 2007, p. 26).

Outro importante fator a ser considerado na análise das cidades médias refere-se às especificidades desse grupo de cidades, visto que as funções por ela desempenhadas estão relacionadas à posição que ocupam no sistema urbano, ou seja, se cumprem um papel regional, intermediário ou se esse papel é definido pela articulação que estabelecem com as cidades pequenas localizadas em sua área de influência. Portanto, observa-se que:

> [...] mais do que nunca, precisamos explicitar as especificidades que caracterizam essas cidades, destacando-se suas condições de serem regionais e/ou não-metropolitanas e/ou intermediárias e/ou diretamente articuladas às cidades pequenas

> de suas áreas de influência. Para tal, é importante relacionar essas cidades a outras cidades grandes, pequenas, metropolitanas ou não, com as quais estabelecem relações, mas, ao mesmo tempo, distinguir as próprias cidades médias, umas das outras (SPOSITO, 2007, p. 10).

Santos (1993, p. 124) também já apontava a relevância das especificidades de cada núcleo urbano e de sua contextualização no sistema urbano brasileiro, ao destacar que:

> No sistema urbano há, por conseguinte, tendência crescente à diferenciação e à complexificação. As cidades são cada vez mais diferentes umas das outras. Aqueles esquemas simplórios que nos acostumamos a reproduzir e enfeitam a maioria das nossas teses, artigos e livros, mostrando redes urbanas formadas com diversas categorias de cidades distinguidas em níveis hierárquicos, são coisa agradável de olhar, sem dúvida instrumento de aproximação da realidade, mas não suficiente para sua interpretação. Esse tipo de classificação em níveis sucessivos deixa de ter significação à proporção que cada cidade passa a ter uma relação direta com a demanda de sua região, e à proporção que cada região se especializa: uma especialização regional que é, também, especialização da demanda ligada ao consumo produtivo. A cidade se dobra a essa demanda, se reforma, se reorganiza, se refaz, se recria. Há diferenciação porque as demandas e as respostas divergem segundo os lugares, os produtos, os níveis de tecnicidade e capitalização. Há complexificação porque as atividades agrícolas, hoje tão demandantes de saber, conhecimento e trabalho intelectual, tão exigente de informação, tornam mais variada e densa a organização social de cada cidade.

Nesse contexto, conforme nos aponta esses autores, compreender as cidades médias constitui-se em um grande esforço, visto que, em decorrência da participação dessas em divisões territoriais do trabalho estabelecidas em contextos e escalas diferenciadas, é preciso apreender não apenas o que é universal a esses núcleos urbanos, mas sim, e principalmente, o que lhes é particular e singular.

Dada a diversidade regional que marca o território brasileiro, é necessário levar em consideração que as formas de produção e apropriação do espaço urbano são múltiplas e dotadas de especificidades que são características de cada contexto em que determinado centro urbano encontra-se inserido. Dessa forma, deve-se atentar para a necessidade de se estudar as cidades médias a partir do entendimento do papel que desempenha em função das relações, articulações e mesmo sobreposições com a área rural ao seu entorno e com as demais cidades em uma multiplicidade de escalas (local, regional, estadual, nacional e global).

Destarte, no estudo das cidades médias do Triângulo Mineiro[1], no estado de Minas Gerais, é necessário levar em conta as particularidades que marcam a reconfiguração da rede

---

[1] Na presente pesquisa, será considerada a organização político-administrativa adotada pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), na qual o estado de Minas Gerais é dividido em 12 mesorregiões geográficas. Dentre essas, encontra-se a do Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba, que está localizada na porção

urbana dessa mesorregião. A partir da década de 1970, com a expansão dos setores agropecuário, comercial e industrial e a modernização das infraestruturas de transporte e comunicação, ocorreu uma transformação nos papéis das cidades brasileiras. Em consonância com essas mudanças, ocorreu uma refuncionalização das atividades urbanas, a qual engendrou, dentre outros fatores, a reconfiguração da rede urbana triangulina.

Nessa perspectiva, o entendimento da reconfiguração espacial da cidade média de Araguari, a partir de sua análise no Triângulo Mineiro, constitui o objetivo principal desta pesquisa.

Os objetivos específicos, que foram desdobrados em capítulos, são: compreender a importância da ferrovia para o desenvolvimento urbano de Araguari na primeira metade do século XX; analisar as espacialidades engendradas pela inserção do capital agrícola no município, a qual foi propiciada pelo processo de modernização; e entender o papel que Araguari desempenha como uma cidade média do Triângulo Mineiro.

O município de Araguari localiza-se na porção norte da mesorregião do Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba, no estado de Minas Gerais, possuindo como áreas limítrofes os municípios de Uberlândia, Tupaciguara, Cascalho Rico, Estrela do Sul e Indianópolis (mapa 1). A área total do município é de 2.730 Km^2, sendo 2.675 Km^2 de área rural e 55 Km^2 de área urbana, e está dividida em cinco distritos, sendo eles: Araguari (distrito-sede), Amanhece, Florestina, Piracaíba e Santo Antônio/Contenda[2].

---

oeste do estado. Nesse sentido, sempre que houver referência ao Triângulo Mineiro, deve-se considerar a mesorregião supracitada.

[2] O Distrito de Santo Antônio/Contenda é um dos distritos que compõem o município de Araguari, tendo sido criado por intermédio do Ato das Disposições Gerais e Transitórias, da Lei Orgânica do município, de 21 de abril de 1990. Todavia, o IBGE não o considerou na realização de seu último censo.

Mapa 1 - Araguari (MG): localização do município (2009)
Fonte: http://www.geominas.mg.gov.br/
Adaptado por: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

O interesse em estudar Araguari é explicado por diversos fatores, que abarcam tanto a curiosidade científica quanto, principalmente, a identificação pessoal com esse lugar.

No que concerne à motivação científica, como geógrafa que se esforça em entender determinada realidade socioespacial, pode-se afirmar que o maior interesse é em entender a mudança do papel de Araguari no contexto regional. A inquietação surgiu, ainda na época da

graduação, a partir da leitura de trabalhos que abordam a dinâmica urbana da região do Triângulo Mineiro.

Nesses trabalhos, os autores mostram que na época em que Araguari era um entroncamento ferroviário, ou seja, "ponta de trilho[3]" da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro[4] e ponto inicial[5] da Estrada de Ferro Goiás, a cidade possuía uma posição de destaque na rede urbana triangulina. Sua ligação ferroviária com a economia cafeeira e industrial paulista representou uma possibilidade de crescimento mercantil e a polarização da produção de seu entorno, especialmente do sul goiano. Todavia, com o processo de transferência da Estrada de Ferro Goiás para Goiânia (GO) ocorreu uma alteração do papel de Araguari na região, decorrente da divisão territorial do trabalho. Essa, em suas sucessivas fases engendradas pelas necessidades de reprodução do capital, imprime uma nova dinâmica à sociedade, transformando e redefinindo os papéis, conteúdos e funções dos lugares.

Aliado ao conhecimento de Araguari por intermédio das pesquisas sobre a região na qual está contida, o interesse em estudá-la de forma mais aprofundada resulta também da paixão por esse lugar. Apesar de nunca ter residido na cidade (distrito-sede), o lugar em que nasci e vivi integra o município de Araguari.

Assim, por viver no distrito de Amanhece até os 19 anos de idade, minhas relações socioculturais com essa cidade sempre foram muito intensas, visto que a organização interna de Amanhece é simples, havendo uma carência de serviços. Essa carência contribui para uma maior dependência dos moradores em relação aos equipamentos urbanos presentes em Araguari.

Como moradora do distrito de Amanhece, sempre sentia de forma direta sua dependência em relação a Araguari, e dessa em relação a Uberlândia. Essa percepção resultava da minha própria vivência na procura por serviços mais especializados e pela observação do expressivo número de pessoas que se deslocam diariamente a esse município vizinho.

Apesar de não ter participado de todas as transformações pelas quais passou Araguari, sempre ouvi meus pais, avós e familiares relatarem que a cidade apresentava uma vida social

---

[3] Ponta de trilho é a localidade na qual se localiza a estação terminal de determinada linha ferroviária, podendo ser utilizadas também as denominações "ponta de linha" e "ponto terminal".

[4] A referência à Companhia Mogiana de Estradas de Ferro aparecerá diversas vezes ao longo do texto. Com a preocupação de não permitir que a leitura se torne enfadonha devido à repetição da expressão, optamos por abreviá-la. Assim, sempre que houver referência à Mogiana, deve-se considerar essa companhia ferroviária.

[5] Ponto inicial refere-se à localidade na qual está localizado o início de determinada linha ferroviária.

e econômica mais ativa no passado. Nesse contexto, me inquietava entender o por quê dessa "perda" em relação a outros períodos históricos e demais municípios vizinhos.

Ao mudar para Uberlândia para estudar, essa inquietação aumentou ainda mais ao ouvir de amigos que Araguari era apenas um bairro distante e que é polarizada pela primeira, assim como outros municípios do Triângulo Mineiro. A partir daí, uma questão inicial me instigou à procura pela resposta: Não obstante a inegável polarização de Uberlândia, qual é o papel desempenhado por Araguari no Triângulo Mineiro? Dessa maneira, o delineamento da problemática de análise partiu desse questionamento.

Portanto, Araguari não representa neste estudo apenas um objeto de pesquisa, visto que, diante do que foi apresentado, coloco-me também no papel de sujeito. Todavia, reconhecemos a necessidade do rigor metodológico em um estudo que se pauta no entendimento da dinâmica das relações intra e interurbana de uma cidade na qual é praticamente nula a existência de trabalhos que abordam essa temática.

Vale ressaltar que a insuficiência de estudos específicos sobre a cidade de Araguari[6] tornou a tarefa árdua e constituída de um grande desafio. Esse exigiu um considerável esforço para que a realidade estudada não fosse entendida a partir de sua simplificação e descontextualização. Houve, portanto, a preocupação com as especificidades do lugar e a consideração dos processos mais amplos que o influenciam e que por ele são influenciados. A paixão que move as interpretações atribui-nos o papel de personagem da história que propomos investigar, ampliando as dificuldades e exigindo maior rigor metodológico para o alcance dos objetivos propostos.

Para tal alcance, foram adotados diversos procedimentos metodológicos. Dentre esses, cita-se o levantamento bibliográfico, que se tornou de fundamental importância à delimitação teórica da pesquisa.

Destarte, foi necessário recorrer às pesquisas que abordam o processo de urbanização brasileiro, na perspectiva de se compreender o papel desempenhado pelos sistemas de transportes e comunicações no desenvolvimento urbano e territorial das cidades brasileiras. Dentre os autores que foram fundamentais para essa compreensão, cita-se Geiger (1963), Singer (1977), Prado Júnior (1981), Corrêa (1989, 1997), Santos (1993) e Santos e Silveira (2001).

Para a compreensão da dinâmica regional do Triângulo Mineiro, considerou-se importante a leitura dos principais trabalhos que abordam a nova organização socioeconômica

[6] Existem apenas pesquisas sobre a região em que Araguari está contida.

engendrada pela chegada da ferrovia à região. Entre os selecionados, destacam-se os produzidos por Brandão (1989), Guimarães (1990), Soares (1995) e Bacelar (2003). A partir da leitura e análise dessas pesquisas, foi possível recompor os principais aspectos do processo histórico que marcam a fase da reconfiguração da rede urbana triangulina, destacando o papel que Araguari possuía no início do século XX e também como sua vitalidade econômica e centralizadora foi sendo "desconstruída" e "(re)construída".

Considerou-se a importância de se analisar os aspectos históricos que atuaram no processo de formação socioespacial da cidade, suas funções, seus conteúdos, suas dinâmicas e seus papéis socioeconômicos. Portanto, foi realizada uma pesquisa nos jornais locais, junto ao Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto. Vários jornais foram pesquisados, tais como Botija Parda, Diário de Araguari, Gazeta do Triângulo, dentre outros. Todavia, a escolha da consulta mais detalhada por esse último justifica-se pelo fato de que representa um dos mais antigos do município, fundado no ano de 1937, e o que apresenta maior disponibilidade de edições no Arquivo.

Como recorte temporal para essa análise, foi adotada a primeira metade do século XX, época de implantação da ferrovia, até os dias de hoje (1900-2009). Algumas reportagens foram fotografadas e outras, devido à condição física do jornal que trazia as letras apagadas, foram copiadas. É importante destacar que algumas décadas foram tomadas de forma mais sistemática, enquanto que a análise de determinados períodos, considerados mais significativos na pesquisa, ocorreu de forma mais detalhada. Entende-se que essa etapa da pesquisa foi de substancial importância para a compreensão da realidade socioeconômica da cidade nesse período.

Para analisar a importância do Colégio Regina Pacis no contexto regional, entendeu-se a necessidade do levantamento do local de origem dos alunos que estudavam nesse estabelecimento à época. Desse modo, foi levantada a procedência dos estudantes internos do Curso Primário[7] do Ginásio, junto aos cadernos de matrículas dos anos de 1930 a 1937, considerados como "Arquivo Morto" do Colégio Regina Pacis. Esses cadernos trazem o endereço residencial de cada um dos alunos e, a partir da análise dos dados levantados, foi possível entender quais eram os municípios em que esse colégio exercia influência.

É importante registrar as dificuldades enfrentadas nessa etapa da pesquisa, visto que esse arquivo já não se encontra mais nas dependências do prédio do Colégio Regina Pacis,

[7] O Curso Primário do Ginásio correspondia às séries 1ª a 4ª, que hoje correspondem às séries iniciais do Ensino Fundamental.

que hoje abriga a UNIPAC (Universidade Presidente Antônio Carlos - Campus Araguari). Tivemos acesso a esses documentos em uma escola pública da cidade, a Escola Estadual Visconde de Ouro Preto. Esses não estavam catalogados, o que aumentou a dificuldade de acesso e interpretação dos dados.

Na perspectiva de compreender a importância das ferrovias Mogiana e Estrada de Ferro Goiás para a dinâmica econômica de Araguari e entender o papel dessas na vida social e cultural da cidade, realizamos entrevistas com os moradores. Foram realizadas vinte entrevistas despadronizadas, nos meses de abril e julho de 2009. Dessas, cinco foram direcionadas aos representantes da vida social e política, cinco aos ferroviários que trabalharam na Estrada de Ferro Goiás, cinco aos membros de famílias consideradas tradicionais na cidade e cinco a moradores da cidade.

É importante destacar que não desconsideramos a importância do rigor metodológico e de se delimitar a amostra de acordo com o universo pesquisado. Todavia, optamos por trabalhar com os dados de forma qualitativa e entendemos que esse número de entrevistas possibilita um entendimento da realidade estudada. Porém, é necessário ressaltar que reconhecemos as limitações desse recorte, e devido a isso, as reflexões foram realizadas de acordo com o universo pesquisado, uma vez que sabemos do risco de se cometer equívocos a partir de generalizações.

De acordo com Gil (1999), a entrevista é um importante procedimento metodológico, pois por meio da elaboração de questionamentos sobre o tema pesquisado, as informações e dados necessários ao desenvolvimento da pesquisa podem ser obtidos junto a um grupo pré-estabelecido de pessoas.

Conforme nos aponta Marconi e Lakatos (2002), o objetivo da entrevista é obter dados e informações sobre temas e situações que se elegem para investigação. Nesse sentido, esses autores apontam que: “A entrevista é um encontro entre duas pessoas, a fim de que uma delas obtenha informações a respeito de determinado assunto, mediante uma conversação de natureza profissional” (MARCONI e LAKATOS, 2002, p. 92).

A utilização da entrevista acontece em diversos campos profissionais, podendo-se apontar a psicologia, a pedagogia, o jornalismo, dentre outros. Por sua vez, os geógrafos, na interpretação de determinada realidade socioespacial, também utilizam a entrevista para a investigação de temas sociais que interferem na dinâmica do espaço.

Como uma técnica de pesquisa, a entrevista apresenta, contraditoriamente, fatores positivos e negativos. A contribuição da entrevista é a viabilização de dados e informações

que serão submetidos a uma análise quantitativa e qualitativa sobre elementos sociais, econômicos, políticos e culturais. Ela possibilita a interação direta do pesquisador com o entrevistado, possibilitando ao primeiro a observação do tom de voz e de expressões corporais do segundo, revelando descobertas importantes que enriquecem a pesquisa.

No que se refere à limitação da entrevista, é necessário levar em conta que ela pode induzir a respostas que não correspondem à realidade, quando o entrevistado não compreender as perguntas, sofre influência do entrevistador, ou mesmo omite e falsifica as informações.

Todavia, a eliminação de fatores negativos por parte do entrevistador é possível a partir do discernimento, habilidade e ética durante o desenvolvimento da pesquisa. Deve haver um cuidado para que as respostas não sejam influenciadas pela opinião do pesquisador, evitando, dessa maneira, que os resultados do trabalho sejam comprometidos.

A opção pela utilização da “entrevista despadronizada” (MARCONI e LAKATOS, 2002) ou “entrevista informal” (GIL, 1999) justifica-se pelo fato de que é um procedimento metodológico que, por meio do diálogo, oferece a possibilidade do agrupamento de elementos que se constituirão em importantes informações sobre determinado tema pesquisado. Dessa maneira, a técnica da entrevista foi adotada por considerarmos que ela representa uma possibilidade ao entendimento da temática que nos propomos a investigar.

As entrevistas foram realizadas com pessoas de faixa etária variando entre 35 e 85 anos de idade, residentes em Araguari há mais de trinta anos. Isso é justificado pelo fato de que entendemos que essa é uma forma de analisar as transformações ocorridas na cidade desde a época em que era um entroncamento ferroviário, passando pelo momento de transferência da sede da Estrada de Ferro Goiás e demolição da ferrovia Mogiana, até os dias atuais. Os roteiros de entrevista foram pré-estabelecidos (ver anexos 1, 2, 3 e 4) e com diferenças para cada categoria pesquisada, visto que consideramos que cada uma delas interpreta a realidade baseando-se em sua referência sociocultural. Optamos por gravar as entrevistas e, posteriormente, transcrevê-las, procurando ser fidedignos à forma de se expressar dos entrevistados, independentemente de essa estar ou não no padrão formal da linguagem.

Em relação aos representantes da vida social e política da cidade, procuramos conhecer qual a importância das ferrovias Mogiana e Estrada de Ferro Goiás para a economia de Araguari; como era o comércio da cidade na época em que essa era ponta de linha da Mogiana; a consideração a respeito da influência que Araguari exercia na região; como era a vida social da cidade; os motivos pelos quais as pessoas de municípios vizinhos vinham para

Araguari; o período em que a cidade viveu o “auge” de seu desenvolvimento; a consideração a respeito do prejuízo que representou a transferência da sede da Estrada de Ferro Goiás para Goiânia (GO); as principais mudanças observadas atualmente em comparação à dinâmica que a cidade possuía no início do século; a consideração a respeito do fato de que Araguari não acompanhou o mesmo ritmo de desenvolvimento de outros municípios vizinhos; os fatores que interferiram na perda de importância de Araguari na região e as expectativas em relação ao futuro social e econômico da cidade.

No que se refere aos ferroviários que trabalharam na Estrada de Ferro Goiás, procuramos entender qual foi a importância das ferrovias Mogiana e Estrada de Ferro Goiás para a economia da cidade de Araguari; a consideração de que ser um trabalhador da ferrovia representava um papel importante na sociedade araguarina; a consideração de que a ocupação do cargo de diretor da ferrovia, à época, representava uma posição de “status social”; a contribuição dos ferroviários para o desenvolvimento urbano de Araguari à época da ferrovia e os impactos gerados em Araguari pela transferência da Estrada de Ferro Goiás para a cidade de Goiânia.

No que tange aos membros de famílias consideradas tradicionais na cidade, procuramos investigar qual foi a importância das ferrovias Mogiana e Estrada de Ferro Goiás para a economia da cidade de Araguari; a consideração a respeito da influência que exercia na região; a consideração a respeito de que, de acordo com o contexto social de Araguari à época da ferrovia, os representantes do poder político eram os membros das famílias mais “ricas” da cidade; a consideração de que as famílias de maior poder aquisitivo atualmente são as mesmas que exerciam influência na cidade na época da ferrovia e os impactos gerados em Araguari pela transferência da Estrada de Ferro Goiás para a cidade de Goiânia.

Por fim, a perspectiva da entrevista realizada com os moradores da cidade era de se conhecer o motivo da escolha de Araguari para viver; a opinião a respeito da capacidade do município de atender a todas as necessidades de sua população em relação aos principais serviços, como saúde e educação; a consideração acerca da importância da UNIPAC no contexto local e também regional de Araguari; a opinião sobre o fato da capacidade da UNIPAC exercer uma polarização em relação ao serviço que oferece; a concordância ou não sobre a ideia de que a cidade consegue exercer uma polarização, em relação a municípios menores, quanto aos serviços de saúde oferecidos pelos estabelecimentos públicos e privados; os fatores que explicam o grande fluxo de pessoas que partem diariamente de Araguari e se dirigem para Uberlândia; a classificação quanto à relação estabelecida entre Araguari e

Uberlândia (dependência ou complementaridade); o papel desempenhado por Araguari no Triângulo Mineiro, não obstante a inegável polarização de Uberlândia; as expectativas em relação ao futuro social e econômico da cidade e os setores em que precisa de investimentos para que possa voltar a desempenhar a importância que possuía no cenário regional, na época da ferrovia.

Foram levantadas as novas espacialidades engendradas na área urbana de Araguari pela inserção do capital agrícola no município. É importante destacar que essas referem-se ao aparecimento de novos estabelecimentos comerciais e de serviços que surgem para atender às necessidades do campo modernizado, como lojas de revenda de adubos, sementes e fertilizantes; e de tratores, peças e serviços.

Na perspectiva de se analisar o papel regional de Araguari, realizou-se também o levantamento de estabelecimentos varejistas ligados aos ramos de atividades econômicas que são representativas da atuação dos novos agentes econômicos, os quais trazem novas práticas e formas de atuação e expressam a incorporação do território brasileiro ao capitalismo contemporâneo.

Nessa perspectiva, os ramos selecionados para análise foram: clínicas médicas, laboratórios, hospitais, bancos, consórcios, seguros, hotéis, agências de turismo, empresas de organização de eventos, imobiliárias, transporte de pessoas e cargas, , lojas de departamento, faculdades e supermercados em rede. É importante destacar que essa metodologia está baseada no trabalho desenvolvido pela ReCiMe (Rede de Pesquisadores sobre Cidades Médias), que reúne pesquisadores do Brasil, Argentina e Chile. Em nosso país, essa rede conta com participação de pesquisadores de diversas universidades, dentre as quais se encontra a UFU (Universidade Federal de Uberlândia).

A seleção de variáveis ocorreu com base no artigo de Sposito et al (2007) intitulado *O estudo das cidades médias brasileiras: uma proposta metodológica*, publicado no livro *Cidades médias: espaços em transição* e na dissertação defendida no Programa de Pós-Graduação em Geografia no ano de 2008, de Hélio Carlos Miranda de Oliveira, intitulada *Em busca de uma proposição metodológica para os estudos das cidades médias: reflexões a partir de Uberlândia (MG)*, orientada pela Profª. Drª. Beatriz Ribeiro Soares.

Para o levantamento desses equipamentos, o recorte temporal abarcou o período de 1999 a 2009, sendo isso justificado pelo fato de que se pretendeu compreender a dinâmica da cidade de Araguari após a intensificação do processo de modernização agrícola. A partir da década de 1970, esse processo imprimiu transformações significativas no território brasileiro

e redefiniu o papel das cidades. Na cidade de Araguari, foi apenas na década seguinte (1980) que esse processo efetivamente se consolidou, com o cultivo do café, no primeiro momento, e, posteriormente, de maracujá e tomate.

O levantamento foi realizado em listas telefônicas da cidade referentes aos anos de 1999 e de 2009. Todavia para este último ano, aliado à consulta ao guia telefônico, entendeu-se a necessidade da realização de trabalhos de campo, os quais permitiram a elaboração de mapas de uso do solo com a localização dos equipamentos relativos aos ramos de atividades selecionados para a pesquisa.

Vale destacar aqui as dificuldades que foram encontradas nessa etapa, visto que no guia telefônico de Araguari não estão contidos mapas de localização das ruas da cidade. O levantamento dos cruzamentos das vias nos quais cada equipamento está localizado teve de ser realizado, tarefa na qual foi dispendida significativa parcela de tempo.

Outra dificuldade encontrada é decorrente da ausência de setorização da cidade em zonas (norte, sul, leste e oeste) no mapa de bairros elaborado pela Prefeitura Municipal e disponibilizado no Plano Diretor. Frente a essa inexistência, cogitamos a possibilidade de propor um zoneamento para realizar as análises. Todavia, devido ao reconhecimento de que tal proposta exige conhecimentos técnicos específicos e na perspectiva de não cometer equívocos, optamos em analisar a espacialização dos equipamentos utilizando como critério os bairros e não propriamente as zonas. Não obstante essa opção por nós realizada, reconhecemos que ela não inviabilizou a realização das análises, na medida em que a proposta de setorização, apesar da necessidade de ser pensada em futuras pesquisas sobre o espaço intraurbano de Araguari, ultrapassa os objetivos propostos neste trabalho.

Para a análise da natureza, da intensidade e do alcance das relações espaciais da cidade foram analisados os fluxos de saúde e transporte. Dessa maneira, foi levantado o número e a origem de pacientes atendidos no Pronto Socorro Municipal de Araguari junto à administração desse estabelecimento.

Foi também realizado o levantamento do destino dos passageiros que partem de Araguari, por linhas/empresas que atuam na rodoviária da cidade, denominada Terminal Rodoviário Tancredo de Almeida Neves. Destacam-se as limitações que foram encontradas nessa etapa da pesquisa, visto que o objetivo era levantar também a origem dos passageiros que se dirigem para Araguari. Todavia, a administração do terminal rodoviário não possui o levantamento sistematizado desses dados.

Diante da inexistência dessa sistematização, optamos por trabalhar com a média estatística dos dados. Desse modo, levantamos o número de passagens vendidas diariamente para cada uma das cidades que compreendem os itinerários das empresas que atuam na rodoviária da cidade. A partir dessa informação, calculamos a média de passagens vendidas anualmente, utilizando como recorte temporal o ano de 2009.

Não obstante o objetivo de se analisar os fluxos de educação da cidade, ou seja, a origem dos alunos matriculados na instituição de ensino superior de Araguari, UNIPAC, as diversas tentativas junto à administração da mesma foram frustradas. Devido à indisponibilidade desses dados, a análise dos fluxos de educação foi comprometida e abandonada.

Entende-se que a importância dessa pesquisa pauta-se na contribuição que poderá trazer aos estudos recentes no âmbito da Geografia Urbana sobre o papel das cidades médias, visto que se propõe a entender o papel de Araguari no contexto da rede urbana triangulina e, de forma mais ampla, no atual quadro da hierarquia urbana brasileira.

A necessidade de pesquisas específicas sobre Araguari também se justifica a partir de algumas constatações realizadas por Soares et al (2004), quando consideram que ela desempenha papel de cidade média, pois apresentam dados demográficos, econômicos e de infraestruturas semelhantes aos das outras cidades médias do Triângulo Mineiro. É importante ressaltar que esses centros urbanos possuem papéis importantes no quadro urbano brasileiro, e para a cidade de Araguari isso não é diferente.

Para uma melhor organização da pesquisa, ela foi estruturada em três capítulos. Antes de apresentá-la, é importante ressaltar que, nos capítulos, podem estar presentes, a grosso modo, as “fases” correspondentes à periodização proposta para o estudo da cidade: criação e fundação do núcleo urbano; hegemonia advinda da posição de entroncamento ferroviário; decadência com o processo de transferência e mudança do cenário social e político do país, sendo que a construção de Brasília representou a culminância dessa mudança; processo de modernização agrícola e transformação da dinâmica urbana; e papel desempenhado pela cidade no contexto regional.

No primeiro capítulo, é realizada uma análise das novas espacialidades engendradas pela chegada da ferrovia a Araguari e o papel da cidade no contexto regional, à época em que era um entroncamento ferroviário. Essa posição conferiu-lhe uma significativa importância no contexto regional e uma posição de destaque na rede urbana triangulina, uma vez que sua ligação ferroviária com a economia cafeeira e industrial paulista representou uma

possibilidade de crescimento mercantil e a polarização do excedente de seu entorno agropecuário, especialmente do sul goiano. A apropriação do excedente agrícola regional e o beneficiamento de determinados produtos demandados pelo crescente contingente populacional paulista representou uma importante possibilidade de desenvolvimento do capital comercial na cidade. Também foram analisados os momentos de ruptura e de mudança da dinâmica econômica araguarina, impulsionados, dentre outros fatores, pela transferência da sede da ferrovia Estrada de Ferro Goiás de Araguari para Goiânia. Mais do que isso, esses momentos são decorrentes da não-adequação da cidade à nova divisão territorial do trabalho estabelecida pelo processo de reprodução do capital, no âmbito do modo de produção capitalista.

A premissa central do segundo capítulo é a análise das novas espacialidades engendradas na área urbana de Araguari pela inserção do capital agrícola no município. Dessa maneira, é realizada uma discussão sobre a modernização agrícola que ocorreu nas áreas de cerrado brasileiro. Tal discussão justifica-se pelo fato de que a refuncionalização da rede urbana do Triângulo Mineiro está diretamente ligada a esse processo. Vale lembrar que ele não é único, pois ocorreu simultaneamente à interiorização do país, possibilitada pela construção de Brasília e pela construção e ampliação das estradas de rodagem.

Partindo-se da hipótese de que o processo de modernização da agricultura representou um importante aspecto à economia do município de Araguari, reconheceu-se a importância de se compreender as políticas de desenvolvimento agrícola nacional e estadual que foram direcionadas para a região em que o município está inserido. Os esforços da administração municipal para a diversificação agrícola do município foram também analisados, uma vez que denotam a importância do capital local para a reconfiguração socioespacial e a refuncionalização urbana do município.

Por fim, no capítulo três, a discussão é particularizada pela análise do papel regional de Araguari a partir da análise dos fluxos de saúde e transporte e pelo questionamento de Araguari como uma cidade média propriamente dita, com todos os atributos e as funções que possibilitam classificar os núcleos urbanos como tal.

Considera-se necessário ressaltar que a realidade geográfica é dotada de diversos aspectos, que se configuram em diferentes processos. A abordagem de todas as mudanças que decorrem desses processos é uma tarefa árdua. Em função dos pressupostos a que esta pesquisa se propõe, priorizou-se pela apreensão daquilo que se mostrou indispensável à compreensão da realidade a qual nos propomos a analisar e compreender.

CAPÍTULO 1

A importância da ferrovia para o desenvolvimento urbano de Araguari (MG) na primeira metade do século XX

Neste capítulo, realiza-se, a primeiro momento, uma discussão sobre a divisão territorial do trabalho que se estabeleceu no país quando nesse ainda predominava a economia colonial, na perspectiva de se mostrar a importância dos sistemas de transportes para a articulação e integração do território brasileiro. Tal discussão justifica-se pelo fato de que a configuração socioespacial do Triângulo Mineiro, microrregião na qual se localiza a cidade de Araguari, está diretamente ligada à implantação dos sistemas de transportes e comunicações e às regras impostas por essa divisão, que engendrou uma alternância de hegemonia entre seus núcleos urbanos. Discute-se a inserção da economia triangulina na divisão interregional do trabalho por meio da análise dos principais trabalhos que abordam essa temática.

O objetivo central desse capítulo constitui-se na análise das novas espacialidades engendradas pela chegada da ferrovia a Araguari e a importância da cidade no contexto regional, à época em que era um entroncamento ferroviário, ou seja, "ponta de trilho" da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e ponto inicial da Estrada de Ferro Goiás. Considera-se que, para evidenciar a importância de Araguari no cenário regional, é necessário analisar em que medida a melhoria do sistema de transportes e comunicações influenciou sua funcionalidade urbana, ao reformular os conteúdos e os papéis dessa cidade.

O momento de ruptura e a mudança da dinâmica econômica araguarina são também analisados. Vale comentar que esses foram impulsionados, dentre outros fatores, pela transferência da sede da ferrovia Estrada de Ferro Goiás de Araguari para Goiânia, por forças políticas goianas, e pela não-adequação da cidade à nova divisão territorial do trabalho estabelecida pelo processo de reprodução do capital, no âmbito do modo de produção capitalista.

1.1. A divisão territorial do trabalho e a importância dos sistemas de transportes para a articulação do território brasileiro

O entendimento da inserção do Brasil na economia mundial remete-nos à compreensão da divisão internacional do trabalho, a qual constitui um processo que possui como resultado a divisão territorial do trabalho que se estabelece em determinado país. De forma simultânea, é necessário compreender também a forma de ocupação do território brasileiro, a constituição da rede urbana nacional e o processo de urbanização do país. Todos esses processos devem ser apreendidos com os fatores e atividades econômicas que lhe são característicos, uma vez que determinaram a forma de organização socioespacial do território.

A dinâmica de ocupação do país foi marcada, inicialmente, pela dispersão e desarticulação dos centros em um sistema urbano constituído segundo os interesses coloniais europeus. Nessa perspectiva, a criação e o desenvolvimento dos núcleos urbanos no Brasil acompanharam o impulso do desenvolvimento das forças produtivas na América Latina, em que os instrumentos de trabalho e os meios de produção mais modernos concentraram-se em pontos específicos do território (SANTOS e SILVEIRA, 2001).

Deve-se considerar que essa concentração ocorreu no litoral do país e a mecanização incompleta condicionou o estabelecimento de cidades distantes e desarticuladas entre si. Esse momento é caracterizado por uma formação socioespacial que se estrutura em uma espécie de "arquipélago", em que "ilhas" econômicas se formavam marcadas pela concentração socioeconômica e pela ausência de integração do território nacional. A vida urbana era um reflexo dessa desarticulação econômica, com núcleos urbanos dispersos e que eram marcados por baixa densidade demográfica. Geiger (1963, p. 70) aponta que: [...] "a vida urbana espelhava a condição colonial do País, a dispersão, a baixa densidade das áreas habitadas, a ausência de indústria [...]". Dessa forma, a integração era incipiente e, consequentemente, a rede urbana encontrava-se em fase inicial de constituição. De acordo com Corrêa (1997, p. 101):

> A integração, contudo, é relativamente recente quando se pensa em rede urbana nacional. Criada a partir de cidades litorâneas fundadas antes da constituição de suas respectivas hinterlândias, formou-se uma organização urbana descrita pela metáfora de um arquipélago [...].

O sistema de colonização implantado no Brasil pela metrópole portuguesa tornou-se, no primeiro momento, um fator que contribuiu para a falta de integração e a consequente desarticulação da economia do país, pois, conforme nos aponta Geiger (1963, p. 70): "Cada

pôrto representa uma região econômica, drenando seus produtos, mantendo relações diretas com as metrópoles européias, sem maiores relações entre si". Nesse mesmo sentido, Singer (1977, p. 8) afirma que:

> A economia colonial apresenta, como uma de suas características cardeais, a desarticulação da economia, que aparece dividida em numerosos compartimentos locais, estanques uns em relação aos outros.

De acordo com o último autor, o primeiro estágio da divisão do trabalho estabelecida na sociedade colonial constituía-se na separação entre o trabalho físico e o espiritual. Somente a partir do momento em que há uma produção especializada de gêneros alimentícios, atendendo aos interesses do mercado externo, é que a divisão do trabalho torna-se, de fato, significativa.

Todavia, é somente a partir da segunda metade do século XVIII que a divisão social do trabalho intensificou-se no país e impulsionou a interiorização do povoamento. Tal interiorização está ligada ao ciclo econômico da mineração, cujas atividades eram desenvolvidas, predominantemente, nos estados de Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso[8] e Bahia, e à pecuária extensiva, que se destacava em Minas Gerais e no Rio Grande do Sul. A existência de diversos núcleos urbanos nos estados de Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e Bahia deve-se, nesse período, à exploração do ouro e do diamante. A divisão interna do trabalho que se estabeleceu no território brasileiro possibilitou o surgimento de cidades do ouro e do diamante, conforme nos aponta Santos e Silveira (2001).

A importância da mineração para o estabelecimento de uma incipiente rede de comunicação e para o surgimento de cidades é um fato apontado por Geiger (1963, p. 74), ao afirmar que:

> Extensas linhas de comunicação se estabeleceram no País, sobretudo quando do desenvolvimento da mineração, que fez movimentar mercadorias, inclusive o gado. A mineração não só foi um ciclo povoador de imensas áreas brasileiras, como fomentou a aparição de numerosas cidades.

A partir de meados do século XIX, os impulsos provenientes dos mercados europeus tornaram-se determinantes para que se pudesse implementar uma mecanização no território brasileiro, mesmo que em graus elementares. Essa representava uma possibilidade à expansão do capitalismo e, por isso, as exigências da economia agroexportadora, que predominou no Brasil por quase quatro séculos e que funcionou segundo os ditames europeus, imprimiram a necessidade de uma articulação interna no país. O escoamento dos produtos de exportação

---

[8] A divisão do antigo estado do Mato Grosso ocorreu no ano de 1977. Nesse sentido, quando nos referirmos ao estado do Mato Grosso, deve-se atentar para qual período estamos tratando.

seria facilitado pela melhoria do nível técnico das vias de transporte e comunicação. Essas vias eram precárias, o que representava um considerável impasse a ser vencido para que a integração nacional pudesse se impor de forma efetiva.

De acordo com Prado Júnior (1981), os sistemas de transportes e comunicações exerceram uma significativa influência sobre a formação do país. Todavia, as comunicações na colônia eram marcadas por grande precariedade, o que acarretava uma significativa lentidão no ritmo das relações estabelecidas. Via de regra, a progressão do povoamento rumo ao interior do território brasileiro era o fator determinante ao desenvolvimento dos sistemas de comunicações. Tais sistemas eram desarticulados, independentes e autônomos. Os núcleos de povoamento voltavam-se prioritariamente para o mar, sem estabelecerem nenhuma conexão com os demais. Ainda conforme esse autor, a precariedade era observada tanto nas vias de comunicação fluviais quanto também nas terrestres. Em suas palavras:

> As estradas coloniais são, de fato, quase sem exceção, abaixo de toda crítica; apenas transitáveis mesmo só para pedestres e animais; e isto em tempo seco porque nas chuvas transformam-se em atoleiros em que freqüentemente se desvanece qualquer esperança de passagem. Isto quanto às vias por terra; nas fluviais, é o contrário que se dá: na seca, o leito dos rios fica mais descoberto, as rochas afloram semeando o percurso de obstáculo perigoso, não raro intransponíveis (PRADO JÚNIOR, 1981, p. 255).

O tráfego nas estradas coloniais encontrava-se subordinado às regras da natureza e não às artes e técnicas humanas, pois essas eram, essencialmente, rudimentares e elementares. Mas os principais gêneros comerciais da colônia eram o gado e os escravos, que são auto-transportáveis. Em outras palavras, seu transporte era facilitado pelo fato de que podiam percorrer determinada distância sem precisar recorrer a meios particulares de deslocamento, utilizando-se de suas próprias condições físicas. Todavia, a necessidade de se transportar gêneros alimentícios e, mais do que isso, a necessidade de articulação interna do país levaram a uma inserção de novas técnicas no território, representadas, a primeiro momento, pela introdução do vapor na navegação, o que também é abordado por Prado Júnior (1981, p. 265), que diz:

> No correr do século XIX, esta tendência para a formação de um sistema de comunicações internas será decididamente desbancada pela introdução do vapor na navegação [...]. A navegação a vapor viera já substituir as precárias comunicações marítimas de então.

A introdução do vapor na navegação é acompanhada pela instalação das estradas de ferro. Nesse sentido, é importante considerar o contexto em que a ferrovia inseriu-se no

cenário brasileiro, acompanhando as tendências da economia mundial. Além de representar um importante meio de transporte e comunicação, engendrando mudanças sociais, econômicas e espaciais por onde se fazia presente, ela exerceu um papel significativo na expansão e fortalecimento do sistema capitalista em toda a Europa.

É inegável a contribuição dos trilhos de ferro e das locomotivas à consolidação do poder hegemônico da Inglaterra, país de seu surgimento, no século XIX. E é justamente esse poder que impulsiona, em diversos países, investimentos por parte da Inglaterra na implantação do sistema ferroviário. Tais investimentos seriam canalizados para a implantação de um meio de transporte que, à época, era considerado o mais eficiente, na medida em que era um sistema de comunicação por terra que possibilitava o estabelecimento de um considerável fluxo de pessoas, matérias-primas e mercadorias. Portanto, a importância da ferrovia pauta-se no papel que ela desempenhou ao interligar áreas que, até então, viviam em relativo estado de isolamento do mercado capitalista.

No Brasil, a implantação das ferrovias no final do século XIX está ligada à expansão da produção cafeeira no oeste paulista, podendo-se afirmar que a economia do café e o sistema de transporte ferroviário estabeleceram uma relação de interdependência e complementaridade. A explicação pode ser dada pelo fato de que, de um lado, essa economia possibilitava a geração de capitais, que poderiam ser destinados à implantação de ferrovias e, de outro, esse meio de transporte representava uma importante possibilidade de distribuição da produção cafeeira e, consequentemente, um aumento da acumulação mercantil. Para compreender os investimentos que foram destinados à expansão do sistema ferroviário no Brasil, torna-se necessário recorrer aos números que revelam essa expansão e que são comentados por Geiger (1963, p. 90): “Iniciada a circulação em 1852, a ferrovia alcançava, no começo da era republicana, 9.000 km de linhas em operação, 15.000 km em construção e cerca de 7.500 km em estudo”.

A expansão cafeeira possibilitou também a canalização de recursos para o estabelecimento do processo de industrialização no país. A necessidade de abastecimento do contingente populacional paulista cada vez mais crescente, aliada aos interesses de escoamento da produção cafeeira e industrial e conquista de mercado consumidor, exigiram a implantação de meios de transporte mais eficientes. Essa deveria possibilitar a circulação de mercadorias, até então realizada, predominantemente, por tração animal e por transporte fluvial, que encontrava limitações impostas por barreiras topográficas.

A ferrovia representou uma importante forma de incorporação de novas áreas do território brasileiro ao processo capitalista de produção, imprimindo a essas uma nova dinâmica e configuração espacial. A implantação desse meio de transporte possibilitou a organização de um sistema comercial, dando um novo impulso ao processo de mercantilização da produção de alimentos, à valorização fundiária e ao processo de urbanização. As ferrovias alavancaram esse processo na medida em que possibilitaram o surgimento de povoados em cada parada ou estação e imprimiram um novo incremento urbano às cidades já constituídas.

Dessa maneira, há que se considerar que, a despeito de não haver a constituição de uma efetiva rede de integração nacional por parte da ferrovia, não se pode negligenciar o papel que ela desempenhou ao promover mudanças na economia, na sociedade brasileira e na organização do espaço nacional.

Conforme afirmou Corrêa (2004, p. 129): “as estradas de ferro, de fato, fizeram triunfar as suas cidades e são a causa de uma numerosa geração urbana”. Deste modo, a ferrovia representou um importante impulso ao desenvolvimento econômico mundial e, consequentemente, da economia brasileira. De acordo com Guimarães (1990, p. 39):

> Nas economias periféricas, como a brasileira, a ferrovia foi importada e, portanto, toda a parte de estímulos à indústria de bens de capital vazou para o exterior. Mas, mesmo assim, esta foi importante no que tange à incorporação de novas áreas ao processo de produção de mercadorias e enquanto empreendimento ferroviário, visto que capitais gerados internamente organizaram e controlaram o fluxo de algumas ferrovias. Já nas regiões marginais das economias periféricas, a ferrovia era apenas a possibilidade de intercâmbio comercial com os principais mercados consumidores e produtores do país. Representava o advento do moderno, que rompia as barreiras geográficas e possibilitava a incorporação extensiva do mercado. Onde a ferrovia tocava seus braços aumentava a renda da terra e expandia as relações comerciais.

Considerando-se que, à época da expansão ferroviária brasileira, o Triângulo Mineiro constituía em uma região marginal do país, é necessário observar que a chegada da ferrovia ao seu território, além de possibilitar os fatores apontados pelo autor, ofereceu as condições favoráveis que permitiram sua inserção na economia nacional. Além disso, a ferrovia determinou uma reformulação de sua organização socioeconômica e uma redefinição do papel de suas cidades na divisão inter-regional do trabalho, o que será abordado a seguir, com ênfase ao papel regional desempenhado por Araguari.

1.2. O processo de inserção do Triângulo Mineiro na economia nacional: algumas considerações

A partir da segunda metade do século XIX, as políticas de integração nacional deram especial atenção à economia triangulina, em função de essa região[9] se localizar entre um centro de produção agrícola (representado, naquele momento, pelos estados de Goiás e Mato Grosso) e o estado de São Paulo, centro dinâmico da economia brasileira. Segundo Brandão (1989), a inserção do Triângulo Mineiro na divisão inter-regional do trabalho foi favorecida por diversos fatores, quais sejam, a situação geográfica, a potencialidade de recursos naturais disponíveis e a ausência de resistências "culturais". De acordo com Soares (1995, p. 54), é inegável a contribuição desses fatores para tornar o Triângulo Mineiro um [...] "entreposto comercial na distribuição de produtos agropecuários do Centro-Oeste e Norte do Brasil e, ao mesmo tempo, intercambiar para esses os produtos industrializados provenientes do Estado de São Paulo".

Durante o período em que não havia a preocupação com a ocupação efetiva do território brasileiro, a região do Triângulo Mineiro desempenhou o papel de área de passagem obrigatória às tropas que partiam do litoral e se dirigiam às áreas mineradoras do interior do país, localizadas especialmente nos estados de Goiás e Mato Grosso. De acordo com Lourenço (2002), a efetiva ocupação dessa porção do estado de Minas Gerais deu-se pelos geralistas[10], que com a prática da pecuária extensiva imprimiram à mesorregião uma nova organização socioespacial.

A extensão dos trilhos da estrada de ferro, a implantação de estradas de rodagem e a construção de pontes possibilitaram que a circulação se ampliasse nessa região, que se tornou um entroncamento entre as áreas produtivas agrícolas de Goiás e Mato Grosso, principalmente, e o centro econômico do país, representado pelo estado de São Paulo. A expansão da produção agropecuária, do comércio e do beneficiamento industrial - principalmente, de cereais e carnes - na região triangulina tornaram-se fatores propícios à

---

[9] É importante mencionar a existência de importantes trabalhos que abordam as particularidades do processo de ocupação socioeconômica do Triângulo Mineiro e, por isso, consideramos que seria redundância acadêmica discutir exaustivamente sobre esse processo. Tal discussão, apesar de necessária, não se constitui nos objetivos que essa pesquisa se propõe. Assim, baseando-se nesses trabalhos, optamos por apresentar sucintamente os principais fatores que marcaram esse processo de ocupação. Para saber mais sobre esse assunto, confira: Brandão (1989); Freitas e Sampaio (1985); Guimarães (1990); Lourenço (2002, 2007) e Soares (1995).

[10] Para saber mais sobre o papel dos geralistas no processo de ocupação socioeconômica do Triângulo Mineiro, confira: LOURENÇO, Luís Augusto Bustamante. **A Oeste das Minas** - Escravos, índios e homens livres na fronteira oitocentista - Triângulo Mineiro 1750-1861. 2002. 345 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2002.

consolidação de seu papel de entreposto comercial, o que lhe permitiu reter os excedentes regionais, possibilitando uma significativa acumulação mercantil e transformações na organização socioeconômica e espacial vigente.

De acordo com Freitas e Sampaio (1985), o processo de formação econômico-regional do Triângulo Mineiro deve ser compreendido a partir da consideração de períodos históricos que revelam momentos de continuidade e ruptura. Tal ruptura está ligada à reordenação nas esferas social, econômica e política da região. A periodização proposta por esses autores compreende quatro fases: de ocupação, de expansão comercial, de transição e de diversificação produtiva. Há que se considerar que o estabelecimento dessas fases obedece aos impulsos da economia paulista, uma vez que, desde sua formação histórico-geográfica, o Triângulo Mineiro encontrou-se subordinado aos ditames e à dinâmica dessa economia. Conforme nos aponta Bessa (2007, p. 118), os diferentes impulsos de modernização observados na região triangulina:

> [...] estavam associados às lógicas da expansão cafeeira, ou melhor, às racionalidades da expansão paulista, resultando em certa integração regional, isto é, novas áreas de produção vincularam-se às novas áreas de consumo, expressando uma complementaridade entre territórios.

Não obstante a subordinação em que se colocava a região triangulina, sua articulação com o estado de São Paulo foi de substancial importância à apropriação de renda. Essa possibilitou a polarização mercantil de alguns núcleos urbanos e a consequente diferenciação intrarregional que foi estabelecida. Nessa perspectiva, juntamente com outros fatores, essa subordinação deve ser considerada e compreendida na análise da formação socioespacial dessa região. É necessário ressaltar a importância dessa formação socioespacial, que conforme Santos (1997b), constitui o elemento fundamental para a compreensão da história e do presente de determinado lugar. De acordo com esse autor, em cada momento histórico, o fenômeno social total se manifesta em cada uma das atividades locais presentes. O valor de cada atividade é determinado pelas características do lugar em que há manifestação desse fenômeno e por outras atividades presentes.

O século XVII marca o início da primeira fase do processo de formação econômico-regional do Triângulo Mineiro, pois corresponde ao período em que essa região foi ponto de passagem das primeiras expedições bandeirantes, que objetivavam encontrar ouro no interior do país e escravizar os índios que viviam nessa região. Essa fase foi marcada também pelo aumento das relações mercantis com o estado de São Paulo e o posterior fortalecimento de tais relações, quando foi implantado um sistema ferroviário na região.

O ano de 1889, no qual ocorreu o prolongamentos dos trilhos da Mogiana do estado de São Paulo a Minas Gerais, marca o início da segunda fase, que perdura até a segunda metade da década de 1940. Nessa fase, há uma expansão das relações e articulações mercantis entre o Triângulo Mineiro e o estado de São Paulo e a intensificação dessas relações se dá pelas exigências da economia paulista, que necessitava importar alimentos que iriam abastecer a população cada vez mais crescente. Esse crescimento populacional era decorrente da expansão cafeeira e do incipiente processo de industrialização. Tal fato se torna um fator propício à especialização produtiva da economia triangulina, sustentada pelos principais núcleos urbanos que comercializavam os produtos agrícolas de Goiás e Mato Grosso - principalmente milho e arroz - e intercambiavam para esses estados as mercadorias industrializadas provenientes do estado de São Paulo.

Antes de passarmos à análise da terceira fase de ocupação, consideramos necessário fazer uma abordagem sucinta das condições de implantação da Mogiana no estado de Minas Gerais e, especificamente, no Triângulo Mineiro.

A organização dessa companhia ocorreu em 1872 e deu-se por intermédio de capitais cafeeiros paulistas. O objetivo era construir uma estrada de ferro entre as cidades de Campinas e Mogi-Mirim, com ramal para Amparo (cidades localizadas no estado de São Paulo), e que teria seu prolongamento estendido até as margens do Rio Grande, limite natural que faz a divisa entre os estados de São Paulo e Minas Gerais. A concessão para a construção desse trecho foi dada pela Lei Provincial n. 14. A extensão do primeiro trecho dessa estrada era de 106 km e a Lei provincial n. 18, de 21 de março de 1872, assegurava a rentabilidade desse negócio, representada pela garantia de juros, por parte do governo paulista, de 7% sobre o capital investido[11].

É importante considerar que a partir do ano de 1952, o governo do estado de São Paulo passou a controlar a Companhia Mogiana, sendo que, em 1971, ela foi definitivamente integrada à FEPASA (Ferrovia Paulista), havendo a desativação das estações e linhas de operação ainda existentes. Com o processo de desestatização das ferrovias brasileiras, em 1999, o controle dessa malha ferroviária foi repassado à FERROBAN (Ferrovias

[11] O trabalho de Guimarães (1990) aborda detalhadamente essas condições de rentabilidade. Por isso, considerando-se os objetivos da presente pesquisa, entendemos que não é necessário nos atermos a essa discussão. Para saber mais sobre esse assunto, confira: GUIMARÃES, Eduardo Nunes. **Infra-estrutura pública e movimento de capitais:** a inserção do Triângulo Mineiro na divisão inter-regional do trabalho. 1990. 224 f. Dissertação (Mestrado em Economia) – Instituto de Economia, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 1990.

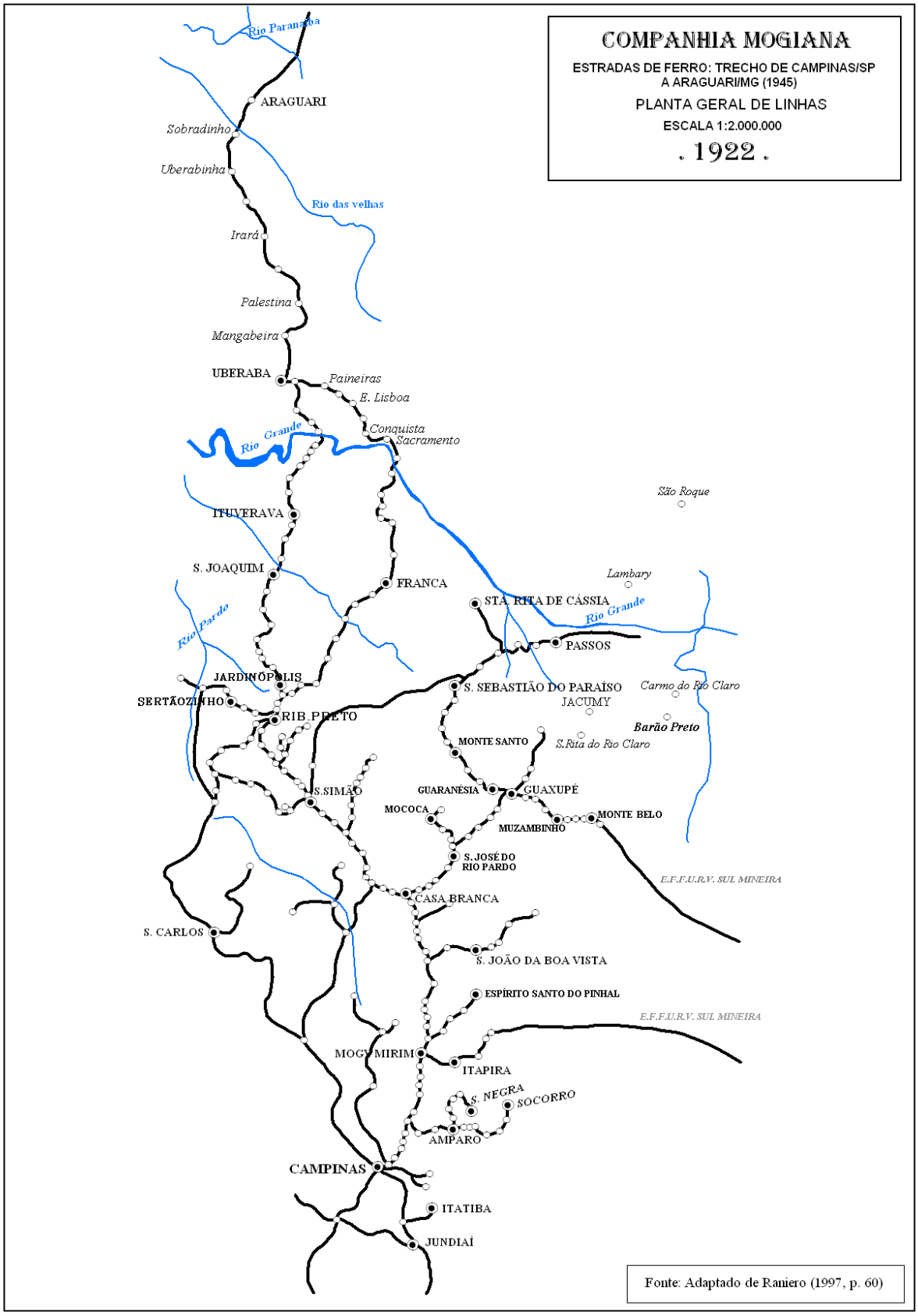
Bandeirantes). Em 2002, esta cedeu o direito de exploração dos trechos no Triângulo Mineiro à FCA (Ferrovia Centro-Atlântica).

De acordo com Guimarães (1990), a expansão das estradas de ferro pelo interior do país não pode ser explicada apenas sob a ótica do escoamento da produção, que, indubitavelmente, figurava como uma urgente necessidade. Conforme afirma o autor, a garantia de rentabilidade e a respectiva valorização de capital e a potencialidade da conquista de mercados, tanto consumidor quanto produtor, são os dois motivos que também devem ser considerados nessa análise. Em suas palavras: “A ferrovia no interior não deve ser vista, pois, no sentido da atração, mas da expansão. O que coaduna com a história verificada, de que, por onde a ferrovia passou transmutaram as relações de produção” (GUIMARÃES, 1990, p. 40).

A Lei provincial 2.791, de 1º de outubro de 1881, sancionada pelo presidente da Província de Minas Gerais, representa a autorização do governo desse estado para o prolongamento da Mogiana às terras mineiras, ou seja, a transposição dos trilhos sobre o Rio Grande. Todavia, essa transposição só ocorreu no ano de 1889, no qual foram inauguradas as estações de Sacramento, Conquista e Uberaba, no estado de Minas Gerais. A última se tornou ponta de linha dessa ferrovia, que teve sua marcha interrompida durante seis anos. Somente em 1895 foi inaugurada a estação de Uberabinha (atual município de Uberlândia) e, no ano seguinte (1896), de Araguari, que passou então a ser o ponto terminal dessa ferrovia.

Nesse sentido, é necessário apontar que, no estado de Minas Gerais, a linha da Companhia Mogiana foi dividida em quatro seções. A primeira seção abarcava o trecho do Rio Grande até Uberaba, enquanto que a segunda compreendia o trecho de Uberaba a São Pedro de Uberabinha (atual Uberlândia). A terceira ia de São Pedro de Uberabinha a Araguari. A última não foi concluída, pois apesar da pretensão de se atravessar o Rio Paranaíba e chegar a Catalão, houve um abandono do plano traçado devido a dificuldades financeiras (planta 1).

A implantação de um sistema ferroviário no Triângulo Mineiro representou a consolidação de seu processo de ocupação econômica e o estabelecimento de uma nova organização socioespacial.



Planta 1 - Companhia Mogiana de Estradas de Ferro: trecho de Campinas/SP a Araguari/MG (1945)
Fonte: Raniero (1997, p. 60)

A terceira fase, marcada pela transição, é compreendida pelo período que abarca a segunda metade da década de 1940 até meados de 1970. De acordo com Freitas e Sampaio (1985), a delimitação dessa fase constitui uma difícil tarefa, visto que, a despeito da desarticulação da "velha base econômica regional", não há uma efetiva predominância da "nova base". Essa fase marca a reestruturação da estrutura produtiva regional, ou seja, de "um movimento de passagem de uma base agropecuária e comercial para uma industrial" (FREITAS E SAMPAIO, 1985, p. 30).

A quarta fase é marcada pela grande participação do capital estrangeiro na expansão produtiva, que possibilitou a diversificação produtiva, especialmente no setor agrícola, visto que a segunda metade da década de 1970 marca a intensificação do processo de modernização da agricultura na região triangulina e no cerrado como um todo. Conforme nos aponta Freitas e Sampaio (1985 p. 30-31): "Outra característica desta quarta fase [...] é a grande diversificação produtiva que se processa na região, manifestando-se na horizontalização e/ou verticalização da produção de grandes grupos (destacando-se os locais)".

Essa fase será enfatizada no próximo capítulo, que discutirá a inserção do capital agrário no campo do município de Araguari. Em decorrência dos objetivos a que este capítulo se propõe, será enfatizada a fase de expansão comercial, na qual a cidade de Araguari desempenhou um importante papel de entroncamento comercial entre os produtos agrícolas do sul goiano e as mercadorias industrializadas do estado de São Paulo.

Nesse sentido, serão discutidas as novas espacialidades engendradas pela chegada da ferrovia a Araguari, na perspectiva de se compreender a contribuição que a implantação do sistema ferroviário e consequente melhoria dos transportes e comunicações representaram no desenvolvimento urbano local. Há que se considerar que a fase de transição da região triangulina coaduna com o período em que a cidade de Araguari vivencia a partir da década de 1950, na qual há uma ruptura e uma estagnação de sua economia devido a processos que serão contextualizados em nível espacial e temporal no último tópico desse capítulo.

Antes de nos atermos à discussão dessas espacialidades, considera-se importante analisar o papel que Araguari cumpre como uma cidade média do Triângulo Mineiro, haja vista os objetivos delineados para essa pesquisa.

Nessa análise, é relevante considerar os estudos sobre as características de estruturação da rede urbana dessa região. Destarte, foi necessário recorrer a diversos trabalhos, tais como a pesquisa "*Região de Influência de Cidades*" (REGIC), coordenada pelo IBGE (1993), na qual há a classificação do grau de centralidade das cidades do país e também a hierarquização

urbana brasileira; a pesquisa "*Caracterização e tendências da rede urbana*", que contou com a coordenação do IPEA/IBGE/NESUR (2002); o trabalho de Santos (1993); e as pesquisas de Soares et al (2000; 2004).

O sistema urbano do Triângulo Mineiro foi formado, inicialmente, por núcleos urbanos dispersos e desarticulados, influenciando diretamente a organização do espaço regional, no estabelecimento de fluxos e na inserção da região na economia nacional. Conforme Soares et al (2004, p. 154):

> O Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba, por estar em área do cerrado, apresenta um sistema urbano constituído por meio de núcleos urbanos dispersos e desarticulados, em decorrência das baixas densidades demográficas e do pouco dinamismo econômico, definido pela agricultura de subsistência e pelas atividades da pecuária em latifúndios. [...] a rede urbana, associada à grande propriedade rural, caracteriza-se por uma densidade menor de cidades, quando comparada a uma rede urbana associada à pequena propriedade.

As autoras afirmam ainda que:

> As atividades comerciais concentradas em Uberlândia, Uberaba e Araguari, [...] foram, gradativamente, garantindo a inserção dessa região na economia mercantil nacional e intensificando as articulações comerciais com as demais cidades de Minas Gerais e também com os estados de São Paulo, Mato Grosso do Sul e Goiás. A ampliação das relações mercantis também foi capaz de equipar de infra-estrutura as principais cidades da região, assim como incentivar a produção agropecuária e industrial (SOARES et al, 2004, p. 154)

Nesse sentido, parece-nos importante ressaltar que:

> O Triângulo Mineiro/ Alto Paranaíba caracteriza-se economicamente por uma trajetória ascendente favorecida pela sua base mineral e baseada na agropecuária (e atividades complementares a ela) e em uma indústria em rápido crescimento. Possuindo fatores de atração como a dinâmica da economia regional, a malha viária, o potencial hidrelétrico e a proximidade de mercados consumidores, a mesorregião é uma das mais promissoras do estado (IPEA/IBGE/NESUR, 2002, p. 348-349).

Destarte, a partir da década de 1970, com a expansão do setor agropecuário, industrial e comercial e a modernização da infraestrutura de transporte e comunicação, a estrutura demográfica do Triângulo Mineiro sofreu mudanças e o processo de urbanização foi acelerado. Desta maneira, ocorreu uma transformação nos papéis das cidades, com a refuncionalização das atividades urbanas, tendo como consequência disso a reconfiguração da rede urbana regional.

Em relação à ampliação dos papéis urbanos, ela ocorre:

> [...] a partir das interações entre o global e o local, dos processos de descentralização e desconcentração espacial, tanto das atividades econômicas como da população, e, sobretudo, das novas racionalidades no ordenamento do território. A partir daí

> observam-se mudanças nas cidades locais e médias, que passaram a desempenhar papéis que diferem em sua natureza e importância. (SOARES et al, 2004, p. 157)

Na análise do processo de urbanização do Triângulo Mineiro, deve-se levar em conta que sua intensificação está fortemente ligada à modernização agrícola, visto que impulsionou movimentos migratórios, tanto da saída da população do campo, quanto pela migração da população dos centros de menor porte para os maiores núcleos urbanos. A inserção de migrantes de outros estados brasileiros na região também deve ser considerada nessa análise.

Soares et al (2004) realizaram um estudo sobre a dinâmica urbana dos municípios da Bacia do Rio Araguari, o que representa uma contribuição para a análise aqui realizada, visto que tais municípios são pertencentes à região do Triângulo Mineiro. As autoras destacam que o desenvolvimento das atividades econômicas de caráter urbano está associado a:

> [...] expansão industrial, com a criação de um complexo agroindustrial constituído de processador de grãos, carnes, frutas, vegetais e laticínios, e também por indústrias para a agricultura, isto é, aquelas associadas ao segmento da biotecnologia animal e de insumos agrícolas; e também à diversificação e ampliação do setor terciário, marcado pelo comércio atacadista e varejista e pela prestação de serviços de apoio. [...] estas atividades encontram-se concentradas nas cidades de maior porte, a exemplo de Uberlândia, Uberaba, Araguari, Araxá e Patrocínio (SOARES et al 2004, p. 131).

Com a perspectiva de se estabelecer uma efetiva hierarquia urbana das cidades brasileiras, foram adotados diversos componentes urbanos nos estudos do IBGE (1993). Desse modo, há a consideração do nível de bens e serviços existentes em cada aglomeração e a demanda existente pelos mesmos. Desse modo, os serviços mais frequentes estão presentes nas cidades pequenas, enquanto que as cidades médias possuem serviços de menor frequência em relação à sua existência. Por sua vez, nas cidades grandes e metrópoles, estão presentes os serviços considerados raros. Nesse contexto, diversas categorias hierárquicas foram criadas, tais como metrópoles nacionais, metrópoles regionais, centros submetropolitanos, capitais regionais, centros sub-regionais e centro de zona.

Com base nesse estudo, o Triângulo Mineiro possui três capitais regionais, quais sejam, Patos de Minas, Uberaba e Uberlândia. Os centros sub-regionais aparecem em número de cinco, incluindo-se a cidade de Araguari. Os demais são Araxá, Ituiutaba, Monte Carmelo e Patrocínio. O quadro 1 permite uma melhor observação dessa hierarquia urbana regional.

Cidades	Classificação na hieraquia urbana
Patos de Minas	Capital regional
Uberaba	Capital regional
Uberlândia	Capital regional
Araguari	Centro sub-regional
Araxá	Centro sub-regional
Ituiutaba	Centro sub-regional
Monte Carmelo	Centro sub-regional

Quadro 1 - Triângulo Mineiro (MG): classificação das cidades na hierarquia urbana regional (1993)
Fonte: IBGE (1993)

A hierarquização da rede urbana brasileira apresentada pelo IPEA/IBGE/NESUR (2002) contém algumas diferenças em relação a que foi estabelecida pelo IBGE (1993). No estudo de 2002, as cidades foram agrupadas segundo três critérios, sendo esses relacionados à diversificação da economia, à concentração de centros de decisão e à escala de urbanização.

Nesse estudo há o estabelecimento de quatro grupos de cidades: metrópole nacional, centro regional e centro sub-regional. Essas cidades foram consideradas como nós da rede, *lócus* de onde partem os fluxos. Esses, condicionados pela demanda por comércio e serviços, possibilitam a indicação e a delimitação da área de influência dessas categorias de cidades.

Essa pesquisa identificou apenas dois centros sub-regionais no Triângulo Mineiro, quais sejam, as cidades de Uberaba e Uberlândia. Dessas cidades, partem os fluxos para as cidades vizinhas de Araguari, Ituiutaba, Patos de Minas, dentre outras.

A região triangulina, de acordo com a hierarquia da rede urbana nacional, está sob influência da metrópole paulista, considerada como metrópole global nesse estudo.

Conforme nos aponta Santos (1993), o estabelecimento das relações entre as cidades não se dá de acordo com uma hierarquia rígida de tamanho e funções, mas é determinado segundo as características do meio técnico-científico-informacional. De forma prática, significa dizer que a determinação da hierarquia urbana se dá segundo a intensidade da ciência, técnica e informação que é incorporada a cada parcela do território. Esses aspectos condicionam uma diferenciação entre as cidades, independente de seu tamanho demográfico, além de possibilitar a elaboração de um esquema aproximado das relações entre as cidades.

As classificações presentes nesse esquema proposto pelo autor são em número de quatro, quais sejam: as cidades locais, que não mais se referem às cidades pequenas, pois a

complexidade e intensidade do processo de urbanização as transformaram em cidades econômicas e cidades do campo; as cidades médias ou intermediárias, que passaram por mudanças em relação ao seu papel e conteúdo, tornando-se espaços da produção agrícola, industrial e de expansão das atividades terciárias; as metrópoles regionais que, não obstante o fato de polarizarem determinadas regiões, apresentam características singulares que contribuem para uma diferenciação entre elas.

Por fim, há a metrópole que possui uma onipresença decorrente da instantaneidade e da simultaneidade próprias do período histórico atual, marcado por processos globais. A influência dessa metrópole, qual seja, a capital São Paulo, alcança todas as porções do território brasileiro.

Santos (1993), considerando que esse esquema não deve ser estanque e rígido, em decorrência do fato de que algumas dessas cidades se encontram no limiar entre as categorias, estabeleceu outras categorizações: a grande cidade local, a cidade intermediária e a grande cidade média.

Dessa maneira, com base nesse esquema, Soares et al (2004) estabeleceram que a grande cidade média do Triângulo Mineiro é Uberlândia, que se encontra no comando da rede urbana regional. As cidades médias propriamente ditas são Ituiutaba, Patos de Minas e Uberaba. Em decorrência da influência exercida por Uberlândia, a cidade de Araguari foi considerada como uma grande cidade local. A emergência de centros locais também foi verificada na estruturação dessa rede.

O dinamismo das atividades econômicas, a modernização agrícola, a agroindustrialização, a diversificação do comércio e dos serviços, a criação e ampliação da infraestrutura de transportes, comunicações e distribuição de energia foram fatores que contribuíram tanto para acelerar o processo de urbanização do Triângulo Mineiro quanto para configurar a rede urbana atual.

Soares et al (2000) ao fazerem referência à rede urbana do Triângulo Mineiro, apontam que a centralidade exercida por Uberlândia é muito forte e que a cidade ocupa um ligar de destaque no cenário nacional. No contexto regional, é o maior núcleo urbano, além de ser um dos mais importantes centros urbanos do estado de Minas Gerais.

As cidades que exercem um importante papel na rede urbana triangulina, apresentando centralidade muito forte, são Uberaba e Patos de Minas, sendo consideradas como cidades médias ou cidades intermediárias propriamente ditas.

Em relação às cidades de Araguari e Ituiutaba, não obstante o fato do patamar populacional que possibilita caracterizar uma cidade média (100 mil a 500 mil habitantes) não ser alcançado por ambas[12] e não estarem presentes nas classificações dos estudos do IBGE/IPEA/NESUR (2002), no estudo de Soares et al (2000), essas cidades foram consideradas como cidades médias, em decorrência do papel de comando que exercem sobre as áreas adjacentes.

A região de influência de Araguari abarca a porção norte do Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba, ultrapassando a fronteira com o estado de Goiás; enquanto a cidade de Ituiutaba polariza o pontal da mesorregião supracitada.

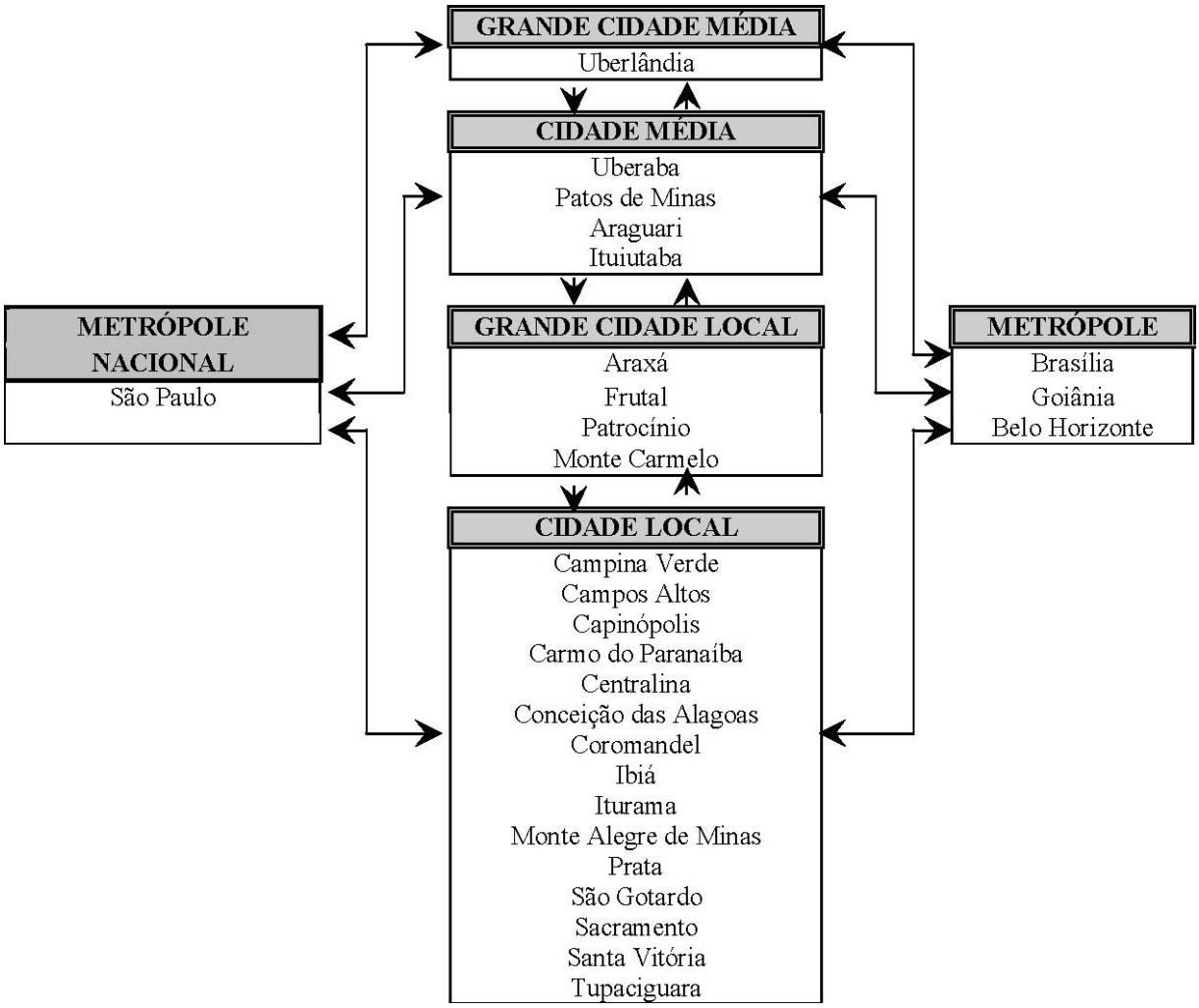
De acordo com outro estudo de Soares et al (2004), a rede urbana do Triângulo Mineiro é constituída de uma grande cidade média (Uberlândia); quatro cidades médias (Araguari, Ituiutaba, Patos de Minas e Uberaba); e dezenove cidades locais. A divisão desse último grupo de cidades ocorre da seguinte forma: os centros urbanos que se enquadram na faixa populacional entre 20 mil e 50 mil habitantes são classificados como cidades locais propriamente ditas. De acordo com o estudo, compreendem as cidades de Campina Verde, Campos Altos, Capinópolis, Carmo do Paranaíba, Centralina, Conceição das Alagoas, Coromandel, Ibiá, Iturama, Monte Alegre de Minas, Monte Carmelo, Prata, Sacramento, Santa Vitória, São Gotardo e Tupaciguara.

Os núcleos urbanos que se enquadram no tamanho populacional de 50 mil e 100 mil habitantes foram consideradas como grandes cidades cidades locais, quais sejam, as cidades de Araxá, Frutal, Monte Carmelo e Patrocínio. Todas essas cidades estabelecem relações com a metrópole nacional (São Paulo) e as metrópoles regionais do país (Brasília, Goiânia e Belo Horizonte), como pode ser visualizado no fluxograma 1.

Nesse contexto, Soares et al (2004, p. 156-157) afirmam que:

> A cidade de Araguari, apesar de sua proximidade com Uberlândia (30 km, estando, inclusive, inserida na microrregião de Uberlândia), consegue desempenhar o papel de cidade média, pois [...] os dados demográficos, econômicos e infra-estruturais são semelhantes aos dados das demais cidades médias da região. Além disso, a referida cidade é capaz de manter relações com a região sul-goiana.

[12] A pesquisa refere-se ao ano de 2004. No presente ano de 2009, a cidade de Araguari já alcançou o limiar demográfico inferior estabelecido pelo IBGE para classificar uma cidade média. Segundo dados da Contagem Populacional do IBGE (2007), a população total de Araguari é de 106.403 habitantes.



Fluxograma 1 - Triângulo Mineiro (MG): relações entre cidades (2001)
Fonte: Soares et al (2004, p. 157)

As relações socioespaciais que Araguari estabelece com a região sul-goiana são históricas, conforme será discutido ao longo desse trabalho. Nesse momento, reconhece-se a necessidade de se analisar o processo histórico de ocupação do município de Araguari, visto que os aspectos históricos são importantes para a compreensão da formação socioespacial de determinado núcleo urbano, de suas funções, seus conteúdos e suas dinâmicas.

1.3. De Brejo Alegre a Araguari: o processo de formação histórica e a fragmentação territorial do município de Araguari (MG)

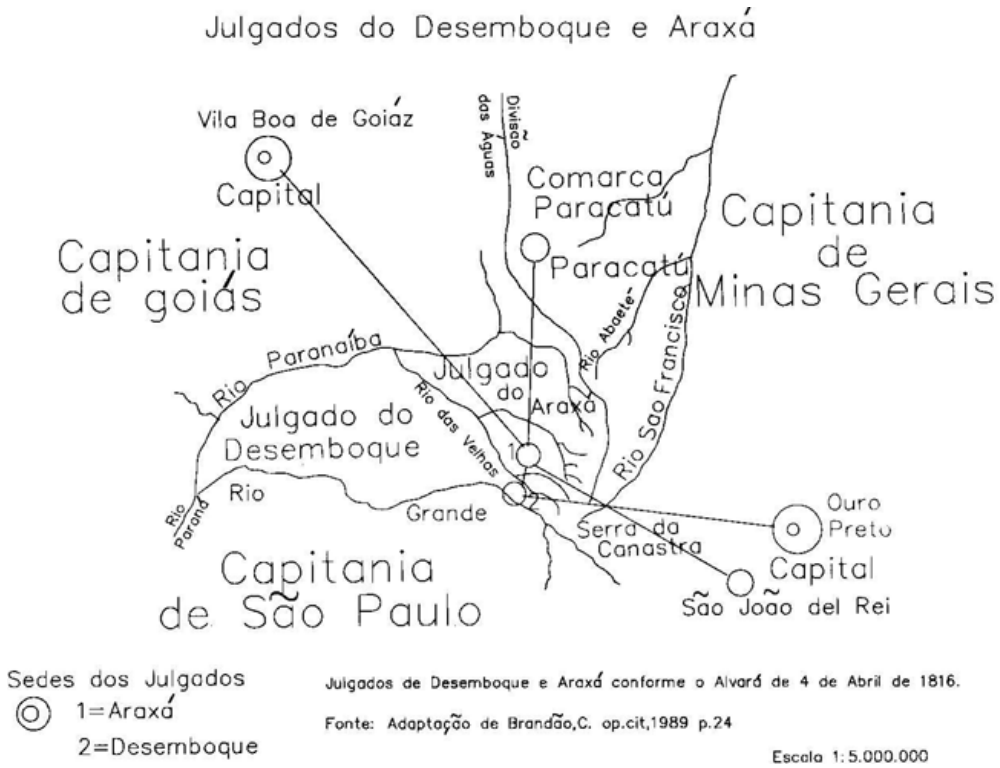
O entendimento do processo de formação histórica do município de Araguari exige a consideração de que, assim como em todos os municípios do estado de Minas Gerais, esse processo está diretamente relacionado à evolução socioeconômica estadual. Tal afirmação

significa dizer que o desmembramento territorial que possibilitou a formação de qualquer município mineiro é um reflexo dos fatores políticos, sociais e econômicos que atuaram na organização político-administrativa desse estado. É importante considerar que a criação dos municípios mineiros:

> [...] obedecia a circunstâncias especiais e as mais diversas. O povoado surgia à margem do ribeirão rico em minerais, à beira dos caminhos que se estendiam para os extremos de Minas, em torno da capela erigida no topo do morro a balizar as distâncias e a atrair os centros que sentiam necessidade inelutável de orar. O povoado crescia, estabelecia-se o comércio e os lavradores para lá afluíam aos domingos e dias santificados. Essa vida de relações passava a exigir a autoridade administrativa e a judiciária (ENCICLOPÉDIA DOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS, 1958, p. 14).

Nesse contexto, observa-se que a história do município de Araguari não difere das circunstâncias apresentadas. De acordo com Rios e Naves (1988), as terras que hoje constituem o município de Araguari pertenciam ao “Julgado do Desemboque”. Esse julgado possuía grande extensão e sua área de abrangência compreendia todo o Triângulo Mineiro e a porção sul do estado de Goiás, sendo subjugado à Capitania de Goiás (mapa 2).

A opressão a qual essa Capitania submetia o Julgado do Desemboque levou o Capitão Antônio da Costa Pereira, juiz de sesmarias dos Julgados do Desemboque e São Domingos do Araxá, a iniciar o movimento de emancipação do Triângulo Mineiro. Dirigindo-se à Corte Real, no Rio de Janeiro, apresentou um abaixo-assinado no qual os colonos reivindicavam tal separação. A alegação apresentada era de que as autoridades residentes em Vila Boa de Goiás (capital desse estado à época e atual município de Goiás, GO) encontravam-se a 153 léguas de distância, enquanto que a Capitania das Gerais e a Ouvidoria de Paracatu eram mais próximas. Assim, pertencer à Capitania de Minas Gerais era uma forma de a região triangulina solucionar os problemas de forma mais rápida e eficiente. O processo reivindicatório obteve êxito e, por meio do Alvará de 04 de abril de 1816, o Rei D. João VI criou a nova Comarca de Paracatu, sendo que os Julgados de Desemboque e São Domingos do Araxá passaram a pertencer a essa Comarca e à Capitania de Minas Gerais.



Mapa 2 - Julgados de Desemboque e Araxá, conforme o Alvará de 04 de abril de 1816
Fonte: Soares (1995, p. 62)

Nesse sentido, o entendimento do processo de formação histórica e a fragmentação territorial do município de Araguari remete-nos a princípios do século XIX, época em que o comissário de sesmarias da região do Triângulo, Antônio de Rezende Costa, mais conhecido como o “Major do Córrego Fundo”, realizou a demarcação da Sesmaria do Serrote (atual Fundão) e a da Pedra Preta (atual Cunhas), terras que hoje pertencem ao município de Araguari. De acordo com Mameri (1988), em 1815, Justa Inocência da Conceição fez o requerimento de uma sesmaria no local por ela denominado de Córrego do Indaiá. Esse foi o primeiro topônimo de Araguari, uma espécie de alusão ao córrego que corta a localidade e a um tipo de palmeira muito comum na região, denominado Indaiá.

A demarcação das terras ocorreu em 1818, havendo a preocupação do sesmeiro Antônio de Rezende Costa quanto à limitação das glebas rurais e à garantia do direito de propriedade. O terreno restante, localizado entre as sesmarias do Serrote e da Pedra Preta, foi por ele apropriado e, posteriormente, ele fez a transferência e doação dessas terras à Igreja. As terras doadas representavam o patrimônio da Freguesia, que teve seu estabelecimento ligado à invocação do “Senhor Bom Jesus da Cana Verde do Brejo Alegre” ou “Ventania”. Conforme nos aponta Mameri (1988), o nome Ventania é explicado pelo fato de que a existência de rajadas de vento no local passou a ser conhecida na pronúncia dos portugueses que para lá se

dirigiram à época por Ventânea, sendo que a denominação adequada foi estabelecida posteriormente.

A doação das terras à Igreja foi o primeiro passo para a construção do povoado, pois a partir da demarcação territorial, construiu-se a capela. De acordo com Lourenço (2002), a elevação da capela deveria ocorrer em um sítio alto, mantendo certo afastamento das demais construções, ser cercado por um adro de grande espaço. O destaque da capela nessa paisagem era necessário, visto que ela deveria funcionar como "candeia posta sobre o castiçal, que alumeia a todos" (LOURENÇO, 2002, p. 209). Esse mesmo autor destaca que:

> Os arraiais, desde o momento da ereção da capela e delimitação do patrimônio, já mostravam a intenção de uma coletividade de colonos de constituir um núcleo que, ao mesmo tempo funcionasse como elo com a sociedade inclusa, seria a forma espacial de sua identidade e territorialidade. Essa identidade se expressava na devoção coletiva a um santo, em cuja honra era erigida a capela, e em laços de parentesco e vizinhança, que gradualmente iam se estreitando (LOURENÇO, 2002, p. 59).

Por intermédio da Lei provincial n. 1847, de 02 de abril de 1840, deu-se a criação da "Freguesia do Brejo Alegre". Mameri (1988) esclarece os motivos da denominação "Brejo Alegre", em que a primeira palavra deve-se à quantidade de charcos em volta do córrego que corta a localidade, enquanto a segunda é decorrente da grande quantidade de pássaros cantadores na região. Esse córrego recebeu a denominação de Brejo Alegre e suas águas deságuam no Rio Jordão.

A Freguesia do Brejo Alegre pertenceu à jurisdição de Uberaba, havendo posteriormente a transferência para Patrocínio. Somente por meio da Lei Provincial 777, de 30 de maio de 1856, que elevou o povoado de Bagagem (atual município de Estrela do Sul) à categoria de vila, é que a Freguesia do Brejo Alegre passou a pertencer à jurisdição desse povoado.

A Lei provincial n. 1.195, de 06 de agosto de 1864, possibilitou a instalação oficial da Paróquia no Distrito do Brejo Alegre, sendo, portanto, considerado como distrito de paz, pertencente ao então município de Bagagem, ocorrendo, assim, a transferência da Paróquia de Sant'Anna da Aldeia da Barra do Rio das Velhas (atual município de Indianópolis) para a capela do Distrito do Brejo Alegre. Nesse sentido, é importante considerar que:

> O crescente progresso do novo distrito do Brejo Alegre, dotado de ricas terras e manancial forte e abundante que a natureza pródiga se incumbiu de brindá-la, custou grave sacrifício para a histórica aldeia de Santana da Barra do Rio das Velhas, que assistiu, mergulhada no mais triste desalento, à transferência da sede da sua antiga paróquia para a Capela que veio a chamar-se Senhor Bom Jesus da Cana Verde [...] (JORNAL BOTIJA PARDA, 29/03/1981, n. 563, p. 1).

Desse modo, a nova sede paroquial representou um importante fator de concentração dos habitantes de Brejo Alegre. As festas religiosas e os ritos sacramentais que eram realizados representavam uma oportunidade ao convívio dos “fregueses” e à expansão do povoado. Eles atraíam caravanas de romeiros das fazendas localizadas nas imediações da localidade. A presença dessas concentrações religiosas desempenhou uma importância social para o povoado, visto que o largo da matriz concentrava, mesmo que momentaneamente, grande número de pessoas e de carros de bois.

Conforme Peixoto e Vieira (2006), não apenas os deveres religiosos eram praticados aos domingos, mas também havia a prática do comércio por meio da venda e troca (sistema de escambo) dos gêneros alimentícios cultivados nas propriedades rurais. A prática dos fiéis em dirigir-se à capela ultrapassava o sentido da devoção e da religião propriamente dita, desempenhando um papel social e econômico. Esse templo religioso incentivava, mesmo que de forma incipiente, as atividades comerciais e a construção de residências em suas áreas adjacentes.

Vale comentar que a realização das tradicionais festas foi mantida ao longo do tempo e sua ocorrência é verificada até os dias atuais. Nas fotos 1 e 2, é possível constatar a concentração de fiéis em dia de festa religiosa na Igreja Matriz do Nosso Senhor Bom Jesus da Cana Verde, conhecida na cidade, simplesmente, como Matriz. A foto 3 nos possibilita observar a permanência dessa igreja na configuração urbana de Araguari.

Foto 1 - Araguari (MG): Igreja Matriz do Nosso Senhor Bom Jesus da Cana Verde (1910)
Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto (2009)

Foto 2 - Araguari (MG): Igreja Matriz do Nosso Senhor Bom Jesus da Cana Verde (1925)
Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto (2009)

Foto 3 - Araguari (MG): Igreja Matriz do Nosso Senhor Bom Jesus da Cana Verde (2009)
Autora: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

A permanência de alguns casarões próximos à Igreja Matriz, construídos no período colonial durante o processo de formação histórico-econômica da cidade, revela-nos as

rugosidades do espaço (fotos 4 e 5). A nosso ver, é necessário recorrer às explicações de Santos (1997a, p. 113), ao apontar que:

> O que, na paisagem atual, representa um tempo do passado, nem sempre é visível como tempo, nem sempre é redutível aos sentidos, mas apenas ao conhecimento. Chamemos *rugosidades* ao que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares. As rugosidades se apresentam como formas isoladas ou como arranjos. É dessa forma que elas são uma parte desse espaço-fator. Ainda que sem tradução imediata, as rugosidades nos trazem os restos de divisões do trabalho já passadas (todas as escalas da divisão do trabalho), os restos dos tipos de capital utilizados e suas combinações técnicas e sociais com o trabalho (grifos do autor).

Foto 4 - Araguari (MG): casarão colonial próximo à Igreja Matriz (2009)
Autora: ARAÚJO, F. A. V (2009)

Foto 5 - Araguari (MG): casarão colonial na Rua Aurélio de Oliveira, próxima à Igreja Matriz (2009)
Autora: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

Percebe-se que o processo de formação histórica de Araguari está fortemente ligado à religiosidade dos primeiros habitantes, fenômeno verificado em diversas localidades nas quais a religião é o elemento fundante e condicionante à identidade territorial dos agentes sociais que nelas se instalam. Nesse processo, não houve diferenças quanto à formação das cidades brasileiras, que, em sua maioria, surgem a partir dos povoados, com elevação a vila e, posteriormente, a cidades.

A emancipação política e administrativa só seria possível a partir da elevação da freguesia à categoria de vila, o que se deu por intermédio da Lei provincial n. 2996, de 10 de outubro de 1882, que nas palavras de Mameri (1988, p. 13) foi [...] "de máxima importância, porque fez como que passássemos a dirigir nossos destinos e tivéssemos nosso território. Era a liberdade de iniciativas, de expressão, de errar e de acertar. Mas, por conta própria".

O município de Brejo Alegre, criado pela referida lei, era composto pelas freguesias do Brejo Alegre (que foi elevado à categoria de vila) e de Sant'Anna do Rio das Velhas, as quais foram desmembradas do município de Bagagem. A instalação do novo município só ocorreria após o cumprimento das exigências da lei, que determinava que os habitantes deveriam oferecer à província os edifícios necessários para implantação da cadeia pública, câmara municipal e escolas para ambos os sexos. Somente em 31 de março de 1884, a freguesia de Brejo Alegre passou à categoria de vila. Após a ascensão, o ideal de elevação à categoria de cidade começou a crescer entre os habitantes, pois a própria evolução urbana apontava para essa direção. Conforme nos aponta Rios e Naves (1988, p. 17):

> A evolução e desenvolvimento urbano da Vila de Brejo Alegre, como de todas as demais da época, foi lenta, natural e assistemática: as primeiras ruas surgiram da iniciativa particular; os ranchos cobertos com folhas de babaçu foram sendo substituídos por casas de pau a pique com telhas coloniais e só muito depois pelas residências de alvenaria. Apareceram os primeiros estabelecimentos comerciais onde se vendia de tudo, alguns dos quais se tornando mais poderosos. Veio a escola municipal [...].

Diante dos ideais emancipatórios que cresciam entre os habitantes, em 1887, foi elaborado um ofício pela Câmara Municipal de Brejo Alegre, que a enviou à Assembleia Provincial de Minas Gerais. Após o envio desse documento, houve também a elaboração de um relatório com informações sobre o desenvolvimento da vila, o qual foi enviado ao Presidente da Província. Rios e Naves (1988) apresentam as informações contidas nesse relatório, que descrevia de forma minuciosa os aspectos da área urbana demarcada, que era de 1 km^2. Deste modo, as autoras nos apontam que:

> [...] a vila possuía uma praça, o Largo da Matriz, com a igreja e 9 casas, e oito ruas: Rua 7 de Setembro, com 5 casas; Rua da Matriz, com 3 casas; Rua Direita, com 9 casas; Rua 13 de Maio, com 12 casas; Rua 15 de Novembro, com 11 casas; Rua 31 de Março, com 19 casas; Rua Araguari com 30 casas, e Rua do Comércio, com apenas uma casa. Essas casas eram todas habitacionais. Além delas havia a igreja, o edifício da Câmara, a cadeia, a escola e a capela de N. Senhora do Rosário (RIOS e NAVES, 1988, p. 18).

É importante ressaltar que a Rua do Comércio, posteriormente denominada Rua Rui Barbosa, tornou-se uma rua comercial, fazendo jus à primeira denominação que recebeu. Atualmente, é a via na qual há uma significativa concentração de estabelecimentos comerciais da cidade (fotos 6 e 7). A foto 8 permite-nos uma visualização parcial dessa via urbana de Araguari.

Foto 6 - Araguari (MG): Rua do Comércio, posteriormente denominada Rua Rui Barbosa (1914)
Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto (2009)

Foto 7 - Araguari (MG): Rua Rui Barbosa (1940)
Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto (2009)

Foto 8 - Araguari (MG): vista parcial da Rua Rui Barbosa (2009)
Autora: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

Esse relatório e o ofício da Câmara representaram o ponto de partida para o processo emancipatório da vila, o qual se constituiu em uma batalha parlamentar. A nomeação do Deputado Provincial Padre Lafaiette de Godoy para compor a comissão de propostas possibilitou que ele elaborasse o projeto n. 154, que previa a elevação da vila de Brejo Alegre à categoria de cidade. O documento foi apresentado em 02 de junho de 1888 e colocado em discussão dezoito dias depois. O deputado Sabino Barroso Júnior apresentou objeções à aprovação do mesmo, alegando que se tratava de um [...] "capricho político e instrumento de interesses individuais, cuja aprovação seria porta aberta para centenas de outros semelhantes (RIOS e NAVES, 1988, p. 19). Em 05 de agosto de 1888, o projeto foi finalmente aprovado pelos deputados, com a seguinte redação: "A Assembléia Legislativa Provincial de Minas Gerais decreta: Artigo único – Fica elevada à categoria de cidade a Vila do Brejo Alegre da Comarca de Bagagem, revogadas as disposições em contrário" (RIOS e NAVES, 1988, p. 19).

Na seção de aprovação do projeto, o deputado Severiano Nunes Cardoso de Resende, com o apoio do deputado Francisco Navarro de Morais Sales, apresentou uma emenda ao decreto, com a proposta de que deveria ser acrescentado o nome de cidade de Araguari. No dia 28 de agosto de 1888, foi sancionada pelo Barão de Camargos a Lei n. 3591, que continha o seguinte texto: "Art. único – Fica elevada à categoria de cidade a villa do Brejo Alegre, com

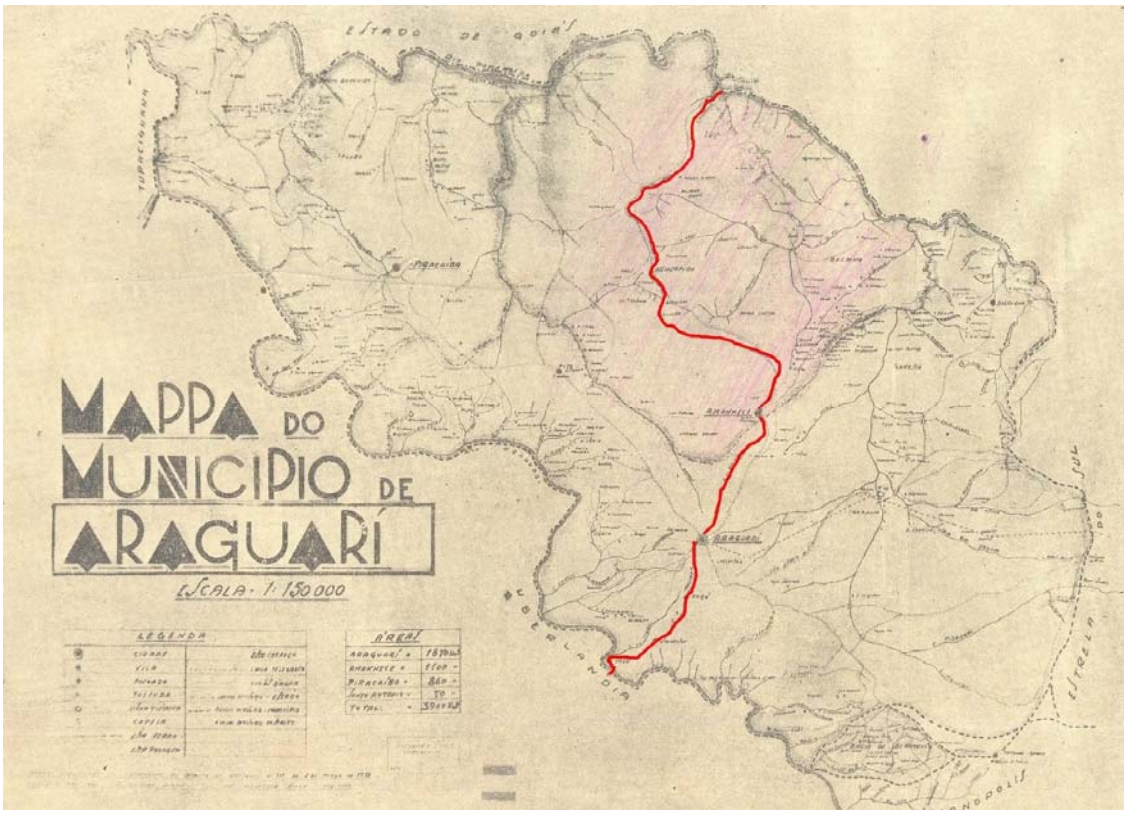
o nome de Araguary[13]; revogadas as disposições em contrário" (MAMERI, 1988, p. 30). Essa lei foi recebida pelos habitantes da nova cidade com fogos, discursos e aplausos, pois à época representou um [...] "marco que se implantava para incentivar o progresso, onde grandes líderes capitaneavam a luta pela conquista de novo tempo" (MAMERI, 1988, p. 30). O entusiasmo vivenciado pela população é justificado pelo fato de que a elevação de vila à categoria de cidade, naquela época, representava o alcance de maior influência política no contexto regional. Conforme nos aponta Bacelar (2003, p. 95), ao se referir à emancipação de Estrela do Sul, "ser considerada cidade, naquela época, era ser reconhecida como influente em um âmbito maior que vila ou arraial".

De acordo com a divisão político-administrativa de 1911, o município de Araguari possuía três distritos: Araguari (distrito-sede), Santana do Rio das Velhas (atual Indianópolis) e Santa Rita dos Barreiros (atual Piracaíba). Por intermédio da Lei n. 843, de 07 de setembro de 1923, deu-se a criação do distrito de Amanhece, sendo que o município de Araguari passou a contar com quatro distritos.

A emancipação do distrito de Santana do Rio das Velhas foi possibilitada pelo decreto-lei estadual n. 148, de 17 de dezembro de 1938. Por meio desse decreto, o município de Araguari perdeu parte de seu território, no qual foi constituído o novo município de Indianópolis. Dessa maneira, uma nova divisão territorial foi estabelecida no município de Araguari, que passou a ser composto por três distritos: Araguari (distrito-sede), Amanhece e Piracaíba (mapa 3). A partir da lei estadual n. 336, de 27 de dezembro de 1948, foi criado o distrito de Florestina e, assim, o município de Araguari passou a contar com quatro distritos.

O município de Araguari está dividido atualmente em cinco distritos: Araguari (distrito-sede), Amanhece, Florestina, Piracaíba e Santo Antônio/Contenda. Esse último foi criado por intermédio do Ato das Disposições Gerais e Transitórias, da Lei Orgânica do município, de 21 de abril de 1990. Todavia, é importante destacar que o IBGE não o considerou na realização de seu último censo (2000).

[13] A escrita da palavra "Araguary" perdurou até o início da década de 1940, na qual houve a reforma na ortografia e a substituição da letra "y" pela letra "i". A importância dessa informação justifica-se pelo fato de que, em algumas reportagens de jornais que serão citadas ao longo desse trabalho, a palavra aparece escrita com a letra "y".



Mapa 3 - Araguari (MG): divisão territorial do município (1938)
Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto (2009)

As explicações para o topônimo “Araguari” são inúmeras, pois o fato de os autores da emenda não deixarem registrado o sentido da palavra possibilita a existência de diversas suposições, que apresentaremos a seguir.

De acordo com Rios e Naves (1988), Calil Porto era um estudioso da história da cidade e, na busca pela elucidação das dúvidas existentes, recorreu ao Conselho Nacional de Geografia e ao Ministério da Marinha e questionou o motivo do topônimo ter o mesmo nome do rio que corre no território do estado do Amapá. As informações obtidas foram insuficientes, pois houve apenas a confirmação de que uma das embarcações de guerra que participaram da Batalha do Riachuelo, na guerra entre Brasil e Paraguai, foi chamada de Araguary como uma espécie de alusão a esse rio.

Conforme nos aponta as autoras supracitadas, Calil Porto também encontrou em suas pesquisas a informação de que o vilarejo de Patos (atual município de Patos de Minas) é a localidade que estava destinada a receber o nome de Araguary, como forma de homenagear o Coronel Antônio Dias Maciel, que recebeu da Princesa Isabel o título de Barão de Araguary e residiu na vila de Patos até o final de sua vida. Mas, diante da oposição dos moradores, a mudança não ocorreu.

Mameri (1988) também nos esclarece o significado da palavra. Dentre as diversas explicações apresentadas, optamos por destacar apenas duas, considerando-se a pertinência dessas. De acordo com o autor, a denominação pode ser explicada a partir da divisão da palavra em três partes, da seguinte forma: AR-AGUA-RI. A primeira parte significa clima bom e puro; a segunda expressa os mananciais existentes no solo e subsolo do território municipal; enquanto que à terceira é atribuído o significado de terra feliz.

Conforme a Enciclopédia e Dicionário Internacional, Araguary é uma "ave da família dos periquitos menores (*conurus pavua*). De cor geral verde, com penas vermelhas, isoladas no pescoço e abdômen; seu comprimento oscila entre 35 e 39 cm. O bico é relativamente grande e cor de carne pálida" (MAMERI, 1988, p. 58).

Dessa maneira, sem apontarmos críticas a essa última definição, consideramos a penúltima explicação mais pertinente, visto que a própria vivência no município nos revela a qualidade do seu ar e a abundância de água. Em relação à significação de "terra feliz", vale destacar que Araguari é conhecida, no senso comum, como "cidade sorriso", sendo esse inclusive o *slogan* utilizado pela administração municipal nos eventos e projetos culturais realizados na cidade.

Entende-se, nesse momento do texto, a necessidade de se fazer algumas considerações sobre a organização territorial urbana de Araguari no final do século XIX, conforme será discutido no tópico seguinte.

1.4. A constituição do urbano em Araguari

1.4.1. Antes Araguari era assim...

A preocupação com o traçado urbano foi sentida pela Câmara antes mesmo da elevação da vila de Brejo Alegre à categoria de cidade de Araguari, pois conforme nos aponta Mameri (1988, p. 36):

> Desde os primeiros habitantes que para cá vieram, nas primeiras décadas do século 19, cada um procurou assenhorar-se dos terrenos, quanto maiores melhores, para neles instalar residências e casas comerciais. Em volta eram as propriedades rurais, a perder-se de vista pela sua imensidão e que foram depois sendo divididas, como conseqüência de heranças ou vendas parciais. Com o aumento da população, tornou-se necessária construção de mais prédios, o que obrigou o presidente da Câmara Municipal e agente executivo a tomar providências, no sentido de defender o traçado da cidade.

Segundo esse autor, o traçado da cidade era realizado pelo alinhador, profissional responsável por definir as áreas para a formação das ruas e praças, de acordo com a topografia do terreno. A Câmara Municipal era responsável pela indicação e aprovação da pessoa que ocuparia esse cargo, sendo que o primeiro a tomar posse foi Luís Gabriel de Sousa, em 18 de abril de 1884. Após sua posse, houve mais duas, sendo que, com a contratação de engenheiros pela administração municipal, essa profissão foi perdendo prestígio no cenário local.

No período que antecede o ano de 1898, a denominação das ruas de Araguari era realizada de acordo com a referência a determinadas pessoas que nelas moravam e se destacavam por inúmeros motivos, especialmente políticos. Com a promulgação da Lei n. 50, de 04 de fevereiro de 1898, houve a determinação para que se realizasse o alinhamento, nivelamento e demarcação das praças, ruas e avenidas da cidade. Essa foi a primeira lei que tratava do modelamento e planejamento de Araguari e, assim, foi elaborada a primeira planta da cidade pelo engenheiro Achiles Widulick, com a demarcação de logradouros por números. Esse engenheiro foi responsável pela construção do trecho ferroviário da Mogiana entre Uberlândia e Araguari e tinha grande afeto e admiração por esta última cidade, sendo que algumas características fundamentais do traçado que elaborou permanecem até os dias atuais. Somente com a Lei n. 96, de 17 de outubro de 1901, ocorreu a mudança na denominação das ruas, com a substituição de números por nomes. De acordo com Mameri (1988, p. 37-38):

> [...] a Rua n. 15 passou a ser chamada de Rio Branco, a de n. 18 tornou-se Rua da Estação (esta, em 1928, pela Lei 439, passou a denominar-se Marciano Santos, como homenagem ao ex-prefeito); a de n. 19 passou a chamar-se Rua do Comércio (a Lei 255 de 1923 mudou a denominação para Rua Rui Barbosa); a rua n. 23 tornou-se Avenida Tiradentes; a de n. 26 – Rua Estrela do Sul; a de n. 29 passou a Rua da Matriz; e a rua 46 recebeu o nome de Bôa Vista (hoje, Av. Joaquim Anibal); e, finalmente, a rua 50 passou a denominar-se Rua da Glória.

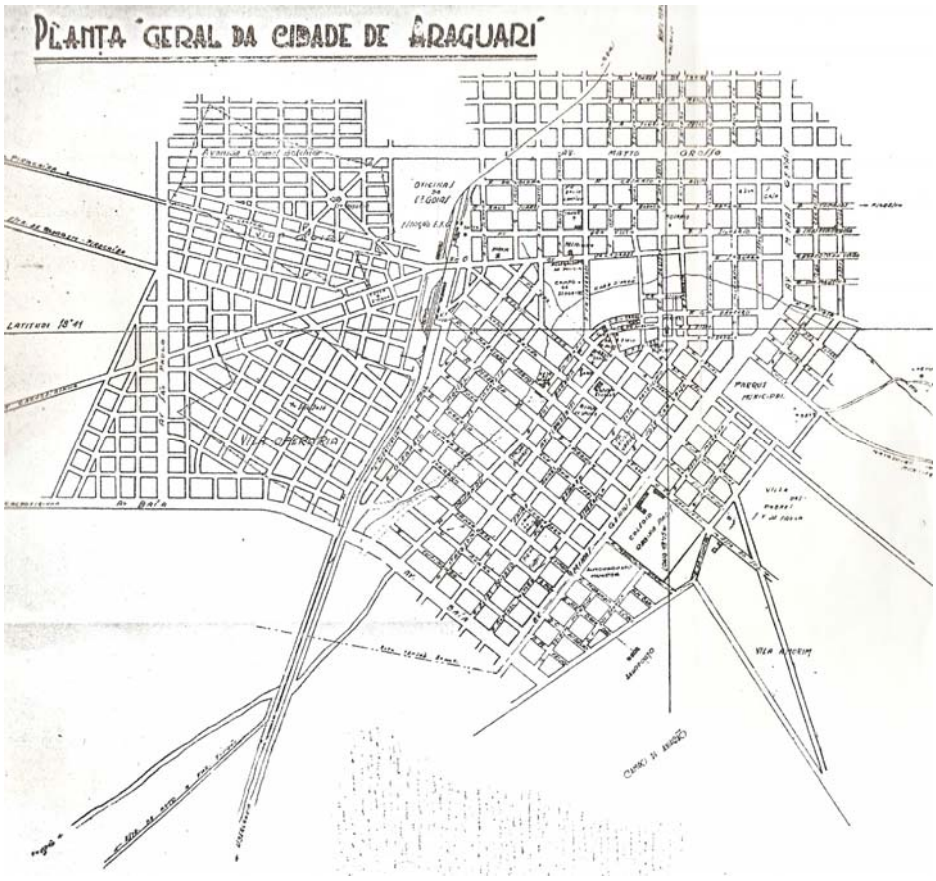
Para Peixoto e Vieira (2006), a divisão socioespacial que foi estabelecida na cidade de Araguari ocorreu de forma que as pessoas de maior poder aquisitivo, representantes do poder político e econômico da cidade, ocuparam as áreas privilegiadas do espaço urbano, quais sejam, as áreas adjacentes ao Largo da Matriz (atual Praça Monsenhor Nilo Tabuquini). Essa população mais favorecida economicamente construiu palacetes de acordo com os moldes da época, importando materiais da Europa. Paradoxalmente, a classe menos favorecida, que não possuía representatividade política e econômica, composta por trabalhadores, ocupou o setor periférico da cidade, localizado em posição oposta ao Largo da Matriz. Esse setor era separado pelo córrego que dividia a cidade, denominado Córrego Brejo Alegre. Atualmente,

esse córrego encontra-se canalizado e corre sob uma das principais vias da cidade, a Avenida Coronel Teodolino Pereira de Araújo (foto 9).

Foto 9 - Araguari (MG): vista parcial da Av. Coronel Teodolino Pereira de Araújo (2009)
Autora: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

O Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto não possui uma planta da cidade que data desse período. Todavia, tivemos acesso a uma planta da década de 1940, na escala 1: 10.000. Essa foi elaborada a partir de um levantamento realizado pelo Serviço de Obras da Prefeitura Municipal, no ano de 1944, tendo sido reproduzida e copiada apenas no ano de 1948 (planta 1).

A porção oposta ao centro da cidade possuía edificações singelas no estilo colonial e a população ali residente não frequentava a Igreja Matriz. Como forma de acolher a população negra e desfavorecida economicamente, foi construída a Capela Nossa Senhora do Rosário (foto 10).



Planta 1 - Araguari (MG): planta geral da cidade (1948)
Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto (2009)

Foto 10 - Araguari (MG): vista parcial da Paróquia Nossa Senhora do Rosário (2009)
Autora: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

É importante considerar que até os dias de hoje, na Paróquia do Rosário, há manutenção das tradições com a realização das festas populares de congadas, moçambiques e catupés, denotando, dessa forma, a herança cultural dos povos negros.

As praças ocupavam uma grande importância na vida sociocultural da cidade, pois eram pontos de encontro público da população. Nesse sentido, o Largo da Matriz, primeira praça de Araguari, funcionou como o local de manifestação das práticas sociais e religiosas. Nos domingos e feriados, eram apresentadas, no coreto existente no local, as retretas (concertos de banda em praça pública) e as festas tradicionais em louvor aos santos padroeiros, as quais atraíam grande quantidade de fiéis.

Conforme nos aponta Machado (1988), a Praça do Rosário, em período anterior à implantação do transporte ferroviário na cidade de Araguari, desempenhou o papel de ponto comercial dos caixeiros viajantes, que comercializavam uma significativa diversidade de mercadorias. Nas palavras desse autor:

> Os ‘cometas’, então caixeiros viajantes, continuavam chegando. Dias de festas, suas chegadas. O local escolhido para desarrear a tropa, abrir cargueiros e bruacas, era a praça do Rosário. Mercadoria diversificada: botinas de atanado, chapéus de carteirinha, casemira inglesa para encher os olhos e a cobiça dos almofadinhas e janotas; linhos, sedas, produtos de toucador sem faltar sabonete e a água de cheiro, tão ao gosto das moças donzelas (MACHADO, 1988, p. 2).

A Praça Manoel Bonito (foto 11) também ocupou destaque no contexto social da cidade durante um período. Ela assumiu o nome atual em 1938, possuindo outras denominações\; Largo n. 5, conhecido popularmente como Largo dos Protestantes, em decorrência da Igreja Presbiteriana construída próximo a essa praça no ano de 1908; Praça Francisco Sales e Praça João Pessoa.

Foto 11 - Araguari (MG): Praça Manoel Bonito (1950)
Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto (2009)

A caracterização da cidade de Araguari no ano de 1896 fica evidente nas palavras da escritora Maria Paula Fleury Godoy, que registrou em seu livro “Do Rio de Janeiro a Goiás, a viagem era assim” algumas impressões de sua visita a essa cidade. Em suas palavras,

> É uma cidadezinha ainda nova; as casas são todas de telha *à vent*; não há um sobrado. A igreja data dos tempos coloniais; os santos, de colorido vulgar, muito vivo, parece todos portugueses. O cemitério é um quadrado cercado por um muro branco. As sepulturas são rasas, tendo apenas uma cruz de madeira, onde se vê o nome do defunto. A grama cresce inculta, os animais lá entram ao seu bel prazer; um cemitério abandonado, enfim. Junto do muro, do lado de fora, os tropeiros fazem fogo; não há respeito algum. No centro da cidade corre um riacho, que a divide em duas partes: de um lado tem nome de Goiás, e do outro, de Minas. A cadeia é velha e se assemelha a uma casa de banhos. O povo é bom e muito agradável. O comércio pequeno; há uma padaria, uma sapataria, duas farmácias e algumas casas de comércio [...] (grifo da autora) (GODOY, 1961, p. 38).

A análise das palavras da autora nos permite perceber que as relações sociais, comerciais e econômicas da cidade de Araguari possuíam a dinamicidade própria de um centro urbano do interior do estado de Minas Gerais. A foto 12 possibilita observar a vista parcial da cidade na década de 1910.

Foto 12 - Araguari (MG): vista parcial da cidade (1910)
Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto (2009)

Todavia, a cidade assume um novo papel com a chegada da ferrovia ao seu território, conforme se discutirá no tópico a seguir. A perspectiva é de mostrar a contribuição que a melhoria do sistema de transporte e comunicação representou no desenvolvimento urbano local, discutindo-se as mudanças das funções, do papel, dos conteúdos e da dinâmica da cidade.

1.5. A chegada da ferrovia a Araguari e as espacialidades engendradas: mudança das funções, do papel, dos conteúdos e da dinâmica da cidade

1.5.1. As funcionalidades urbanas e o papel da cidade na primeira metade do século XX

A compreensão da evolução urbana de uma cidade exige a análise dos aspectos econômicos vigentes em cada período, uma vez que as mudanças nas relações de produção engendram transformações na estrutura urbana. Nesse sentido, faz-se necessária a consideração dos aspectos históricos que atuaram na constituição da formação socioespacial e na dinâmica particular de determinado centro urbano. Tal formação é determinada pela divisão territorial do trabalho que se expressa no espaço, divisão essa que transforma os conteúdos e funções dos lugares, uma vez que [...] “o movimento da sociedade e a transformação dos conteúdos e funções dos lugares podem ser entendidos pelas sucessivas divisões territoriais do trabalho” (SANTOS, 1993, p. 105).

Nessa perspectiva, há que se considerar que no território brasileiro, conforme já mencionado, a implantação da ferrovia foi a expressão da melhoria de seu nível técnico, possibilitou o escoamento de produtos de exportação e, mais do que isso, ofereceu condições favoráveis à interiorização do povoamento. Tal implantação representou um importante fator no sistema urbano brasileiro, pois valorizou áreas e imprimiu significativas mudanças nas funções, papéis e conteúdos das cidades. Houve, assim, uma [...] “repercussão direta nas suas funções e estruturas urbanas; estímulo às modificações operadas no interior da estrutura urbana de diversas cidades antigas atingidas pela ferrovia” (GEIGER, 1963, p. 90). O autor reitera a importância do sistema ferroviário ao afirmar que: “O papel da ferrovia na evolução da rêde urbana é, portanto, enorme. Existe a influência direta, pela valorização das cidades atravessadas pela estrada” (GEIGER, 1963, p. 110).

Na análise do processo de evolução urbana dos núcleos urbanos do país, a partir do enfoque dos sistemas de transportes e comunicações, seja de forma geral ou específica, um fator que merece atenção é a posição ocupada por determinado núcleo em relação à organização das linhas férreas. O fato de funcionar como simples estação terminal, “ponta de trilho” ou entroncamento e contar com a presença de oficinas de reparo do material ferroviário influenciou diretamente o processo de desenvolvimento urbano das cidades que foram atingidas pela ferrovia.

O desenvolvimento territorial e urbano de Araguari deve ser entendido a partir da posição que essa cidade desempenhava em relação ao sistema ferroviário implantado na região do Triângulo Mineiro. É importante considerar que as condições naturais dessa região eram favoráveis à implantação desse sistema e à sua consequente inserção e integração à economia nacional. Guimarães (1990, p. 31) afirma que:

> Dado que as condições naturais do Triângulo como um todo eram potencialmente favoráveis, devemos, então, buscar nas condições históricas dos transportes o elemento de diferenciação dos diversos núcleos urbanos nos seus respectivos contatos com o mercado nacional.

A importância do sistema de transportes, conforme nos aponta o autor, é o fato de que representou um fator de definição na rota econômica e no consequente papel de alguns municípios do Triângulo Mineiro. Destarte, tal importância deve ser considerada na análise da evolução dos centros urbanos dessa região, pois esse sistema representa um significativo fator de estruturação e organização espacial. Nesse sentido, torna-se necessário atentar para o fato de que os núcleos que foram atingidos pelo transporte ferroviário, a primeiro momento, e depois pelo rodoviário foram beneficiados.

Dentre esses benefícios, pode-se destacar a ampliação dos fluxos comerciais com outros centros urbanos em âmbito regional e nacional, a partir da possibilidade que o sistema de transporte oferece para o escoamento da produção local e para a importação de produtos escassos localmente e necessários à reprodução social da população residente. A intensificação das relações sociais, culturais e econômicas representa outro benefício e ocorre em decorrência de pessoas que têm nesses núcleos urbanos atingidos pela melhoria dos transportes um ponto obrigatório de parada ou mesmo são atraídas para seu interior, passando, em alguns casos, a residir nesses lugares. Essa atração advém de estratégias adotadas por agentes locais de tais núcleos.

Nessa perspectiva, tais benefícios refletem-se na ampliação do comando regional de determinado centro urbano a partir da posição ocupada em relação aos sistemas técnicos. Desse modo, passaremos à análise das condições e reflexos advindos da implantação da ferrovia Mogiana em Araguari.

1.5.1.1 - A ferrovia Mogiana em Araguari e as novas espacialidades engendradas

Antes de nos atermos à abordagem sobre as condições da implantação da Mogiana em Araguari e as espacialidades que foram geradas, vale comentar que a presença da ferrovia

nessa cidade possibilitou a transformação da dinâmica espacial e temporal preexistente. Em outras palavras, significa dizer que, com a implantação do sistema de transporte ferroviário em seu território, representado inicialmente pela Mogiana e, posteriormente, pela estrada de Ferro Goiás, o tempo e o espaço para se atingir o litoral e o sertão foram relativamente reduzidos. A importância do contato com os núcleos urbanos litorâneos, especialmente com a cidade de São Paulo, deve-se à possibilidade que representava à inserção na dinâmica capitalista que estava se constituindo no país e, de forma específica, na região do Triângulo Mineiro. E também à vinculação com as características da economia agroexportadora do país que perdurou até a primeira metade do século XX e que era voltada diretamente para o litoral, ou, melhor dizendo, para o mercado consumidor europeu.

A locomotiva Espírito Santo do Pinhal, da ferrovia Mogiana, foi a primeira a adentrar as terras pertencentes ao município de Araguari, no dia 21 de abril de 1896. Essa data corresponde à realização de um teste da ponte metálica construída sobre o Rio das Velhas[14]. A partir desse teste, seria demarcado o caminho por onde passariam os trilhos de ferro e aconteceria a escolha do local de implantação da estação na cidade. Não obstante o fato de corresponder a apenas um primeiro teste da linha, ele foi capaz de gerar um grande entusiasmo entre a população, já que a chegada de uma locomotiva representava o advento do "moderno", que atendia aos ideais dos políticos, da imprensa e, de forma específica, da elite local dirigente.

A representatividade do apito da primeira locomotiva que penetrou o território araguarino, mesmo que em caráter experimental, fica clara nas palavras de Porto (1960, p. 13):

> Apito que a cidade ouviu cheia de esperança. Naquele 21 de abril de 1896, a cidadezinha amanheceu toda enfeitada para o grande dia de festa [...] Todo mundo trajando preto a rigor, fumando cigarrinho de palha nas comentações sobre o extraordinário acontecimento daquele dia [...] Aquela máquina era a esperança [...] Era o apito da Mogiana, trazendo para as fronteiras deste sertão a sua força civilizadora e o entusiasmo para uma nova vida de trabalho e de fartura.

[14] Inicialmente, esse rio foi denominado "Rio das Abelhas" e, posteriormente, "Rio das Velhas". De acordo com uma reportagem do Jornal Gazeta do Triângulo (15/01/1939, n. 98, p. 6), o "Rio das Velhas" passou a denominar-se "Rio Araguari" a partir do decreto-lei n. 148, de 17 de dezembro de 1939. Por meio de tal decreto, foram estabelecidas as novas divisas municipais e inter-distritais de Minas Gerais pelo governador desse estado. O curso d'água recebeu o nome do município devido a reivindicações "bairristas" da população de Araguari, que almejava tal denominação para o rio. É importante deixar claro que o Rio Araguari é o limite natural que faz a divisa entre os municípios de Araguari e Uberlândia. Cumpre destacar também que na região central do estado de Minas Gerais há um importante rio denominado Rio das Velhas. Esse rio percorre 51 municípios mineiros e é um afluente da Bacia do Rio São Francisco. Sua importância deve-se ao fato de que foi um dos principais caminhos do Ciclo do Ouro, que contribuiu para o desenvolvimento da região central desse estado.

A festa de inauguração oficial era um evento tão aguardado que, em maio de 1896, houve a promulgação da Lei n. 20 pela Câmara Municipal, cujo objetivo era a destinação de recursos para essa festa. No dia 12 de setembro do mesmo ano, ocorreu o teste da linha no percurso entre São Pedro de Uberabinha e Araguari. O local de chegada dessa locomotiva corresponde à área que foi destinada à estação, que já se encontrava em processo de construção. A escritora Maria Paula Fleury Godoy, que visitava a cidade à época, destacou em seu livro a importância do acontecimento para a sociedade araguarina:

> Inaugurou-se a estrada de ferro durante a nossa estada em Araguari. Imaginem que barulhada. Veio da roça não sei quanta gente para ver o 'bicho que lança fogo e tem partes com o diabo'.... Houve mesa de doces, brinquedos, muita cerveja. As senhoras em grande toalete, na estação, esperando a máquina que vinha tôda enfeitada com bandeiras. Quando, porém, ela apitou, foi uma corrida por ali a fora. Mulheres tiveram ataques, homens velhos juraram que nunca se serviriam de semelhante cousa, que urrava feito bicho e tem fogo no corpo. Os moleques corriam de pavor, derrubando os tabuleiros de biscoitos. E, enquanto isso, a máquina entrava triunfal na pequena estação de Araguari. Durante muitos dias só se falou na tal invenção do capeta (GODOY, 1961, p. 39-40).

Nesse sentido, é importante considerar a importância que a presença da ferrovia representava para Araguari. A referência da autora à locomotiva como um "bicho que lança fogo e tem parte com o diabo" pode ser justificada pela novidade que o trem de ferro representava à época a um centro urbano do interior do país, como é o caso da cidade de Araguari. A "invenção do capeta", segundo a denominação adotada pela autora, possibilitava o deslocamento de pessoas e mercadorias e o contato da população com os valores culturais do mundo moderno.

Conforme nos aponta Borges (2004), a construção da estação e de todo o complexo ferroviário também imprimia transformações socioespaciais na cidade, pois constituía um processo de destruição/reconstrução do espaço. Esse autor, ao referir-se à importância da ferrovia para o território goiano, corrobora essa afirmação, uma vez que em Araguari ela também representou um símbolo de modernização. Em suas palavras:

> O trem de ferro, simbolizado pela velha 'maria fumaça', com sua cauda de aço, penetrava nas entranhas dos sertões e fecundava a tradicional sociedade agrária com valores culturais do mundo moderno. Desse modo, contribuía decisivamente para a transformação da paisagem regional, a partir de um processo dialético marcado pela destruição/reconstrução do espaço (BORGES, 2004, p. 96).

A estação da Mogiana foi definitivamente inaugurada e aberta ao tráfego em 15 de novembro de 1896 e Araguari passou, assim, a ser o ponto terminal dessa ferrovia. Essa estação foi construída em uma área de platô, passando a ocupar um lugar de destaque no

cenário local da cidade, sendo que o local recebeu a denominação de “Alto da Mogiana”. A foto 13 permite uma visualização dessa estação.

Foto 13 - Araguari (MG): estação da Mogiana (1940)
Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto (2009)

A Rua da Estação (foto 14), atual Rua Marciano Santos, possibilitava o acesso à estação ferroviária e tornou-se a principal via da cidade e o ponto de convergência de pessoas e mercadorias, visto que as principais lojas de comércio e pensões foram ali instaladas.

Foto 14 - Araguari (MG): Rua da Estação (1914)
Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto (2009)

Em escala regional e nacional, o papel exercido pelas estações ferroviárias não estava restrito a aspectos econômicos, mas também contemplava fatores sociais e políticos. As estações, mais do que espaços de negócios, que dinamizavam a circulação financeira e o comércio da cidade em que estavam localizadas, se tornaram também lugares de encontro para realização de eventos ligados à vida política e cultural da sociedade local.

Nesse sentido, as palavras de Borges (2004, p. 96) corroboram essa reflexão:

> A maioria dos terminais ferroviários acabou se transformando em movimentados núcleos urbanos e em centros dinâmicos da vida econômica e cultural da sociedade local. As estações eram espaços de encontro e lazer, de debates culturais e políticos, bem como praças de negócios que movimentavam as finanças e o comércio da cidade.

É importante destacar que a estação na qual a ferrovia Mogiana desenvolvia seus trabalhos em Araguari foi demolida em 1971, quando os trilhos foram desativados. Na área correspondente ao local ocupado por essa estação foi construído um estabelecimento comercial denominado Pizzaria Zeppelin. Atualmente, restam apenas duas estações já desativadas dessa ferrovia no município, a Stevenson velha (foto 15) e a Stevenson nova (construída no ano de 1969), ambas localizadas na área rural, próximo à BR-050, no trajeto entre Uberlândia-Araguari.

Foto 15 - Araguari (MG): estação Stevenson velha (2009)
Fonte: http://efgoyaz.blogspot.com/2009/07/sobre-estacao-stevenson-velha.html (2009)

A posição de ponto terminal conferiu a Araguari a possibilidade de assumir a função de entreposto comercial, a qual foi retirada da cidade de Uberaba, quando os trilhos foram prolongados. Conforme nos aponta Brandão (1989, p. 101), há que se considerar que "como 'pontas de linha' no Triângulo, Uberaba e Araguari consubstanciaram uma estrutura urbana e uma estratégia comercial completamente dirigida pela lógica do transporte ferroviário".

Soares (1995, p. 52) também discute essa questão, ao afirmar que:

> [...] durante um longo período, Uberaba e Araguari foram muito beneficiadas pelo fato de serem *ponta de linha* da Estrada de Ferro Mogiana. A primeira, no início do século XX, já se afirmava como um importante centro pecuário, enquanto a última controlava o fluxo de comercialização no caminho Goiás-São Paulo, retendo, no município, parte significativa do excedente goiano (grifo da autora).

A Mogiana imprimiu significativas transformações nas cidades triangulinas que percorreu, tais como Conquista, Sacramento e Uberlândia. Todavia, os benefícios que ela trouxe às cidades que se tornaram ponto terminal - inicialmente, Uberaba e, posteriormente, Araguari - são inegáveis. Guimarães (1990) nos dá uma explicação sobre os fatores que contribuíram para que essas duas cidades se tornassem núcleos polarizadores na região:

> [...] As demais cidades, ou povoados, como Conquista, Sacramento e Uberabinha (Uberlândia) receberam os benefícios da ferrovia, mas não se projetaram em primeira instância, como pontos chaves de polarização regional. Fundamentalmente temos duas explicações para este comportamento. O primeiro se refere à localização destas cidades no raio de influência de Uberaba, que era a cidade melhor aparelhada e, portanto, competitivamente mais forte na região. O segundo refere-se à estrutura organizacional do transporte ferroviário do período, o qual permitia que as mercadorias fossem despachadas diretamente ao mercado consumidor. Ou seja, a intermediação no caso era realizada pela própria ferrovia ao promover baldeações, não necessitando, portanto, dos armazéns particulares. Desta forma, o sistema ferroviário favorecia a sua sede, lócus da apropriação do empreendimento, no caso da Mogiana a cidade de Campinas; as cidades polarizadoras e também os pontos terminais, que naturalmente se transformavam em núcleos polarizadores. Este é então o caso da cidade de Araguari, ponto terminal, que a partir de 1897 dividiria com Uberaba o domínio do Brasil Central (GUIMARÃES, 1990, p. 42).

Com o prolongamento dos trilhos de Uberaba[15] a Araguari, essas duas cidades passaram a disputar a hegemonia na região do Triângulo Mineiro. Nesse contexto, a cidade de Araguari assumiu uma função polarizada e catalisadora, visto que muitos dos produtos agropecuários

---

[15] Para saber mais sobre a polarização exercida por Uberaba e a perda de sua hegemonia na região do Triângulo Mineiro, bem como sobre a dinâmica da rede urbana nessa região, confira o trabalho de Bessa (2007). Em seu trabalho de doutoramento, a autora faz uma interessante abordagem sobre o processo de diferenciação entre Uberaba e Uberlândia, a partir do enfoque das convergências e divergências, e o contexto de mudanças engendradas no padrão espacial do segmento da rede urbana triangulina. Para saber mais, confira: BESSA, Kelly Cristine Fernandes de Oliveira. **Convergências e divergências da urbanização em áreas de Cerrado**: a dinâmica urbano-regional de Uberaba e Uberlândia (MG). 2007. 373 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.

que eram produzidos nos municípios vizinhos, especialmente do sul[16] de Goiás, eram beneficiados por indústrias locais antes de seguirem seu destino final. As palavras de Brandão (1989, p. 81) corroboram tal afirmação:

> Araguari se beneficiou do fato de ser 'ponta de linha' da Estrada de Ferro Mogiana durante um longo período. Todos os produtos goianos em demanda, principalmente a São Paulo, teriam necessariamente que aportar a essa cidade, sendo que alguns eram aí processados antes de seguirem seu destino.

Conforme revela Guimarães (1990), a produção agrícola de Goiás, Mato Grosso e, em menor parte, do Triângulo Mineiro - em função da especialização da região como um entreposto comercial - denota o grau de complementaridade que era estabelecida entre a economia triangulina e a economia cafeeira paulista.

As trocas e relações comerciais que Araguari estabelecia com o sul de Goiás realizavam-se da seguinte forma: os cereais produzidos regionalmente em Goiás eram levados por carros de bois até a estação da Mogiana localizada em Araguari, sendo exportados para o estado de São Paulo. A demanda maior de tais produtos provinha desse estado em virtude de ele assistir a um aumento progressivo de sua população. Tal aumento era decorrente do grande número de imigrantes que trabalhavam nas lavouras cafeeiras, além do contingente populacional empregado nas indústrias nascentes, visto que o processo de industrialização brasileiro iniciou-se nesse estado e foi impulsionado pelos capitais gerados pelo café.

Em sentido contrário, as mercadorias que provinham de São Paulo e eram importadas pela Mogiana até a cidade de Araguari eram, então, distribuídas ao mercado consumidor goiano, possibilitando a retenção do lucro decorrente dessa intermediação comercial realizada na cidade. Deve-se destacar o grande volume de importação de sal pela estação de Araguari, visto que era o principal produto que iria abastecer a pecuária bovina praticada no estado de Goiás à época. O milho e o arroz eram os principais produtos agrícolas cultivados regionalmente e, em escala menor de produção, também havia o cultivo de cana-de-açúcar, feijão e mandioca.

A importância da ferrovia Mogiana para a exportação do arroz é indicada por Singer (1977, p. 232), que afirma: "o centro da rizicultura de exportação de Minas se localizava no Triângulo: em 1909, de 5.826 toneladas exportadas por Minas, 4.210 toneladas foram exportadas pela Mogiana". Com base nos dados apontados pelo autor, nota-se que a

---

[16] Devido a controvérsias encontradas nos trabalhos analisados acerca da porção do estado de Goiás na qual Araguari exercia sua influência (sul, sudeste ou sudoeste), optamos por nos referir apenas à porção sul como forma de abarcar as três porções do estado.

exportação de arroz realizada por essa ferrovia no ano de 1909 representava 72,3% do volume total exportado pelo estado de Minas Gerais.

Nesse contexto, vale comentar que a produção de arroz também ocorria no município de Araguari, o que foi ressaltado na fala de um entrevistado[17]:

> *Na década de 30, 40 e no final de 40, início de 50, Araguari era uma das maiores produtoras de arroz do Brasil. Tínhamos máquinas de beneficiamento de arroz. Geravam emprego e, ao mesmo tempo, usufruíam, usavam a ferrovia, a Mogiana, pra exportar o nosso produto para o estado de São Paulo, do Rio e outros estados do Sul.*

A Mogiana representava, portanto, um importante canal de escoamento dos produtos agrícolas que eram produzidos na cidade de Araguari nesse período, especialmente do arroz. As máquinas de beneficiamento desse produto, segundo o entrevistado, representavam uma fonte de emprego e possibilitavam que esse cereal fosse comercializado localmente e também exportado pela ferrovia. No ano de 1934, os maiores comerciantes de arroz em Araguari eram Antônio Lemos & Filhos e Ribeiro Rodrigues Mendes & Companhia (ÁLBUM MUNICIPAL, 1934, p. 36). A importância da produção de arroz em Araguari pode ser entendida a partir da análise das principais culturas e do respectivo valor da produção, assim como do percentual de participação sobre o total, como pode ser observado na tabela 1.

Tabela 1 - Araguari (MG): principais culturas e valor da produção (1955)

Culturas	**Valor da produção**	
	Números absolutos (Cr$ 1000)	**% sobre o total**
Arroz	24.696	40,93
Milho	19.500	32,32
Feijão	12.000	19,88
Mandioca	1.050	1,73
Outros	3.108	5,14
Total	**60.354**	**100,00**

Fonte: IBGE - Enciclopédia dos Municípios Brasileiros (1958, p. 95)
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

[17] Milton de Lima Filho, 74 anos, aposentado (advogado) e agricultor, vive na cidade há 74 anos. Foi prefeito da cidade de Araguari durante duas gestões (1971-1973 e 1997-2000). Entrevista realizada no dia 22/04/2009, em sua residência.

A partir da tabela 1, é possível perceber que, no ano de 1955 o arroz possuía a maior representatividade no valor da produção em relação aos demais produtos, sendo responsável pela participação de 40,93% do valor total (Cr$ 60.354). É importante destacar que, a partir da segunda metade da década de 1950, o centro da rizicultura da região triangulina passa a se localizar na cidade de Ituiutaba (MG)[18].

Destarte, a consolidação e o fortalecimento da hegemonia comercial de Araguari realizavam-se em função do grau de subordinação a que imensas áreas goianas se colocavam em relação a essa cidade. De acordo com Brandão (1989), a falta de alternativas para o processamento local dos produtos agrícolas goianos e a ausência de melhores opções de escoamento eram fatores que contribuíam para que toda a produção agropecuária do estado de Goiás se convergisse e fosse comercializada nessa cidade. A fala de um entrevistado[19] ressalta essa questão, pois quando questionado sobre o comércio de Araguari à época em que era ponta de linha da Mogiana, afirmou que a cidade

> *[...] era um entreposto de fornecimento de sal e de víveres e de todos os produtos, de ferragens, etc., de todos os produtos para Goiás. A única fonte de abastecimento de Goiás era esta aqui, não havia as rodovias que penetravam no sudoeste goiano [...].*

Desta maneira, ele prossegue sua fala dizendo que a cidade foi

> *[...] um pólo, porque o ponto terminal da Mogiana era aqui. E vinham cargueiros e vinham carros-de-boi lá do fim de Goiás, até de Goiás Velho, vinham buscar sal em Araguari. Existia a estrada salineira, que passava aqui perto da Bocaina[20], ali perto de Amanhece, eu sei que a história ensina isso. Então, [...] começou o surto de desenvolvimento de Araguari[21].*

Dessa forma, todo o excedente regional era apropriado por Araguari, possibilitando a reprodução do capital comercial na cidade e o consequente desenvolvimento urbano. A tabela 2 possibilita-nos compreender a expressividade de Araguari frente a outros municípios servidos pelas estações da Mogiana, no que tange ao volume de importações por essa ferrovia no início do século XX.

---

[18] O trabalho de Oliveira (2000) aborda a importância da rizicultura para o desenvolvimento urbano da cidade de Ituiutaba (MG). Para saber mais, confira: OLIVEIRA, Bianca Simonelli. **Ituiutaba (MG) na rede urbana tijucana**: (re) configurações sócio-espaciais no período de 1950 a 2000. 2000. 208 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2000.

[19] Miguel Domingues de Oliveira, 80 anos, aposentado (bancário) e ruralista, vive na cidade há 57 anos. Foi prefeito da cidade de Araguari durante duas gestões (1963-1967 e 1993-1996). Entrevista realizada no dia 22/04/2009, em sua residência.

[20] Bocaina é uma localidade rural localizada próximo ao distrito de Amanhece, o qual pertence ao município de Araguari.

[21] Miguel Domingues de Oliveira.

Tabela 2 - Estrada de Ferro Mogiana: quantidade de produtos importados pelas estações localizadas no estado de Minas Gerais, em Kg (1907)

Estações	Produtos					
	Cereais	**Açúcar**	**Aguardente**	**Sal**	**Diversos**	**Total**
Araguari	159.261	20.661	3.495	3.202.662	2.510.465	5.896.744
Conquista	121.840	45.633	4.183	545.748	1.056.623	1.771.757
E. Lisboa	8.063	2.952	-	44.561	176.775	232.351
Irará	1.760	-	30	-	17.321	19.011
Mangabeira	2.200	-	-	-	3.877	6.077
Paineiras	8.983	3.840	-	19.520	87.164	119.507
Palestina	1.100	-	-	5.400	5.742	12.242
Sacramento	15.523	14.521	172	168.541	207.527	406.284
Sobradinho	124	-	-	3.000	17.850	20.974
Uberaba	303.790	90.347	15.227	1.313.375	2.670.817	4.427.120
Uberabinha	74.209	1.050	3.296	1.481.904	1.174.013	2.734.472
Total	**696.853**	**179.004**	**26.403**	**6.784.711**	**7.928.174**	**15.646.539**

Nota da tabela: (-) Dados não encontrados
Fonte: Guimarães (1990, p. 49)
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

A análise da tabela 2 permite perceber que as estações da Mogiana localizada nas cidades de Araguari e de Uberaba tinham uma grande participação no volume de produtos importados por essa ferrovia. A estação de Araguari era responsável por 37, 68% (5.896.744 Kg) do total importado por todas as estações e a de Uberaba era responsável por 28,30% (4.427.120 Kg) desse total (15.646.539 Kg). Tal fato pode ser explicado em decorrência da primeira, no ano de 1907, ser ponto terminal da Mogiana e da última ter ocupado essa posição até o ano de 1889.

Em relação aos produtos importados, nota-se que o sal era o que possuía maior representatividade nas importações realizadas pela estação de Araguari, com 54,32% (3.202.662 Kg) do total de todo o volume (5.896.744 Kg) importado por essa estação.

Em relação ao volume de sal importado por todas as estações (6.784.711 Kg) apresentadas na tabela, verifica-se que a estação de Araguari tinha uma participação de 47,20% do total, com 3.202.662 quilogramas. Outras estações que importavam grande quantidade desse produto eram a de Uberabinha, que possuía um volume de importações de 1.481.904 quilogramas (21,85% do total), e a de Uberaba, que participava com 19,35% do total importado (1.313.375 Kg). É importante destacar que o sal importado por essa última

estação era utilizado para alimentação do gado, pois na época o município de Uberaba já começava a se destacar na pecuária bovina da região triangulina, tendo atualmente uma grande importância no cenário regional e nacional com a criação do zebu.

Outro produto que possuía representatividade nas importações realizadas pela estação de Araguari era classificado na categoria “diversos”. Apesar de Guimarães (1990) não ter apontado especificamente quais eram esses produtos, o fluxo comercial estabelecido nos permite indicar que se consistiam em manufaturas provenientes do estado de São Paulo. O volume importado por Araguari correspondia a 42,58% do total de todo o volume importado por essa estação, que era de 5.896.744 quilogramas. Em relação ao volume importado por todas as estações (7.928.174 Kg), as importações de Araguari representavam 31,66% (2.510.465 Kg) do total, sendo superadas apenas pelas importações da estação de Uberaba, que correspondiam a 33,68% (2.670.817 Kg) do total importado por todas as estações.

Os cereais ocupavam a terceira posição em relação ao total do volume importado pela estação de Araguari, com representatividade de 2,70% desse total (5.896.744 Kg). No que se refere ao volume importado por todas as estações (698.853 Kg), as importações de Araguari tinham uma representatividade de 22,85% (159.261 Kg) do total. Esse valor era superado pelo volume importado pela estação de Uberaba, que era de 303.790 quilogramas, o que corresponde a 43,60% do total de importações de cereais realizadas por todas as estações apresentadas na tabela. Deve-se ressaltar que o arroz era o principal tipo de cereal transportado pela ferrovia Mogiana.

Os dados possibilitam entender a dinâmica comercial da cidade de Araguari. Conforme supracitado, o sal era o principal produto comercializado ao mercado consumidor do estado de Goiás, em função da pecuária que era desenvolvida nesse estado. Os produtos manufaturados (representados pela categoria “diversos”) também abasteciam a população dos municípios goianos, sendo que a intermediação realizada por Araguari era um importante fator que impulsionava sua vitalidade econômica.

A implantação da sede da Estrada de Ferro Goiás na cidade de Araguari tornou-se também um marco modernizante, pois a posição de entroncamento ferroviário assumida pela cidade possibilitou um dinamismo comercial e a instalação de inúmeros equipamentos urbanos, conforme será discutido a seguir.

1.5.1.2 - O marco modernizante: a instalação da sede da Estrada de Ferro Goiás em Araguari e a importância da cidade como entroncamento ferroviário

Conforme relatam Brasil (1981) e Borges (2004), na segunda metade do século XIX, já havia preocupação por parte do governo imperial brasileiro quanto ao estabelecimento de ligação ferroviária entre o litoral e o sertão do país. O Rio de Janeiro, capital do Brasil na época, deveria ser ligado por estrada de ferro à região Centro-Oeste, que tinha como principal núcleo urbano a então capital do estado de Goiás, Vila Boa. Essa ideia foi concretizada por intermédio do projeto de lei apresentado no dia 08 de maio de 1851 à Câmara dos Deputados do Império. O projeto, que foi elaborado pelo deputado Paulo Cândido, tinha como principal diretriz a construção de uma rede ferroviária que possibilitaria a integração física do país por meio de trilhos, sendo que seria priorizada a ligação Rio-Goiás-Cuiabá. A ligação ferroviária proposta possuía uma vinculação direta com os ideais políticos do governo imperial, que eram a garantia da segurança da fronteira oeste do Brasil e a centralização do poder governamental. Em decorrência de o Brasil estar dando os primeiros passos em relação ao transporte ferroviário, o projeto foi considerado faraônico e não saiu do papel.

Com o advento da República, as lutas pela ligação entre as regiões Sudeste e Centro-Oeste do país via transporte ferroviário tornaram-se mais intensas. Por intermédio do Decreto n. 862, de 16 de outubro de 1890, houve o estabelecimento de um plano de viação férrea para diversos estados do Brasil. Entre tais planos, existia um que apresentava como principal diretriz a ligação da cidade de Goiás (capital do estado de Goiás na época) e Cuiabá (MT) à rede ferroviária já existente no país. Havia a proposta de construção de ferrovias entre Catalão (GO) e Palmas (TO) e, assim, a construção e exploração dos trabalhos nesse trecho foram transferidas à Companhia de Estradas de Ferro Alto Tocantins por intermédio do Decreto n. 1.127, de 08 de novembro de 1892.

A aprovação dos estudos relativos à construção da ferrovia supracitada só ocorreu depois de dois anos por meio do Decreto n. 1.670, de 08 de fevereiro de 1894. Todavia, houve alterações em relação ao trecho que havia sido proposto no projeto inicial por meio de um decreto baixado pelo governo. Dessa maneira, o Decreto n. 5349, de 18 de outubro de 1904, alterou o traçado da estrada de ferro de Catalão (GO) a Palmas (TO) e deslocou o ponto inicial para a cidade de Araguari (MG) e o ponto terminal para a cidade de Goiás, com a manutenção dos acordos e favores já existentes.

Em decorrência de problemas no processo de construção dessa linha ferroviária, houve mudanças administrativas relacionadas à direção da ferrovia. Desse modo, a Companhia Estrada de Ferro Alto Tocantins foi reorganizada pelo Decreto n. 5.949, de 28 de março de 1906, transformando-se em Companhia de Estrada de Ferro Goiás. Devido às irregularidades e desinteresse dos concessionários no processo de construção da ferrovia, o governo federal encampou o serviço que já havia sido realizado, por intermédio do decreto 12.183, de 06 de janeiro de 1920. Destarte, a ferrovia passou a denominar-se Estrada de Ferro Goiás, com a submissão à administração direta do Governo da União, numa época em que a ferrovia contava com mais de 240 quilômetros de extensão.

Somente no ano de 1909 houve a aprovação do projeto do primeiro trecho ferroviário, entre as cidades de Araguari e Catalão, em uma extensão de 54 quilômetros. As estações que constituíam a ferrovia Estrada de Ferro Goiás eram sete e, no município de Araguari, elas totalizavam três, sendo: Araguari (km 0); Amanhece (Km 14) e Engenheiro Bethout (Km 52).

A edificação da sede da Estrada de Ferro Goiás em Araguari ocorreu em 1909. Em um trecho da reportagem do Jornal Diário de Araguari (13/01/2000, n. 1401, p. 1) ficam claras as condições em que se deu a instalação da sede dessa ferrovia em Araguari:

> [...] Assinado o documento que autorizava a construção da linha férrea de Araguari a Catalão com a denominação de Estrada de Ferro Goiás, iniciou-se aqui a construção de armazém, em caráter provisório que servisse de depósito de cargas e sala de espera de passageiros. Enquanto isso ia-se prolongando a construção da ferrovia como sendo a continuação da Cia. Mogiana de Estrada de Ferro, para chegar a Catalão.

De acordo com a informação da reportagem, de que a Estrada de Ferro Goiás era uma “continuação da Cia. Mogiana de Estrada de Ferro”, é preciso esclarecer que o projeto dessa última ferrovia era prolongar seus trilhos até o território goiano, o que não foi efetivado devido à falta de garantia de rentabilidade no serviço de transporte que seria prestado ao estado de Goiás. Os trilhos ficaram paralisados desde 1896 e o projeto ferroviário estabelecido para Goiás foi abandonado (BORGES, 2004).

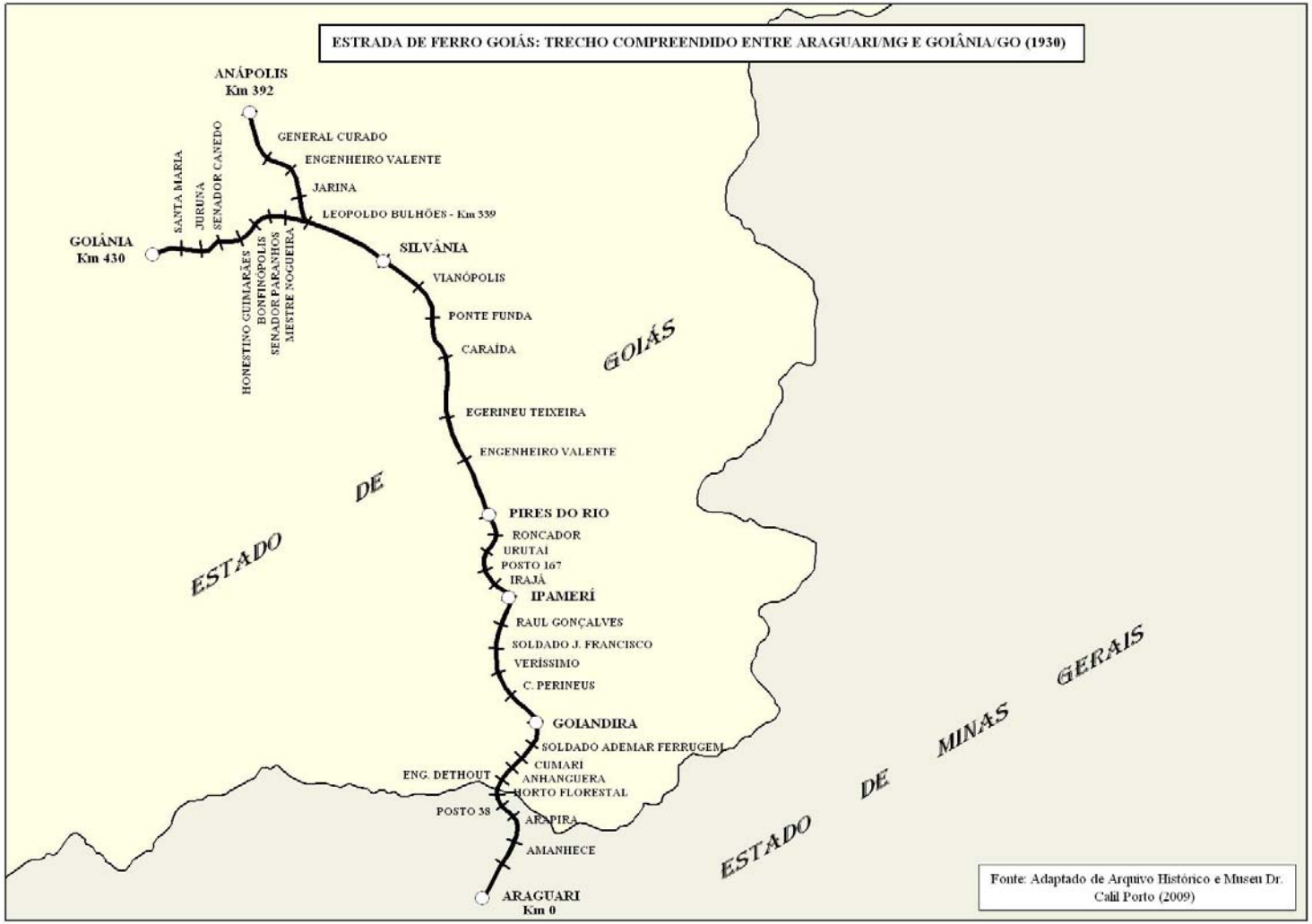
O abandono desse projeto representou uma vantagem à cidade de Araguari, que se tornou ponto terminal da Mogiana, conforme já discutido anteriormente. Todavia, foi um fator que impulsionou os grupos políticos goianos que se preocupavam com o isolamento econômico de Goiás a reivindicarem junto ao governo federal a implantação de uma companhia ferroviária nesse estado. As reivindicações resultaram, assim, na criação da Estrada de Ferro Goiás.

Há que se considerar que o prolongamento dos trilhos ao estado de Goiás “[...] explicita uma certa geopolítica ou mesmo geoestratégia de inclusão do sertão na esfera do capitalismo nacional” (BACELAR, 2003, p. 123). A ligação do Rio de Janeiro, capital do Brasil nesta época, com o interior do país representava uma forma estratégica de se ampliarem as relações econômicas entre as regiões e, mais do que isso, de aumentar as condições de reprodução do capital no território brasileiro. A ampliação do sistema ferroviário nacional possibilitou a expansão da economia de mercado e legitimou a dependência a que se colocava o processo de modernização brasileiro. Borges (2004, p. 95) corrobora essa afirmação ao apontar que: “A implantação da ferrovia em Goiás foi fruto da expansão da economia de mercado e da modernização dependente do país”.

No dia 28 de setembro de 1911, ocorreu a inauguração do tráfego entre Araguari e Engenheiro Bethout, que compreendia o ramal ferroviário de Araguari até Catalão/GO (mapa 4).

A estação de Engenheiro Bethout localizava-se à margem do Rio Paranaíba, que faz a divisa entre os estados de Minas Gerais e Goiás. Desse modo, houve a necessidade da construção de uma ponte metálica que possibilitasse transpor esse limite natural, já que o transporte de mercadorias e passageiros era realizado por meio da travessia em balsas, conforme nos aponta Brasil (JORNAL BOTIJA PARDA, 06/12/1981, p. 1):

> Com a inauguração deste trecho a própria empresa começou a explorar, através de uma grande balsa, o transporte de mercadorias e uma balsa menor destinou-a a passageiros. Em vista dessa iniciativa o serviço de transporte de passageiros e mercadorias em trânsito para Goiás, via férrea, se processava normalmente a contento do público em geral.



Mapa 4 - Estrada de Ferro Goiás: trecho compreendido entre Araguari/MG e Goiânia/GO (1930)
Fonte: Adaptado de Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto (2009)

A ponte Afonso Pena, mais conhecida por Engenheiro Bethout, por estar localizada próximo à estação de mesmo nome, possuía 250 metros de extensão e foi inaugurada no ano de 1912. Essa ponte representou um importante elo entre os territórios mineiro e goiano (foto 16).

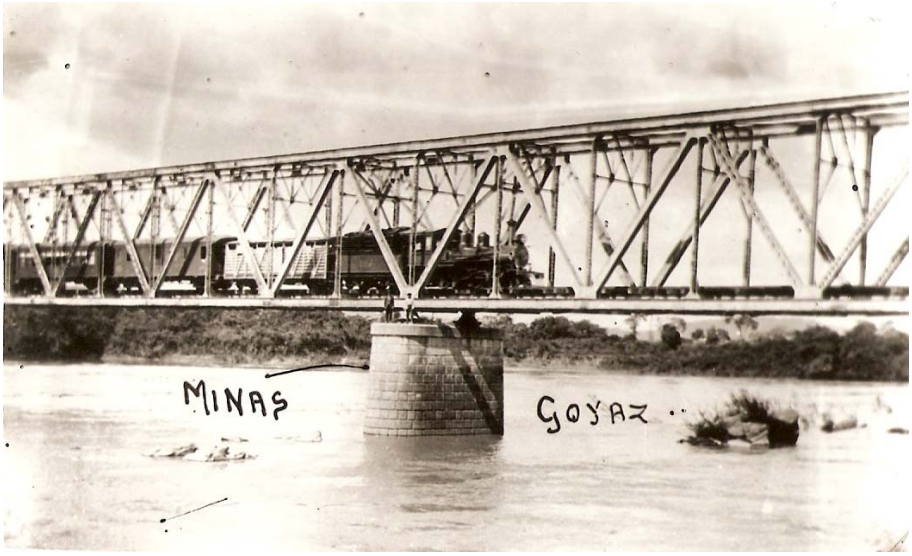


Foto 16 - Araguari (MG): Ponte pênsil metálica "Afonso Pena" (1913)
Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto (2009)

A construção da ponte possibilitou a transposição do Rio Paranaíba, o que ocorreu no dia 15 de agosto do referido ano, quando a primeira locomotiva da Estrada de Ferro Goiás atravessou esse rio e atingiu as terras goianas, ou seja, a cidade de Anhanguera.

De acordo com Melo (2008), a Estrada de Ferro Goiás passou a trafegar nas áreas que compreendem os municípios de Catalão e Ipameri em 1913. Em 1935, os trilhos atingiram a cidade goiana de Anápolis e, no ano de 1952, a capital do estado de Goiás, Goiânia. Nesse contexto, é importante considerar que

> [...] grupos econômicos do Triângulo Mineiro viam na ligação ferroviária de Goiânia um ameaça à sua hegemonia. Seria o primeiro passo para arrancar dos mineiros privilégios comerciais e o controle político da Companhia E. F. Goiás. Por tudo isso, forças econômicas e políticas mineiras tudo fizeram para retardar a construção do ramal de Goiânia. Pressionaram o governo federal, desviaram os recursos financeiros destinados à construção da linha e até sabotaram os trabalhos do prolongamento dos trilhos (BORGES, 2004, p. 89).

No ano de 1954, a sede da ferrovia é transferida para a capital goiana, fato que gerou impactos socioeconômicos em Araguari, conforme será discutido à frente. No ano de 1957, por intermédio da Lei n. 3115, a Estrada de Ferro Goiás foi encampada pelo governo

brasileiro e incorporada à Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA). Vale ressaltar o seguinte:

> Em razão da crise financeira e dos problemas administrativos, o governo federal foi obrigado a encampar a construção e operação da estrada, ficando sua administração a cargo da União. A E.F. Goiás tornou-se unidade autônoma subordinada à Inspetoria das Estradas de Ferro Federais (BORGES, 2004, p. 85).

Na década de 1980, em virtude da redução dos investimentos no setor ferroviário por parte do governo federal e o consequente sucateamento da RFFSA, houve a privatização dessa ferrovia, sendo o controle dessa malha ferroviária repassado à FCA.

Na foto 17, é possível observar a infraestrutura da FCA, que se encontra presente na cidade de Araguari, porém, em outro local, diferente daquele no qual a Estrada de Ferro Goiás e também a Companhia Mogiana desenvolviam seus trabalhos. Atualmente, a FCA realiza apenas o transporte de cargas.

Foto 17 - Araguari (MG): vista parcial da estação da FCA (2009)
Autora: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

A presença da Mogiana e a instalação da sede da Estrada de Ferro Goiás na cidade de Araguari possibilitaram que essa assumisse a posição de entroncamento ferroviário, o qual ligava os estados de Minas Gerais e Goiás a São Paulo. As fotos 18 e 19 nos dão uma ideia da configuração urbana da cidade possibilitada por essa posição de entroncamento ferroviário.

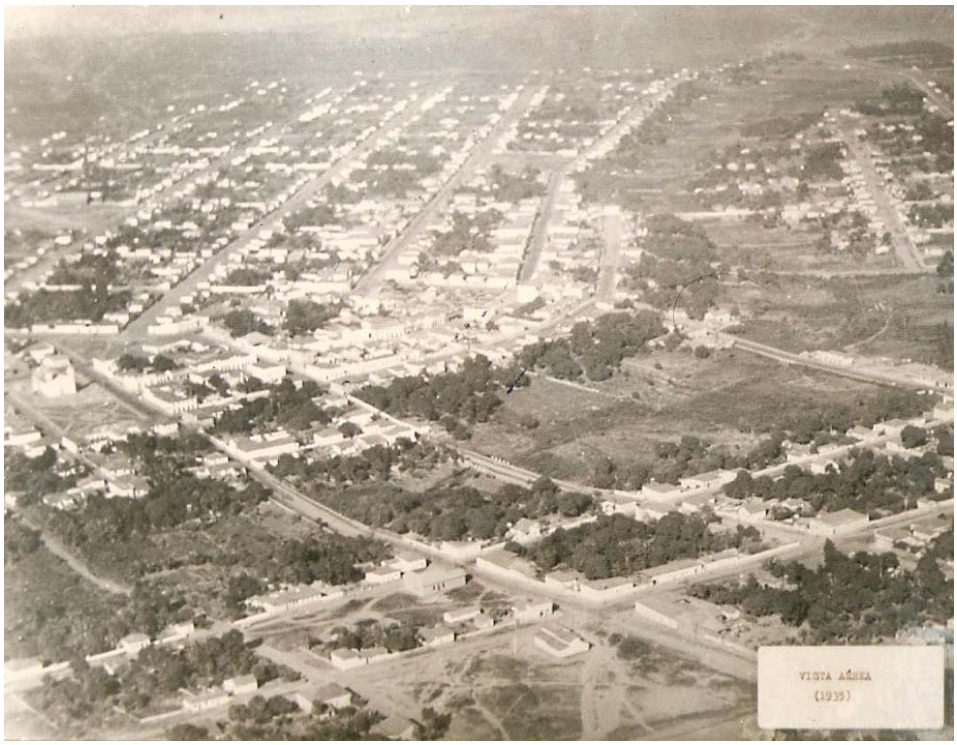


Foto 18 - Araguari (MG): vista aérea da cidade (1935)
Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto (2009)

Foto 19 - Araguari (MG): vista aérea da cidade (1950)
Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto (2009)

A função de ponta de trilho assumida pela cidade em relação à ferrovia Mogiana foi redimensionada, pois com a implantação da Estrada de Ferro Goiás, Araguari passou a ser uma ponte de integração entre duas importantes ferrovias. A baldeação de pessoas e mercadorias proporcionada pelo encontro dos trilhos ofereceu perspectivas para a circulação

de valores, de ideias e, primordialmente, de capitais na cidade. A ferrovia tornou-se o símbolo de “progresso” e “modernidade” para Araguari, contribuindo em seu processo de crescimento e desenvolvimento.

Nesse sentido, na cidade de Araguari:

> O movimento férreo, paralelamente a fatores de ordem econômica, política e social, deu novo alento à economia local, propiciando a implantação de indústrias, o crescimento do comércio, a instalação da telefonia e energia elétrica, a construção de núcleos escolares e de saúde, a implementação do lazer e promoção da infra-estrutura urbana (JORNAL CIDADE LIVRE, 26/05/2006, n. A-03, p. 2).

A inauguração da estação de passageiros e cargas da Estrada de Ferro Goiás ocorreu em 02 de dezembro de 1928 (foto 20). A imponência desse prédio destacava-se frente à estação da Mogiana, já existente na cidade.

Foto 20 - Araguari (MG): estação da Estrada de Ferro Goiás (1940)
Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto (2009)

Na década de 1970, a estação foi transferida para outro local, sendo que houve a desativação e o abandono do antigo prédio. Devido ao seu significado histórico e arquitetônico no contexto da cidade, transformou-se em um símbolo. Destarte, foi realizada a sua restauração com o apoio do poder público e da sociedade araguarina e hoje o prédio abriga gabinetes e secretarias ligadas à Prefeitura Municipal de Araguari, sendo conhecido como o “Palácio dos Ferroviários” (foto 21).

Foto 21 - Araguari (MG): Palácio dos Ferroviários (2009)
Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto (2009)

Alguns autores, como Brandão (1989) e Guimarães (1990), consideram que o prolongamento dos trilhos ao estado de Goiás representou um dos primeiros entraves à polarização que Araguari exercia. Dessa maneira, Guimarães (1990, p. 49) afirma que: "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".

Nesse contexto, deve-se considerar que a ligação da Estrada de Ferro Goiás com a Estrada de Ferro Oeste de Minas (atual FCA), que ocorreu na década de 1930, foi um fator que também afetou a influência regional de Araguari. O trecho dessa ligação era compreendido entre Celso Bueno[22] (MG) e Goiandira (GO). Desse modo, o município de Patrocínio (MG) estabeleceu ligações ferroviárias com Catalão (GO), o que contribuiu por limitar o controle de intermediação que era exercido por algumas cidades do Triângulo Mineiro, incluindo-se, portanto, a cidade de Araguari.

É inegável que a perda de posição de ponto terminal em relação ao mercado de Goiás influenciou a dinâmica principal da cidade de Araguari. Todavia, entendemos que atribuir a

[22] Atualmente, Celso Bueno é um distrito do município de Monte Carmelo (MG).

perda socioeconômica da cidade unicamente ao prolongamento dos trilhos ao território goiano é problemático, visto que as condições em que tal prolongamento ocorreu acabaram se tornando um fator favorável à economia araguarina.

Não obstante o fato de que a função da Estrada de Ferro Goiás era possibilitar o escoamento da produção agrícola goiana, sendo que Araguari iria fazer parte de tal projeto, essa cidade acabou ocupando uma "posição estratégica" em relação à ferrovia. Tornar-se sede da Estrada e assumir a posição de entroncamento ferroviário representou uma forma de intensificar as relações comerciais com o centro-oeste brasileiro e intermediar as transações estabelecidas entre essa região e o litoral do país. Uma reportagem do Jornal Gazeta do Triângulo destacou que

> Uma das peculiaridades desta grande cidade de Araguari é, por sem dúvida ser a sede da Estrada de Ferro Goiás, via de penetração a unir o litoral centro-sul às miríficas terras do Paranaíba, Araguaia, Tocantins e Amazonas. É o caminho que nos traçaram as botas rudes do Anhanguera para a verdadeira conquista do sertão, do oeste brasileiro. É a artéria por onde flui generoso o sangue magnânimo do labor goiano e triangulino a sustentar São Paulo, Belo Horizonte e Rio (JORNAL GAZETA DO TRIÂNGULO, 16/02/1954, n. 927, p. 1).

Consideramos que é preciso relativizar a análise antes de afirmar que a cidade deixou de exercer sua polarização, pois ainda conseguiu desempenhar um importante papel devido às transações comerciais que estabelecia com a porção leste do Triângulo (sendo essas divididas com Uberaba e Uberlândia) e também com alguns municípios goianos.

O fato de a cidade de Araguari ter se tornado sede da Estrada de Ferro Goiás foi um fator importante em sua dinâmica socioeconômica, visto que imprimiu transformações no cenário urbano. A estrutura urbana da cidade foi redimensionada com a geração de empregos e com o aumento da população que a instalação da sede ferroviária proporcionou. Muitas pessoas se dirigiram à cidade para trabalhar na colocação dos trilhos, dinamizando o mercado de trabalho e a própria economia araguarina. Nesse sentido, é necessário considerar que o aumento do contingente populacional urbano possibilitou a intensificação da circulação financeira. Um entrevistado[23] ressaltou essa questão em sua fala, ao afirmar que:

> *[...] outra coisa importantíssima para Araguari foi a penetração em Goiás pela ferrovia Estrada de Ferro Goiás. É porque, o quê que aconteceu, milhares de pessoas, até estrangeiros vieram trabalhar na colocação de trilhos, pontes [...]. Então, foi muito importante porque ligou Minas Gerais, ligou São Paulo, porque a Mogiana vinha de lá, que era o polo industrial. Ligou São Paulo ao interior do Brasil, a Goiás, que começava a aparecer para o progresso. Então, Araguari ficou*

[23] Miguel Domingues de Oliveira.

> *sendo um polo de emprego e de recursos com a vinda da Goiás[24] [...]. Eu acho que o principal surto de desenvolvimento foi quando se decidiu construir aqui a sede da ferrovia. A sede da ferrovia foi colocada aqui, todos os pagamentos saíam por aqui e o comércio floresceu e, de um modo geral, a cidade passou a ter uma importância regional no sentido de transporte, de ligação com o interior.*

Assim, conforme nos esclarece essas palavras, a instalação da sede da ferrovia Estrada de Ferro Goiás na cidade de Araguari foi um importante fator do seu incremento urbano, exercendo uma influência na configuração espacial. Tal afirmação justifica-se pelo fato de que próximo à estação foram instalados escritórios, oficinas de reparação do material de tração e transporte, almoxarifado, serrarias, depósitos e armazéns de cargas, locomoção e tipografia. Houve também a instalação de um hospital e de uma escola profissional, formando um grande complexo ferroviário. A escola profissional foi destinada ao ensino profissionalizante dos ferroviários, contando com cursos de mecânica, carpintaria, tornearia, eletricidade, serraria e marcenaria.

Na perspectiva de oferecer serviços educacionais aos filhos dos seus trabalhadores, a administração da ferrovia construiu a Escola Primária Carmela Dutra e a Escola Técnica de Educação Familiar. Também foi construído o clube Goiás Atlética, destinado ao lazer dos ferroviários e de suas famílias, e organizada a cooperativa de consumo desses trabalhadores.

A análise da influência da Estrada de Ferro Goiás na configuração do espaço urbano em Araguari deve levar em conta também que, na década de 1950, essa ferrovia contribuiu para a ampliação do setor habitacional da cidade. Em terreno localizado próximo à estação de embarque, foram construídas, em parceria com a Prefeitura Municipal, 52 casas destinadas a abrigar os ferroviários. A distribuição das residências era realizada de acordo com a renda familiar de cada ferroviário e, assim, deu-se a estruturação de uma vila ferroviária, que recebeu a denominação de Vila Goiás[25] e mais tarde, ganhou características de bairro.

Esse complexo ferroviário representou um importante fator de contribuição ao desenvolvimento urbano da cidade à época, o que foi ressaltado na fala de um entrevistado[26] que, ao ser questionado sobre a consideração acerca do fato de que esse complexo contribuiu para o incremento urbano de Araguari, respondeu:

---

[24] Em algumas partes da entrevista, Miguel Domingues de Oliveira e outros entrevistados que serão citados ao longo desse capítulo fizeram referência à Estrada de Ferro Goiás simplesmente como “a Goiás”. Isso está em consonância com a forma pela qual a população araguarina refere-se a essa ferrovia.

[25] Para saber mais sobre a constituição dessa vila, confira: SOUZA, Alexandre Jairo Campos. **A formação da vila ferroviária da Estrada de Ferro Goiás na cidade de Araguari - MG**. 2009. 93 f. Monografia (Bacharelado em Geografia). Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, 2009.

[26] Arsênio Paranhos Lopes, 80 anos, ferroviário, vive na cidade há 68 anos. Foi diretor da Escola Profissional da Estrada de Ferro Goiás por mais de 10 anos. Entrevista realizada no dia 29/07/2009, em sua residência.

> *Ah, contribuiu muito. Um exemplo, o Hospital Ferroviário, na época era um hospital bem equipado, tinha todo o maquinário, todos os aparelhos para exames, raio-x e outras coisas mais. E o atendimento do hospital, era um hospital moderno, na época, bem equipado e que atendia os ferroviários e os familiares. Tinha da ferrovia médicos excelentes, que atendiam também a cidade e médicos especializados que os funcionários da Goiás não havia necessidade de procurar nenhum outro hospital, a não ser o Hospital da Goiás. Então, era muito bem recebido o funcionário, tinha tratamento de primeira, né? [...] Agora, quanto à Escola Profissional, ela formava artífices para o aproveitamento da empresa. Por exemplo, no meu caso, eu fui aluno da Escola Profissional e depois ingressei como funcionário da ferrovia e, passado algum tempo, eu fui convidado pra ser professor da escola onde eu fui aluno, quer dizer, prata da casa, né? E mais tarde, com a aposentadoria dos chefes, dos diretores, aí eu assumi a diretoria por mais de dez anos, até eu me aposentar. Agora, a Escola Profissional, as atividades da escola era qualificá-lo, preparar o jovem para ser funcionário da ferrovia. Então, nós admitíamos lá na época filhos de ferroviários. Se sobrasse vaga, seria admitido o pessoal de fora, alunos de fora. Então, a duração do curso da Escola Profissional era três anos, e lá nós tínhamos assim, uma infinidade de áreas. Nós tínhamos mecânica, tínhamos carpintaria, marcenaria, tornearia e vários outros. Então, ali qualificava, vamos dizer assim, o jovem para um indicador para ocupar o cargo, desempenhar as funções na própria ferrovia. É claro que depois ele ia pegando com o trabalho que fosse executar, ia pegando experiência, até se transformar num verdadeiro ferroviário.*

Em sua fala, ele destacou que não apenas os recursos materiais da ferrovia (representados pelo complexo ferroviário) contribuíram para o desenvolvimento urbano e socioeconômico de Araguari, mas também os trabalhadores que eram responsáveis pelo funcionamento desse complexo, ou seja, os ferroviários. Ao ser questionado sobre sua opinião no que se refere à contribuição que os ferroviários representaram no desenvolvimento da cidade, afirmou:

> *Os funcionários da Estrada de Ferro Goiás, através dos seus salários, eles aplicavam aqui mesmo em Araguari, comprando terreno, construindo casas, né? E isso foi aumentando, principalmente a Vila Goiás, que inclusive ela tem o nome de Vila Goiás, depois passou para Bairro Goiás. Justamente porque era mais de funcionários que construíam as suas casas e o bairro foi expandindo até chegar ao ponto que chegou hoje. É um dos bairros mais populosos da cidade.*[27]

Essa contribuição dos ferroviários também foi ressaltada na fala de outro entrevistado[28], que ao ser questionado sobre a importância social e econômica da presença dos ferroviários na cidade na época da ferrovia, justificou tal importância da seguinte forma:

> *Porque passaram a residir definitivamente em Araguari. Os filhos continuaram, os pais aposentaram e os filhos continuavam. Criou-se um grupo de famílias ferroviárias, como aqui no bairro mesmo, Bairro Goiás, se você percorrer aqui, 90% é descendente de ferroviário, 95%. Fora dos outros lados da cidade. Se você conversar aí, vai ver que se não é filho, é neto de ferroviário [...].*

---

[27] Arsênio Paranhos Lopes.

[28] Valdote Pereira Marinho, 69 anos, ferroviário, vive na cidade há 65 anos.Entrevista realizada no dia 29/07/2009, em sua residência.

Percebe-se, em suas palavras, o destaque da perpetuação da importância da profissão de ferroviário pelas gerações familiares. No mesmo sentido, outro entrevistado também ressaltou em sua fala que o "ser ferroviário" é um estado permanente de vida. Desse modo, ele relatou que *[...] "ferroviário é ferroviário pra toda vida. Num existe ex-ferroviário, existe ferroviário aposentado, mas não é ex, ele não deixa de ser"*[29]. Nesse contexto, vale comentar o sentido que representava ser um ferroviário à época em que a ferrovia era o meio de transporte mais utilizado no país. De acordo com Alves (2003, p. 159):

> Ser ferroviário é um estado de espírito. No mínimo a gente aprende a ouvir, no apito triste das locomotivas, o rugido apertado da saudade nos cilindros do coração. E saber sentir a lembrança de momentos históricos construídos por tantos e tantos bons companheiros!

Neste momento do trabalho, reconhece-se a necessidade de se discutir acerca dos novos conteúdos materiais e da nova dinâmica que a cidade possuía na primeira metade do século XX, conforme será realizado a seguir.

1.5.2. Os conteúdos materiais e a dinâmica da cidade na primeira metade do século XX

O desenvolvimento urbano pode ser condicionado pela dinâmica comercial de determinado centro. A despeito da importância do capital agropecuário e industrial para tal desenvolvimento, a apropriação do excedente mercantil, possibilitada pelo capital comercial, imprime mudanças na estrutura urbana. Tais mudanças decorrem do fato de que a atividade comercial só pode se desenvolver efetivamente a partir da prestação de serviços, os quais possibilitam a implantação de infraestrutura essencialmente urbana, levando, assim, a um crescimento e desenvolvimento urbano.

Destarte, esse desenvolvimento compreende a implantação de infraestrutura básica para que o capital comercial tenha condições de reproduzir-se materialmente nesse espaço. Isso nos remete a refletir acerca da divisão territorial do trabalho, pois o processo histórico-geográfico de estruturação de determinado centro urbano obedece aos padrões estabelecidos por tal divisão, que possui sucessivas fases. Tais fases são engendradas pelas necessidades de reprodução do capital, que imprime uma nova dinâmica à sociedade, transformando e redefinindo os papéis, conteúdos e funções dos lugares.

---

[29] Arsênio Paranhos Lopes.

Antes de nos atermos à análise dos conteúdos materiais, aqui entendidos como a infraestrutura urbana, e da dinâmica da cidade de Araguari, que foram possibilitados a partir da posição ocupada em relação ao sistema ferroviário, é importante considerar que o aparelhamento urbano promovido na cidade nesse período foi possível devido à ampliação do fluxo de mercadorias que tal sistema proporcionou. Reitera-se que [...] "esta cidade mineira detinha praticamente o monopólio do fluxo de comercialização no sentido Goiás-São Paulo, o que lhe assegurava uma extraordinária capacidade de reter grande parte do excedente goiano" (BRANDÃO, 1989, p. 81).

A função de entreposto comercial assumida pela cidade contribuiu para o crescimento do comércio atacadista, representado pela presença de casas comerciais ligadas a esse setor, o que foi destacado na fala de um entrevistado[30]:

> *Então, nós tínhamos o comércio que florescia, grandes casas de atacadistas: Sr. Duvico França; a casa Patrícia, dos Aciolly; a Casa Aníbal, do Pereira e Companhia. Eram grandes entrepostos comerciais, grandes vendas comerciais, que exportavam ou que faziam intermediação da mercadoria que chegava pela Mogiana com o estado de Goiás.*

Algumas casas atacadistas foram destacadas em sua fala. A primeira que foi mencionada (Sr. Duvico França) refere-se à "Casa Lindolfo França e Companhia", que foi o estabelecimento comercial pioneiro da cidade, inaugurado na década de 1920 (foto 22).

A "Casa Patrícia" (foto 23) pertencia ao grupo "Petrônio Accioly S.A. Importação e Exportação", que na cidade de Araguari também possuía uma oficina da Chevrolet, um depósito de material de construção e um posto de gasolina. É importante destacar que esse posto encontra-se no mesmo local e ainda está em atividade, embora seja pertencente a outros empresários.

[30] Miguel Domingues de Oliveira.

Foto 22 - Araguari (MG): Casa Lindolfo França e Companhia (1920)
Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto (2009)

Foto 23 - Araguari (MG): Casa Patrícia (1950)
Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto (2009)

A importância do grupo Petrônio Accioly foi ressaltada na fala de um entrevistado, que afirmou:

> *[...] Petrônio Accioly era outro monstro sagrado da importação e exportação e comércio. Eles tinham uma casa de comércio diversificado, de ferramentas, ferragens em geral. Mas, o grosso do comércio deles era ali defronte à Casa da Cultura. Acima da Casa da Cultura era uma oficina, está lá até hoje os galpões, era uma oficina da Chevrolet. E defronte era um depósito de material para construção, que vendia materiais para construção não só para Araguari, mas para o estado de Goiás. Eram caminhões e caminhões de cimento que saíam, vagões de cimento que*

> *saíam daqui para lá. Cal, ferragens, saía tudo daqui. E eles tinham um posto de gasolina, que até hoje permanece lá no local, embora não seja mais deles.*[31]

A "Casa Aníbal" (foto 24), também mencionada por Miguel, era pertencente ao grupo "Pereira & Cia" e não se restringia ao setor comercial, mas também tinha atuação no ramo industrial. Os departamentos comerciais desse grupo eram, além dessa casa atacadista, uma oficina mecânica;, seção de peças para autos e máquina de beneficiar arroz. O grupo possuía também um escritório de representação comercial em Londres (Inglaterra), pois na época também atuava no setor de exportação de um metal precioso, o rutilo.

Foto 24 - Araguari (MG): Casa Aníbal, importadora e exportadora (1930)
Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto (2009)

A presença dessas casas atacadistas e a importância do comércio na cidade eram destaques não apenas nas reportagens dos jornais locais da cidade, mas também de cidades vizinhas, como Uberaba. Uma reportagem do Jornal Gazeta do Triângulo ilustra trechos que foram publicados no ano de 1938 no jornal Lavoura e Comércio, de Uberaba:

> O comércio araguarino, invejavelmente, é intenso e importante. E é por isso mesmo que existem alli numerosas casas e armazéns, de organização perfeita, e que fornecem e atendem a centenas de commerciantes de várias cidades triangulinas e goyanas. E a antiga Ventania tornou-se hoje uma cidade conhecida por toda parte, graças a vultosas transações com os principaes mercados brasileiros (JORNAL GAZETA DO TRIÂNGULO, 31/07/1938, n. 74, p. 5).

[31] Odilon Neves, 77 anos, jornalista profissional, vive na cidade há 77 anos. Entrevista realizada no dia 23/04/2009, no Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto.

Nesse contexto, a importância das diversas casas atacadistas presentes na cidade não era observada apenas em nível local, uma vez que as transações comerciais que eram realizadas não se restringiam apenas às cidades triangulinas. Essa afirmação se justifica pelo fato de que, segundo pesquisas nos jornais locais e nas entrevistas, observamos que tanto a "Casa Patrícia" quanto a "Casa Aníbal" possuíam uma filial na capital paulista[32].

Segundo nos relatou um entrevistado[33], a presença da filial da "Casa Aníbal" na cidade de São Paulo era motivo de orgulho para os araguarinos. Em sua entrevista, ele contou que quando trabalhava na capital paulista era questionado pelos seus colegas sobre a cidade em que residia, se esta possuía características de "cidade pacata do interior". Ele nos revelou que respondia mostrando a importância do comércio de Araguari, ao dizer que:

> *[...] até brincava com os meus colegas de rádio em São Paulo, a Rádio Record onde eu trabalhava. Eles me perguntavam: "Mineirinho, na sua terra índio anda nu na rua, joga flecha nos outros, assim?". Então eu mostrava pra eles [...] Casa Aníbal, Pereira e Companhia, filial de Araguari, importação e exportação.*

A partir de um álbum organizado pela Prefeitura Municipal de Araguari no ano de 1934, para ser apresentado na exposição de Uberaba, é possível destacar os principais estabelecimentos comerciais existentes na cidade à época, conforme pode ser observado no quadro 2.

O quadro 2 nos permite verificar a diversidade de produtos que eram comercializados nos estabelecimentos comerciais da cidade na década de 30. Tal diversidade foi expressa na fala de uma entrevistada[34], que afirmou: [...] "*eles eram grandes exportadores de tudo. E as lojas deles era como se fossem hoje grandes shoppings, [...], eram assim aquelas lojas que tinha de tudo*".

---

[32] De acordo com o que encontramos no Jornal Gazeta do Triângulo (13/02/1954, n. 1024, p. 3), a filial da "Casa Patrícia" tinha sua sede na Avenida São João, n. 1270, na cidade de São Paulo (SP).
A filial da "Casa Aníbal" localizava-se na Rua Miguel Carlos, n. 126, na cidade de São Paulo (JORNAL GAZETA DO TRIÂNGULO, 25/12/1954, n. 1060, p. 5).

[33] Odilon Neves.

[34] Gessy Carísio de Paula, 68 anos, escritora, vive na cidade há 68 anos. Entrevista realizada no dia 22/04/2009, em sua residência.

Estabelecimento comercial	Grupo comercial	Produtos comercializados
Casa Aníbal	Pereira & Companhia	Comércio geral
Casa Brasil	Kamil & Filhos	Mantimentos, molhados, fazendas[1], vidros e quadros
Casa Chic	Jovino Bittencourt	Fazendas finas e modas
Casa Confiança	Carlos Blikstein & Companhia	Móveis
Casa Cruz	Manoel Cruz	Molhados e gêneros do país
Casa Econômica	Augusto Costa	Cereais por atacado
Casa Estrella	Nader & Irmão	Fazendas, chapéus e miudezas
Casa Glória	Wady Daher	Fazendas finas e modas
Casa Mascotti	Michel Kalaf	Fazendas e chapéus
Casa Minerva	A. Porto & Companhia	Comércio geral
Casa Nova	João Berberian	Fazendas, calçados e chapéus
Casa Patrícia	Petrônio Accioly & Companhia	Acessórios de automóvel e ferrragens
Casa Porto	J. Porto & Companhia	Comércio geral
Casa Primavera	Nagib Elias	Fazendas finas e modas
Casa Rocha	José Rocha	Comércio geral
Casa Serrador	Póvoa & Irmão	Mantimentos e molhados
Casa Verde	Manoel Bento da Silva	Comércio geral
Casa Vermelha	Antônio Abdalla	Fazendas, calçados e chapéus
Casa Violeta	Anaximandro Alvarenga	Comércio geral
Casa Zacharias	Luiz Zacharias & Filho	Especialidades em calçados
Casas Pernambucanas[2]	Arthur Lundgren & Companhia Ltda	Fazendas
David & Companhia	-	Ferragens e artigos grossos em geral
Empório Celeste	Jesus & Irmão	Mantimentos e molhados
Nephtaly Vieira	-	Relojoaria, ourivesaria, cristais e louça fina
Orlando de Lúcia	-	Relojoaria, ourivesaria, cristais e louça fina

Quadro 2 - Araguari (MG): estabelecimentos comerciais da cidade (1934)

Notas do quadro: (1) A palavra "fazendas" era utilizada, à época, como sinônimo de panos e tecidos
(2) Atualmente, "Casas Pernambucanas" é o único estabelecimento comercial que ainda permanece na cidade de Araguari
Fonte: Adaptado de "Município de Araguari" (1934, p. 11-12)
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

Esses estabelecimentos ocupavam um importante papel nas transações comerciais que eram realizadas entre Araguari e diversas cidades goianas. A população dos núcleos urbanos do sul de Goiás dirigia-se a essa cidade com o objetivo de comercializar os gêneros alimentícios, que abasteciam o mercado consumidor araguarino e também eram exportados para o estado de São Paulo pela Mogiana, tais como toucinho, fumo, açúcar mascavo e rapadura.

Além disso, essa população comprava os produtos manufaturados que eram comercializados nesses estabelecimentos, tais como tecidos e ferragens. A reportagem do Jornal Gazeta do Triângulo sobre os bares do passado ressalta a importância dessas trocas comerciais para a dinamicidade econômica de Araguari:

> Araguari. Década de 20/30. [...] Nesse período, que os anos distanciam cada vez mais, Araguari, burgozinho dinamizado, possuía um comércio que dava inveja às cidades vizinhas. Carros provenientes de Goiás, trazendo toucinho em fardos, fumo, açúcar mascavo, rapaduras e levando em contrapartida, para além limites, arame farpado, farinha de trigo, querosene, cebolas, cervejas em caixas. O intercâmbio e o volume de comércio com os goianos faziam o progresso da cidade [...] (GAZETA DO TRIÂNGULO, 15/03/1976, n. 4159, p. 1).

Essa reportagem destaca também a presença de hospedarias, ou seja, hotéis e pensões que eram utilizados não apenas pela população goiana, mas também por passageiros da ferrovia Mogiana e, posteriormente, pela Estrada de Ferro Goiás, que também desempenhou um importante papel na economia araguarina.

A importância da presença desses hotéis para o desenvolvimento comercial da cidade de Araguari foi ressaltada na fala de um entrevistado, que afirmou:

> *[...] embora Araguari ainda devesse ser uma cidade pequena, uma população ainda não muito ampla, mas o movimento de pessoas de fora, de mercadorias de fora que passava por aqui era muito grande. Então, o comércio de Araguari se desenvolveu extremamente, até hoje há resquícios desse desenvolvimento. Você é nova, eu de certa forma, me lembro de alguns aspectos. No alto da Esplanada ali das estações, onde hoje é a Prefeitura, e onde a Mogiana existia, só de hotéis, tinha nove ou dez hotéis naquela região.*[35]

Os principais hotéis e pensões da cidade de Araguari na década de 1930, com a respectiva localização, são apresentados no quadro 3.

---

[35] Natal Nader, 71 anos, advogado e professor universitário, vive na cidade há 71 anos. É membro de uma família considerada “tradicional” na cidade de Araguari. Entrevista realizada no dia 30/07/2009, em sua residência.

Hotéis e pensões	Localização
Hotel Apparecida	Avenida São Paulo
Hotel Avenida[1]	Praça da Constituição
Hotel Brasil	Rua Lindolpho Rodrigues Cunha
Hotel Carneiro	Rua Rui Barbosa
Hotel Central	Praça da Matriz
Hotel Modelo	Rua Afonso Pena
Pensão Aurora	Rua Estrella do Sul
Pensão Goyana	Avenida São Paulo
Pensão Guarany	Rua da Estação
Pensão Japoneza	Rua da Estação
Pensão Mineira	Rua da Estação
Pensão Mogyana	Rua da Estação
Pensão Romano	Avenida São Paulo
Pensão Santa Therezinha	Praça João Pessoa

Quadro 3 - Araguari (MG): hotéis e pensões da cidade (1934)
Fonte: Adaptado de "Município de Araguari" (1934, p. 8)
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

Dentre os hotéis e pensões listados no quadro 3, o Hotel Avenida é o único que ainda permanece na cidade de Araguari. Após ter recebido a denominação de Hotel Araguari, atualmente é chamado de Hotel Havaí (foto 25) e mantém sua funcionalidade frente à dinâmica urbana de Araguari.

Foto 25 - Araguari (MG): Hotel Havaí (2009)
Autora: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

O Hotel Central foi demolido, sendo que, no local onde se localizava, em frente à Praça da Matriz, resta apenas um muro que integrava a arquitetura do prédio (foto 26).

Foto 26 - Araguari (MG): local onde se localizava o Hotel Central (2009)
Autora: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

Não obstante o fato de não ter sido listada no quadro 3, em função de sua implantação ter ocorrido após o ano de 1934, consideramos importante destacar a presença da pensão Minas-Goiás, que desempenhou um importante papel nos tempos da ferrovia. A pensão localizava-se no cruzamento entre a Rua Marciano Santos (antes conhecida como Rua da Estação) e Rua. Dr. Canabrava, tendo, portanto, uma localização estratégica em função dos passageiros que desembarcavam na estação da Mogiana. Apesar de algumas alterações, há a permanência de características no imóvel que abrigava tal pensão, que atualmente possui a função residencial (foto 27).

A presença desse imóvel nos revela a permanência de formas espaciais que podem sofrer mudanças em sua função. Consideramos importante recorrer às análises de Santos (1985), que nos aponta que as diversas mudanças da sociedade condicionam não apenas novas funções, mas nova organização espacial aos lugares. De acordo com o autor: “[...] sempre que a sociedade (a totalidade social) sofre uma mudança, a forma ou objetos geográficos (tanto os novos como os velhos) assumem novas funções; a totalidade da mutação cria uma nova organização espacial” (SANTOS, 1985, p. 49):

Foto 27 - Araguari (MG): imóvel que abrigava as dependências da Pensão Minas-Goiás (2009)
Autora: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

A importância da forma está condicionada ao valor social que a sociedade lhe atribui e tal valor está relacionado à estrutura social existente em cada período. Há que se considerar que a recriação das formas não acompanha a mesma velocidade e intensidade das mudanças estruturais e, por isso, as formas do passado permanecem, mesmo que novas funções lhe sejam atribuídas pela sociedade. A forma é, assim, um fator social e:

> [...] uma vez criada e usada na execução da função que lhe foi designada, a forma freqüentemente permanece aguardando o próximo movimento dinâmico da sociedade, quando terá a probabilidade de ser chamada a cumprir uma nova função. A cada mudança, fruto das novas determinações de parte da sociedade, não se pode voltar atrás pela destruição imediata e completa das formas da determinação precedente. Tal destruição não é só por vezes indesejável e dispendiosa, como ainda é de fato impossível (SANTOS, 1985, p. 55).

O funcionamento dos estabelecimentos comerciais da cidade só foi possível devido à infraestrutura presente. É importante destacar que, em 1910, houve a inauguração da energia elétrica em Araguari, que era um acontecimento muito esperado pela população da cidade. Conforme nos aponta Mameri (1988, p. 70):

> O agente executivo municipal, Olímpio Ferreira dos Santos marcou a inauguração popular para o dia 15 de novembro, contando com o apoio de líderes da cidade, destacando-se a presença do Coronel Marciano Santos. Publicou edital, pedindo aos moradores que embelezassem as casas, em virtude de visita de autoridades de cidades vizinhas, como Uberaba, Uberabinha e Estrela do Sul.

Segundo reportagem do Jornal O Sport (06/11/1910, n. 23, p. 1), a inauguração foi comemorada com grande entusiasmo pela população, que assistiu à festa comandada por uma banda musical da cidade de Uberaba. A energia elétrica representava um importante marco no contexto das cidades, visto que sua conquista pela população de determinado núcleo urbano era interpretada como um importante passo para o progresso e para a dinamização urbana, em virtude dos benefícios que trazia não apenas às residências, mas também aos setores comercial e industrial. Em Araguari, esse fenômeno não fugiu à regra, pois:

> O acontecimento veio fortalecer os passos de Araguari na caminhada para o progresso. Era acontecimento decisivo, que contribuiu para ocasionar mais dinamismo e robustecer a mentalidade dos habitantes. É como se Araguari saísse da escuridão das sombras para entrar na catedral encantada de novo tempo, que a eletricidade é capaz de proporcionar e que o entusiasmo dos habitantes robustece e incentiva (MAMERI, 1988, p. 72).

A empresa de fornecimento de energia elétrica na cidade era “Empresa Força e Luz de Araguari”, uma filial da Companhia Prada de Eletricidade. Essa companhia constituía-se em uma concessionária formada por capitais privados paulistas e prestava os serviços de produção, transmissão e distribuição de energia elétrica a Araguari e também a Uberlândia. A contribuição que tais serviços representaram à utilização de máquinas de beneficiamento de cereais e ao processo de industrialização (ainda incipiente) em ambas as cidades é inegável. Todavia, o aumento da demanda a partir da década de 1950 exigia a tomada de novas providências. Mesmo frente a essa demanda, foi somente na década de 1970 que a CEMIG (Centrais Elétricas de Minas Gerais) encampou a Companhia Prada e passou a atuar na região do Triângulo Mineiro.

A inauguração da telefonia em Araguari também ocorreu no ano de 1910 e foi o Padre Joaquim Augusto de Sousa Amorim, vigário na cidade no período de 1906 a 1912, quem deu o passo definitivo que possibilitou o alcance dessa importante conquista. De acordo com Mameri (1988), esse padre destacava-se pelo seu empreendedorismo e determinação e, assim, planejou a realização de diversas iniciativas, dentre as quais se destaca a telefonia. Juntamente com Lásaro Ferreira, o pároco Joaquim remeteu um ofício à Câmara Municipal apresentando a proposta de criação da “Empresa Telephonica” e solicitando que a rede telefônica fosse estendida aos pontos convenientes do município.

No dia 10 de março de 1910, a solicitação recebeu parecer favorável da Comissão de Negócios e Justiça da Câmara Municipal e, por intermédio da Lei 145, de 15 de abril de 1910, deu-se a autorização para a assinatura de contrato com os requerentes. Esse documento

concedia aos concessionários a garantia de propriedade e exploração do serviço telefônico no município no prazo de 25 anos. Ao final desse período, todo o material existente da empresa seria revertido em benefício da municipalidade, sem a geração de nenhum ônus para a Câmara. No dia 31 de julho de 1910, ocorreu a inauguração oficial da rede telefônica em Araguari e a empresa fundada recebeu a denominação de "Companhia Telefônica Nossa Senhora Aparecida".

Conforme nos aponta Mameri (1988, p. 74), os aparelhos telefônicos eram "tocados a magneto. Através de fios seguros em postes, comunicava-se com o centro onde a funcionária efetuava a ligação com o destinatário". A princípio, a atuação das linhas de telefone restringia-se à área urbana do município, todavia, com a evolução dos planos da companhia, houve extensão das linhas ao distrito de Piracaíba (pertencente ao município de Araguari), a São Pedro de Uberabinha (atual município de Uberlândia), a Chapetuba, Tupaciguara, Ituiutaba e Santa Rita do Paranaíba (atual município de Itumbiara, no estado de Goiás).

A "Companhia Telefônica Nossa Senhora Aparecida" teve vários proprietários e quando foi comprada por Abílio Ferreira, houve a ampliação dos serviços telefônicos no município de Araguari. O número de linhas instaladas triplicou, passando do número de 100 para 300 linhas, e a rede telefônica foi estendida ao distrito de Amanhece e à localidade rural de Porto dos Barreiros.

No dia 17 de abril de 1952, foi fundada a CTA (Companhia Telefônica Araguarina) e três anos após essa fundação, a cidade contou com a conquista de telefones automáticos. Com o Programa de Estatização dos Meios de Comunicação, em novembro de 1983, a Companhia Telefônica Araguarina foi encampada pelo estado de Minas Gerais e passou a denominar-se TELEMIG (Telecomunicações de Minas Gerais). É importante destacar que, em 1998, houve a privatização da TELEMIG, sendo adquirida pelo consórcio TELEMAR (Telemar Norte Leste S.A.). Em 2007, a empresa TELEMAR passou a se denomimar Oi, atual companhia telefônica que presta os serviços telefônicos à cidade de Araguari.

Considera-se que, a despeito da importância da conquista da energia elétrica e da telefonia para Araguari, esses acontecimentos não podem ser analisados de forma isolada. Reconhece-se, desse modo, a necessidade da análise da evolução urbana da cidade em comparação com outras cidades da região. Destarte, na década de 1920, a cidade já se despontava no cenário regional com sua infraestrutura e equipamentos urbanos frente às demais cidades do Triângulo Mineiro, como pode ser observado na tabela 3.

Tabela 3 - Triângulo Mineiro (MG): infraestrutura urbana das principais cidades (1920)

Município	Focos de iluminação pública	Casas iluminadas	Aparelhos telefônicos
Araguari	450	870	540
Araxá	370	371	168
Conquista	200	108	35
Estrela do Sul	-	-	-
Frutal	375	795	255
Ituiutaba	300	160	1
Monte Alegre	-	-	24
Monte Carmelo	200	120	-
Patrocínio	282	150	39
Prata	-	-	73
Sacramento	295	285	45
Tupaciguara	-	-	13
Uberaba	440	1.830	473
Uberlândia	202	189	90
Total	**2912**	**4878**	**1346**

Nota da tabela: (-) Dados não encontrados
Fonte: Adaptado de BRANDÃO (1989, p. 100)
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

A análise da tabela 3 possibilita entender a importância de Araguari pela sua infraestrutura urbana. Em relação aos focos de iluminação pública, a cidade detinha 15,45% do total existente entre todas as que foram analisadas. A cidade de Uberaba, que também passava por um significativo incremento urbano à época, possuía 15,10% do total analisado (2.912 focos).

No que se refere à existência de casas iluminadas, a cidade de Araguari era superada por Uberaba, que detinha 37,50% do total das cidades analisadas. Em Araguari, havia 870 casas iluminadas, o que corresponde a 17,83% do total analisado (4.878 casas).

Os aparelhos telefônicos eram em número de 540 na cidade de Araguari, equivalente a 40,12% do total existente em todas as cidades analisadas. A cidade de Uberaba possuía 473 aparelhos, representando 35,15% do total (1.346 aparelhos).

Araguari também assumiu uma função centralizadora em relação ao beneficiamento de arroz que era produzido na região, conforme nos aponta Brandão (1989). Em 1930, a cidade contava com sete máquinas que beneficiava esse produto. Havia ainda três máquinas de

beneficiar algodão, um curtume, uma beneficiadora de cal, uma fundição e uma charqueada. Em nossa pesquisa nos jornais locais, verificamos que a charqueada a qual o autor se refere trata-se da Charqueada Progresso, que foi implantada no ano de 1918 e, posteriormente, foi denominada Charqueada Hilda, que funcionou durante mais de três décadas na cidade. Destaca-se a importância da industrialização do charque em Araguari, pois:

> [...] representou um fator de progresso para a cidade e um elo de integração das pastagens triangulinas e sul-goianas com os grandes mercados consumidores de carne, localizados no Rio de Janeiro e em São Paulo. A introdução de maquinaria especializada, ao lado da construção de amplas instalações industriais, possibilitou o abate sistemático das reses e o tratamento higiênico de fardos de charque e couros curtidos para exportação (GAZETA DO TRIÂNGULO, 23/03/1980, n. 4658, p. 1).

A importância dessa charqueada não se restringia apenas ao cenário local, visto que, na mesma reportagem, é ressaltado que: “Em época particularmente difícil, durante a Segunda Guerra Mundial, a Charqueada Hilda participou do abastecimento de setores de vital importância para a segurança nacional e, até mesmo, do Exército Brasileiro” (GAZETA DO TRIÂNGULO, 23/03/1980, n. 4658, p. 4).

Em consonância com a dinamicidade comercial araguarina, no ano de 1934, surgiram entre os principais comerciantes de Araguari as primeiras ideias de se criar uma associação comercial na cidade. Conforme nos aponta Machado (1995), a iniciativa partiu de Gerson Costa e de Joaquim Alves Pereira, mais conhecido como Joaquim Aníbal, proprietário da “Casa Aníbal”. Esse último liderou o movimento de luta pela conquista dessa associação e remeteu uma correspondência a Associação Comercial de Minas Gerais da capital mineira, com a solicitação de procedimentos que deveriam ser adotados para que a ideia pudesse se efetivar de fato. Nesse sentido, é importante considerar as condições dos setores comercial e industrial da cidade, que:

> [...] apesar de precários eram dinâmicos. Possuíamos mais de uma dezena de máquinas de beneficiamento de arroz, nosso principal produto de exportação, que era enviado via férrea para São Paulo, juntamente com o feijão roxinho de excelente qualidade, também aqui produzido. Três casas de ferragens e materiais de construção em geral, dois ou três atacadistas de secos e molhados em grande porte, mais ou menos uns trezentos ou quatrocentos estabelecimentos comerciais entre grandes e pequenos. Duas fábricas de manteiga, duas charqueadas, um curtume [...]. A gasolina era vendida em caixas de duas latas ou em bombas manuais por uns poucos comerciantes credenciados (MACHADO, 1995, p. 7).

A fundação da ACIA (Associação Comercial e Industrial de Araguari) ocorreu no dia 19 de maio de 1935 e a preocupação maior de seus dirigentes estava relacionada à abertura de estradas, pois as existentes eram em número reduzido e resultavam de iniciativas particulares,

havendo a cobrança de pedágios pelos investidores da construção. A importância da abertura de estradas para a cidade de Araguari pode ser justificada na medida em que:

> Estradas abertas trazem negócios, lucros, movimento e circulação de mercadorias. Araguari precisava expandir, comunicar com os vizinhos de Monte Carmelo, de Patrocínio, de Corumbaíba, de Goiânia, a capital nascente que despontava acenando trabalho, riquezas, progresso (MACHADO, 1995, p. 7).

Frente à necessidade de abertura de estradas e de investimentos urbanísticos que pudessem trazer melhorias para a cidade e o município de Araguari como um todo, a Associação Comercial incentivou a organização de uma companhia, constituída com capital privado. Essa foi denominada de Companhia Melhoramentos de Araguary e tratava-se de [...] "um tentame em que os promoventes pretendem, concretizando as suas atividades em obras de notória utilidade pública, crear, sobretudo, incentivos poderosos ao progresso econômico e cultural da cidade, município e zonas próximas" (O TRIÂNGULO, 17/02/1935, n. 272, p. 1).

A organização da Companhia Melhoramentos de Araguary coaduna com o intenso dinamismo econômico o qual a cidade de Araguari vivenciou na década de 1930. Pode-se considerar que esse dinamismo perdurou durante a década seguinte. Todavia, na década de 1950, a economia da cidade ingressou em um processo de estagnação e ruptura, conforme será abordado mais à frente.

Nesse contexto, essa Companhia foi de substancial importância para a economia da cidade, visto que representou a abertura de novas rotas que possibilitaram o estabelecimento de relações comerciais com outros núcleos urbanos goianos, como Corumbaíba, Caldas Novas, dentre outros.

De acordo com a reportagem do Jornal O TRIÂNGULO (18/07/1935. n. 20, p. 1), a Companhia construiu uma ponte interestadual sobre o Rio Paranaíba, que faz a divisa entre os estados de Minas Gerais e Goiás, ligando Araguari ao município de Corumbaíba. Inicialmente, essa ponte foi denominada Benedito Valadares, sendo popularmente conhecida como Ponte do Veloso. Atualmente, ela recebe a denominação de Ponte Quinca Mariano.

A construção da ponte, que representou um alto investimento à época, no valor de um mil e oitocentos contos de réis, viabilizou o contato que não era possibilitado via transporte ferroviário com outras cidades goianas as quais não eram servidas pela Estrada de Ferro Goiás. De acordo com a reportagem, a importância dessa ponte para Araguari é justificada pelo fato de que representava a abertura de grandes possibilidades, uma vez que a colocava em contato com diversos centros comerciais do estado de Goiás. O texto da reportagem corrobora essa afirmação, pois considerava-se que, com a conclusão da construção da ponte,

haveria [...] “para o commercio local, motivos de júbilo e fundadas razões de contentamento. É que se abre para a nossa cidade uma zona de grandes possibilidades e nos põe em contacto com diversos centros commerciaes do Estado de Goyaz” (O TRIÂNGULO, 18/07/1935. n. 20, p. 1)

Como reflexo e, ao mesmo tempo, condicionante do progresso da cidade, foram implantados equipamentos urbanos ligados aos setores de saúde e educação. No ano de 1918, por exemplo, foi fundado o centro médico Santa Casa de Misericórdia (foto 28).

Foto 28 - Araguari (MG): Santa Casa de Misericórdia (2009)
Autora: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

Esse hospital encontra-se em atividade até os dias de hoje, tendo a maior parte de seus serviços ligados ao SUS (Sistema Único de Saúde). Os pacientes atendidos no Pronto Socorro Municipal de Araguari são encaminhados para esse hospital, conforme será abordado no capítulo 3, no qual discutiremos sobre os fluxos de saúde na cidade.

Na primeira metade do século XX, dois outros estabelecimentos de saúde foram implantados em Araguari: a Casa de Saúde Santa Marta, no ano de 1921; e a Casa de Saúde São Sebastião - posteriormente denominado Hospital São Sebastião -, no ano de 1926 (foto 29).

Foto 29 - Araguari (MG): Hospital São Sebastião (1960)
Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto (2009)

Em 1919, foi fundada a Escola Normal e Técnica de Comércio Sagrado Coração de Jesus, que pertencia à Congregação do Sagrado Coração de Maria, de Berlaer (Bélgica), e era dirigida por oito irmãs pertencentes a essa congregação. A liderança desse colégio, também conhecido como "Colégio das Freiras", era responsabilidade de Madre Maria Blandina. Os cursos oferecidos eram restritos ao gênero feminino e consistiam em: Bordados, Contabilidade, Datilografia, Primário, Ginasial, Normal, Música e Pintura[36] (fotos 30 e 31).

Foto 30 - Araguari (MG): Colégio Sagrado Coração de Jesus (1930)
Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto (2009)

[36] O Curso Primário referia-se às séries 1ª a 4ª; que hoje correspondem às séries iniciais do Ensino Fundamental. O Curso Ginasial era referente às séries 5ª a 8ª, que hoje são correspondentes às séries finais do Ensino Fundamental. O Curso Normal era destinado à formação de moças que iriam atuar na carreira de magistério, ministrando aulas na educação infantil.

Foto 31 - Araguari (MG): Colégio Sagrado Coração de Jesus (2009)
Autora: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

No contexto atual, o prédio ainda funciona como instituição escolar, sendo uma escola parceira do Sistema COC de Ensino, com níveis fundamental e médio, e curso pré-vestibular. Esse fato nos leva a pensar na permanência da função dessa forma espacial e em sua importância na estrutura e paisagem urbana, pois nos oferece a possibilidade de compreensão da organização espacial da cidade. Nesse sentido, é interessante recorrer às ideias desenvolvidas por Santos (1985, p. 50), pois para o autor, a paisagem [...] "é formada pelos fatos do passado e do presente. A compreensão da organização espacial, bem como de sua evolução, só se torna possível mediante a acurada interpretação do processo dialético entre formas, estruturas e funções através do tempo".

Dessa maneira, a permanência da função frente às mudanças na forma espacial, na estrutura e na organização da cidade, mudanças essas decorrentes dos processos socioespaciais, nos faz pensar na manutenção da oferta de um serviço urbano através do tempo, bem como na rede de serviços que já começavam a ser constituídos em nos tempos da ferrovia.

O prédio do Colégio Sagrado Coração de Jesus ainda desempenha a mesma função para o qual foi construído, ou seja, oferece um serviço que teve a sua constituição no passado, mantendo-se através do tempo com a evolução urbana de Araguari.

O ano de 1926 foi marcado pela inauguração do Colégio Regina Pacis. A ideia de construção desse colégio surgiu em maio de 1925, época em que o Padre Norberto Poelman, que era provincial da Congregação dos Padres dos Sagrados Corações na Holanda, veio para o

Brasil e se estabeleceu na Diocese de Uberaba. O bispo dessa cidade na época, Dom Antônio de Almeida, apontou a proposta da fundação de um colégio na cidade de Araguari.

A efetivação dessa proposta foi realizada pelos padres Gil van den Boogart e Matias van Rooy. A dificuldade de realização da obra é apontada em um histórico: “Estabelecer um colégio em Araguari, naquela época, significava simplesmente desafiar o impossível, sacar sôbre o imprevisto, como alguém que emitisse um cheque para cobri-lo com o dinheiro de loteria ainda por correr” (UM MARCO NO CAMINHO, 1951, p. 13).

Em 18 de maio de 1926, ocorreu a fundação do Colégio Regina Pacis e somente em 1943 foi oficializada a autorização de funcionamento por meio do Decreto n. 11.351, do Governo Federal. Em 1933, essa instituição contava com 60 alunos, sendo que, no ano seguinte, a necessidade de ampliação dos prédios já era sentida. Nesse sentido, vale destacar que:

> Em 1935 importantes construções foram levantadas à Avenida Minas Gerais e em 1944 ficou pronto o vistoso prédio Padre Anchieta. Então o Regina Pacis dispunha de amplas e modernas instalações para 250 internos. Estava repleto. (JORNAL BOTIJA PARDA, 24/03/1974, n. 230, p. 1).

Com características de um colégio confessional (foto 32), funcionava em sistema de internato, semi-internato e externato e possuía como objetivo [...] “a formação integral dos seus alunos: a formação do caráter ao lado de sólida instrução, convencido de que o valor cívico, moral e social do homem está em razão direta com a solidez de suas convicções religiosas” (UM MARCO NO CAMINHO, 1951, p. 3).

Foto 32 - Araguari (MG): Colégio Regina Pacis (1930)
Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto (2009)

Eram oferecidos o Curso Primário e de Admissão[37], Secundário, Ginasial e também o Curso de Datilografia. Os alunos dos anos iniciais do Curso Primário (primeiro e segundo ano) ingressavam com nove anos e, em sistema de internato, frequentavam as aulas no "Externato Santa Terezinha", que se constituía em um departamento do Colégio Regina Pacis.

No contexto atual, o prédio que abrigava as dependências do Colégio Regina Pacis corresponde à instituição de nível superior da cidade, a UNIPAC, conforme pode ser observado na foto 33. A mesma reflexão que foi realizada acerca da importância do Colégio Sagrado Coração de Jesus para a cidade de Araguari também pode ser pensada para o Colégio Regina Pacis. Observa-se a permanência da função dessa forma espacial, a despeito de todas as mudanças decorrentes do processo de evolução urbana.

Foto 33 - Araguari (MG): Universidade Presidente Antônio Carlos (2009)
Autora: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

A "Escola Técnica de Comércio" (foto 34) também configurava-se como em um departamento desse colégio. A estrutura desse prédio, atualmente, abriga as dependências do Conservatório Estadual de Música e Centro Interescolar de Artes Raul Belém, como pode ser observado na foto 35.

[37] O curso de Admissão referia-se a uma etapa de transição do Curso Primário (1ª a 4ª série) para o Curso Ginasial. Assim, corresponde à atual 5ª série do Ensino Fundamental.

Foto 34 - Araguari (MG): Escola Técnica de Comércio Araguari (1940)
Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto (2009)

Foto 35 - Araguari (MG): Conservatório Estadual de Música e Centro Interescolar de Artes Raul Belém (2009)
Autora: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

Em reportagem do Jornal Botija Parda (24/03/1974, n. 230, p. 1), que traz alguns apanhados da história do Colégio Regina Pacis, nota-se a importância que os internatos tinham no contexto educacional da época: “Meio século atrás, um bom internato de padres ou de freiras era o que de mais perfeito havia para uma formação integral. Internatos eram indispensáveis por falta de escolas na roça e de ginásios nas cidades do interior [...]”. De

acordo com a reportagem, no ano de 1933 o colégio contava com alunos provenientes não apenas de cidades do Triângulo Mineiro, mas também do sul de Goiás.

Um fator interessante e que merece ser destacado é que a publicidade do Colégio nos jornais de Araguari estava vinculada à divulgação da localização da cidade em relação ao sistema de transportes ferroviário e aéreo. O destaque era de que o “melhor Colégio do Brasil Central” estava localizado na cidade que era “ponto final da Estrada de Ferro Mogiana”, “ponto inicial da Estrada de Ferro Goiás” e “servida pelas linhas aéreas Vasp, Aerovias e Nacional” (JORNAL GAZETA DO TRIÂNGULO, 25/12/1954, n. 1060, p. 5).

Indubitavelmente, a importância que o Colégio Regina Pacis mantinha no contexto regional estava ligada, dentre outros fatores, à presença da ferrovia. Esse meio de transporte possibilitava o deslocamento de alunos provenientes de cidades mineiras e goianas que se dirigiam para Araguari e que desfrutavam dos serviços educacionais oferecidos por esse colégio.

Na perspectiva de analisar a relevância do Colégio Regina Pacis na cidade de Araguari, consideramos que ela poderia ser compreendida a partir da análise do local de origem dos alunos que estudavam nesse colégio à época, ou seja, dos municípios em que residiam. Analisando a procedência dos alunos internos do Curso Primário do Ginásio, junto aos cadernos de matrículas dos anos de 1930 a 1937, foi possível entender quais eram os municípios em que esse colégio exercia influência. Esses cadernos trazem o endereço residencial de cada um dos alunos e os dados compilados foram organizados na tabela 4.

A tabela 4 possibilita verificar que entre os anos de 1930 e 1937, os alunos internos do curso primário do Colégio Regina Pacis eram provenientes de municípios dos estados de Minas Gerais e Goiás. Os alunos de municípios mineiros que estudavam nesse colégio representavam 82,48% do total (353 alunos), enquanto que os municípios goianos eram responsáveis por 17,52% (75 alunos) desse total.

Analisando os dados mais representativos, é possível observar que entre o total de matrículas realizadas nesse período, a maior representatividade era de alunos do município de Araguari, que possuía 70,56% (302 alunos) desse total. O município de Goiandira, localizado no estado de Goiás, era representado por 2,57% (11 alunos) do total, seguido por Pires do Rio, que possuía 10 alunos, o que equivale a 2,33% do total.

Tabela 4 - Araguari (MG): procedência e número de alunos internos do Curso Primário do Ginásio do Colégio Regina Pacis (1930-1937)

Municípios de origem dos alunos	Estado	Número de alunos
Abadia dos Dourados	MG	03
Anhanguera	GO	03
Araguari	MG	302
Boa Vista do Quilombo[1]	GO	02
Bonfim de Goiás[2]	GO	04
Buriti Alegre	GO	03
Campo Formoso[3]	GO	02
Cascalho Rico[4]	MG	02
Catalão	GO	05
Corumbá de Goiás	GO	02
Corumbaíba	GO	02
Cristalina	GO	02
Cumari	GO	03
Douradoquara[5]	MG	05
Estrela do Sul	MG	06
Goiandira	GO	11
Goiás	GO	01
Grupiara[6]	MG	02
Ipameri	GO	03
Iraí	MG	02
Ituiutaba	MG	01
Januária	MG	04
Jataí	GO	02
Leopoldo de Bulhões	GO	01
Monte Alegre	MG	01
Monte Carmelo	MG	07
Nova Ponte	MG	01
Pires do Rio	GO	10
Pouso Alto	MG	01
Prata	MG	07
Santa Cruz de Goiás	GO	02
Santa Rita do Paranaíba[7]	GO	02
Tupaciguara	MG	01
Uberlândia	MG	08
Urutaí	GO	09
Vianópolis	GO	05
Total		**428**

Notas da tabela: (1) Boa Vista do Quilombo era um povoado de Nova Aurora que, à época, era distrito de Goiandira, GO. Atualmente, corresponde ao município de Nova Aurora, GO
(2) Atual município de Silvânia, GO
(3) Atual município de Orizona, GO
(4) À época, Cascalho Rico era distrito do município de Estrela do Sul, MG
(5) À época, Douradoquara era distrito do município de Monte Carmelo, MG
(6) À época, Grupiara era distrito do município de Estrela do Sul, MG
(7) Atual município de Itumbiara, GO
Fonte: Arquivo Colégio Regina Pacis (1930-1937)
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

O número de alunos provenientes do município goiano de Urutaí representava 2,10% do total, ou seja, 09 alunos. O município de Uberlândia possuía 08 alunos matriculados, o que representa 1,86% do total. Os municípios de Prata e Monte Carmelo possuíam 07 alunos, o que corresponde a 1,63% do total. Os demais municípios possuíam representatividades menos expressivas, quais sejam: Estrela do Sul, com 6 alunos ou 1,40% do total; Catalão, Douradoquara e Vianópolis, com 5 alunos cada ou 1,16% do total; Bonfim de Goiás e Januária, com 4 alunos cada ou 0,93% do total; Abadia dos Dourados, Anhanguera, Buriti Alegre, Cumari, Ipameri e Santa Rita do Paranaíba, com 3 alunos cada ou 0,70% do total; Boa Vista, Campo Formoso, Cascalho Rico, Corumbá de Goiás, Corumbaíba, Cristalina, Grupiara, Iraí, Jataí e Santa Cruz de Goiás, com 2 alunos cada ou 0,46% do total; e Goiás, Ituiutaba, Leopoldo de Bulhões, Monte Alegre, Nova Ponte, Pouso Alto e Tupaciguara, com 1 aluno cada ou 0,23% do total.

A importância do colégio no contexto local e regional e a influência que Araguari exercia, não apenas em função do comércio, mas também dos serviços de educação e saúde que eram oferecidos, foram destacadas na fala de um entrevistado[38]:

> *[...] além do comércio, aqui se tornou um centro de medicina e de ensino. O Regina Pacis, dos padres, com o Colégio Sagrado Coração, das freiras, eles foram pontos importantes no aculturamento de toda a região de Goiás, porque exatamente aqui, na sede da ferrovia, para cá vieram os colégios, se instalaram aqui, dos Sagrados Corações, dos padres e das feiras, isso possibilitou o aculturamento e a cultura de todo o estado de Goiás aqui, de Minas também. Grandes autoridades de Goiás, quase todas, estudaram em Araguari. Além do ensino, a medicina também veio pra cá, criou-se Casas de Saúde, a Santa Casa, Santa Marta, São Sebastião, passou a ser um centro médico de irradiação de saúde, Goiás ainda não tinha isso. Então, tudo era em Araguari. Depois o progresso foi chegando a Goiás, lá foram construindo os hospitais, foram construindo os colégios e a cidade, como todas as outras, foi perdendo uma parte dessa influência.*

Há que se ressaltar que, como disse o entrevistado, a ausência de colégios no estado de Goiás era um fator que impulsionava algumas pessoas a se dirigirem a Araguari para estudar. A presença desses educandários, como também eram denominados os internatos, possibilitava a expansão da influência de Araguari em centros urbanos dos estados de Minas Gerais e Goiás. Os estudantes do Colégio Regina Pacis, tanto de municípios mineiros quanto goianos (conforme mostra a tabela 4), podiam participar da vida social e econômica (incluindo os setores comercial e industrial) araguarina. Ainda na fala desse entrevistado[39], foram elencados alguns municípios goianos e ressaltada a importância de tal influência:

---

[38] Miguel Domingues de Oliveira.
[39] Miguel Domingues de Oliveira.

> *A influência ia até Campo Formoso, Goiás Velho tinha colégios bons. Eu tinha colegas no Colégio Regina Pacis que eram de Inhumas, de Campo Formoso, de Piracanjuba, de Caldas Novas, de Cristalina, Ipameri, Anhanguera, Catalão, Cumari, tudo, praticamente, todo o estado de Goiás ele vinha desembocar em Araguari, todo ele. Então, esse pessoal, essas comunidades participavam da nossa vida religiosa, política, social, política nem tanto, mas participavam do comércio, da indústria, eram pessoas que tinham um vínculo muito grande com Araguari.*

Outro entrevistado[40] também ressaltou a importância desses estabelecimentos, pois ao ser questionado acerca da consideração de que a cidade exercia uma importante influência na região e por qual motivo, ele respondeu:

> *Ah, isso é verdade, exercia sim. Primeiro foi as duas ferrovias, uma iniciante e a outra chegante, né, a Goiás e Mogiana, e pelos educandários. Então, nessas alturas, o Colégio dos Padres já havia sido fundado [...] tinha internato, semi-internato e externato. Então tinha os alunos de todas as possibilidades. Então, isso trouxe muito progresso pra cidade [...].*

Os equipamentos urbanos presentes em Araguari, ligados tanto à educação quanto à saúde, aliados à presença das casas atacadistas, de oficinas de reparo ligadas à ferrovia, entre outros, alavancaram o crescimento urbano.

Dentre a implantação de alguns equipamentos importantes à época, pode-se citar a inauguração de cinemas - Cine Central e Cine Rex - ; a modernização do serviço telegráfico local; a fundação do Aereo Club de Araguary e a instalação de uma filial das indústrias Matarazzo e de uma agência do Banco do Brasil. A foto 36 permite observar o prédio do Cine Rex, que contava não apenas com o público de Araguari, mas também de cidades vizinhas, como Uberlândia. Atualmente, esse prédio exerce a função de restaurante, tendo a denominação de “Restaurante Napolitano”.

Foto 36 - Araguari (MG): Cine Rex (1933)
Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto (2009)

[40] Honor Machado, 83 anos, aposentado (dentista), vive na cidade há 83 anos. Entrevista realizada no dia 23/04/2009, em sua residência.

De acordo com reportagem do Jornal do Triângulo (12/06/1938, n. 67, p. 1), o Aereo Club de Araguary era “filiado a um dos Aereo-Clubes do Brasil, afim de perceber das vantagens emanadas dos mesmos, taes como: commissões examinadoras, expedição de diplomas, materiaes, etc [...]”. É válido considerar que, já no ano de sua implantação, a VASP (Companhia Viação Aérea São Paulo) possuía uma linha (São Paulo-Goiânia) que realizava escala em Araguari, o que à época representava uma grande “conquista” a cidades do interior do país.

Nesse contexto, as inúmeras espacialidades engendradas pelo sistema ferroviário no cenário urbano de Araguari, conforme supracitado, perdurou por um considerável período, aproximadamente cinco décadas, podendo-se tomar como marcos temporais os anos de 1900 e 1955. Essa adoção justifica-se pelo fato de que a transferência da sede da Estrada de Ferro Goiás para a cidade de Goiânia (GO), no ano de 1954, imprimiu significativas transformações na dinâmica socioeconômica araguarina.

É importante destacar que, segundo reportagem do Jornal Gazeta do Triângulo (25/07/1937, n. 21, p. 1), no ano de 1937, houve tentativas, por parte do governo federal, de transferir a sede dessa ferrovia para a cidade de Anápolis (GO). Todavia, os esforços e interferências tomadas pelo governo municipal de Araguari, em virtude dos prejuízos que essa medida iria acarretar para a cidade, fizeram com que o ato fosse revogado. A diretoria e as oficinas permaneceram em Araguari por mais dezessete anos.

A transferência da Estrada de Ferro Goiás no ano de 1954 para a cidade de Goiânia engendrou impactos no comércio e na vida urbana da cidade de Araguari, os quais serão abordados no tópico a seguir.

1.6. O momento de ruptura: a transferência da sede da Estrada de Ferro Goiás para a cidade de Goiânia e os impactos engendrados na dinâmica econômica de Araguari

De acordo com a reportagem do Jornal Albor (01/11/1958, ano 37, p. 1), a transferência da sede da Estrada de Ferro Goiás para a cidade de Goiânia ocorreu devido a fatores políticos, pois os deputados que garantiram sua permanência em Araguari durante a eleição não cumpriram com a promessa. Isso fica claro em um trecho da reportagem: “Caso político, a transferência da Goiás serviu para propaganda”.

A ideia de transferência de pessoal e serviços administrativos da Estrada de Ferro Goiás para Goiânia surgiu durante a administração de Mauro Borges Teixeira, que foi diretor da

Estrada de Ferro Goiás no período de 1951 a 1954. Ele era filho de Pedro Ludovico Teixeira, governador do estado de Goiás, sendo, portanto, representante dos interesses políticos goianos na ferrovia, ou melhor dizendo, da elite goiana.

Pereira (2006) realizou um estudo sobre a transferência da sede da Estrada de Ferro Goiás na imprensa araguarina entre os anos de 1947 e 1954[41]. A autora aponta que alguns segmentos da sociedade local araguarina, como profissionais liberais, grandes proprietários de terras, comerciantes e, principalmente, o poder executivo e legislativo municipal - que figurava como a principal representação dos interesses da cidade de Araguari na ferrovia - sentiram-se inquietos com a ideia de transferência de sua sede. Eles organizaram uma comissão de inquérito que pudesse questionar Mauro Borges Teixeira e descobrir os reais objetivos envolvidos no processo de transferência.

A indicação das pessoas que iriam compor a comissão ocorreu em uma reunião realizada na Câmara Municipal de Araguari, no dia 10 de fevereiro de 1954. Essas pessoas deveriam dirigir-se a Belo Horizonte e Rio de Janeiro, a fim de defender os interesses araguarinos em relação à ferrovia junto às autoridades estaduais e federais. A reunião ocupou lugar de destaque em reportagem do Jornal Gazeta do Triângulo, que se solidarizou com tais reivindicações e considerou que a constituição da referida comissão representava o lançamento de uma luta, a qual não poderia faltar nenhum araguarino. Desse modo, apresentava o seguinte apelo: “Araguarino, a mudança da sede e oficinas da Estrada de Ferro Goiás seria uma perda incalculável para nossa cidade. Apoie pois a campanha para evitar que isso aconteça” (JORNAL GAZETA DO TRIÂNGULO, 13/02/1954, n. 1024, p. 1). Como resultado da reunião, foi elaborado um telegrama e enviado ao Presidente da República, ao Ministro da Viação, ao Governador do Estado de Minas Gerais e a deputados estaduais e federais eleitos pela região do Triângulo Mineiro. O telegrama possuía o seguinte texto:

> A Câmara Municipal de Araguari, interpretando pensamento unânime da população desta cidade, leva conhecimento V. Excia. grande intranqüilidade aqui reinante em face insistentes e verossímeis rumores de que a atual administração Estrada de Ferro de Goiás está promovendo transferência da sede e das oficinas daquela ferrovia para Goiânia. Encarece necessidade urgentes providências junto autoridades federais e de Minas Gerais, sentido ser evitada clamorosa e impatriótica providência que representa apenas espírito de bairrismo em detrimento economia do país e grande sacrifício para esta cidade, Triângulo Mineiro e todo o Estado de Minas Gerais. Povo Araguari responsabilizará governo e autoridades de Minas Gerais, caso se concretize aquela transferência (JORNAL GAZETA DO TRIÂNGULO, 13/02/1954, n. 1024, p. 1).

[41] Para saber mais sobre o assunto, confira: PEREIRA, Viviane da Silva. **Memórias a todo vapor**: transferência da sede da Estrada de Ferro Goiás (1954) na imprensa araguarina (1947-1954). 2006. 80 f. Monografia (Bacharelado em História). Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, 2006.

Essa reportagem destacou que os setores comercial, industrial, educacional e repartições públicas também se mostravam favoráveis a essa luta, fechando as portas de seus estabelecimentos no dia subsequente à realização da reunião. A paralisação de suas atividades representava uma atitude de protesto contra as ideias da direção da ferrovia. Mais do que isso, denotava os esforços da elite local da cidade para impedir o processo de transferência e a importância que a ferrovia tinha para tal elite.

O significado atribuído à ferrovia pelos grandes proprietários de terras é explicado haja vista que o transporte ferroviário representava uma possibilidade ao escoamento de produtos agrícolas cultivados em suas propriedades e demandados pelo mercado consumidor de algumas cidades goianas. Por outro lado, os profissionais liberais, comerciantes e dirigentes políticos consideravam a ferrovia um importante meio de transporte, pois possibilitava o intercâmbio comercial e o estabelecimento de acordos políticos entre centros urbanos goianos e mineiros, destacando-se as trocas comerciais de Araguari com o estado de Goiás.

A luta pela permanência da sede da Estrada de Ferro Goiás na cidade de Araguari não estava restrita ao contexto local, mas também regional. Essa afirmação é justificada pelo fato de que o deputado Vasconcelos Costa, que era o representante do Triângulo Mineiro no Congresso Nacional, proferiu um discurso ao Presidente da República protestando contra a transferência dessa ferrovia. Nesse sentido, consideramos importante apresentar as palavras que foram proferidas em seu discurso

> Sr. Presidente: a cidade de Araguari, no Triângulo Mineiro, localizada nos limites do Estado de Goiás, numa região de terras férteis entre os rios das Velhas e Paranaíba, constitui um dos mais adiantados centros de progresso do interior do país. Ali floresce, inegavelmente, resultante do labor construtivo do seu povo, uma nova civilização plantada a mais de mil quilômetros do litoral. Cidade de vida intensa, cujo desenvolvimento se verifica dia a dia, é também Araguari um centro de cultura, onde se disseminam inúmeros e modelares estabelecimentos de ensino, hospitais, casas de saúde, instituições de assistência social, a formarem um conjunto que lhe garante a hegemonia entre tantos outros centros da região. É inegável, entretanto, que o maior grau do seu adiantamento se deve, sobretudo, à inestimável contribuição da Estrada de Ferro Goiás, que lá construiu a sua sede administrativa, oficinas de reparos de locomotivas e vagões, canalizando para a cidade ao lado de centenas de famílias de funcionários e trabalhadores, ainda alguns milhares de cruzeiros mensais. Outra não poderia ter sido melhor a decisão dos engenheiros ferroviários ao localizarem em Araguari a sede da estrada que deveria atravessar o Paranaíba, através do Estado de Goiás, em demanda do Araguaia. Nada justifica, no momento, salvo alguma pretensão política, a transferência da administração para outra localidade, de vez que as condições técnicas não a aconselham, nem o próprio interesse a recomenda, pois o dispêndio injustificável seria de enorme proporção. É possível que, com o tempo e a distensão dos trilhos da Goiás pelo sertão a dentro, se fizesse necessária a construção de mais uma oficina, mas isto não implicaria, certamente, na custosa, inútil e desaconselhável mudança da sede da ferrovia. A nossa presença nesta tribuna, Sr. Presidente, é justamente para aqui registrar o nosso protesto mineiro, o nosso protesto de representante da região contra articulações

> que, no sentido dessa transferência, estão sendo programados pela atual direção da Estrada (JORNAL GAZETA DO TRIÂNGULO, 28/02/1954, n. 1026, p. 3).

Contudo, mesmo frente à luta da classe política, econômica e social da cidade de Araguari e do apoio de políticos da região e do estado de Minas Gerais, a transferência da sede da Estrada de Ferro Goiás não pôde ser evitada. Por intermédio da Portaria n. 1, baixada pelo diretor da ferrovia Mauro Borges Teixeira, houve uma reorganização operacional-administrativa, sendo que tal atitude foi considerada pela imprensa como [...] "puramente de capricho e egoísmo" (JORNAL GAZETA DO TRIÂNGULO, 04/04/1954, n. 1030, p. 1).

A partir dessa reorganização, a Estrada de Ferro Goiás foi dividida em duas, sendo que a primeira divisão, que incluía a diretoria, passou a ter como sede a cidade de Goiânia e seria responsável pelo trecho compreendido entre essa cidade e Pires do Rio (GO). A cidade de Araguari passaria, então, a sediar a segunda divisão, ficando responsável pelo trecho que aportava a essa cidade. A organização das divisões seria a seguinte

> *Diretoria*: Gabinete, Secretaria e Seção de Comunicações
> *1ª Divisão (Goiânia)*: chefia, administração, mecânica, transportes, via permanente, obras, serviço assistência social, serviço florestal e agrícola.
> *2ª Divisão (Araguari)*: chefia, administração, mecânica, transportes, via permanente, serviço assistência social e hospital, serviço florestal agrícola (JORNAL GAZETA DO TRIÂNGULO, 04/04/1954, n. 1030, p. 1).

A partir dessa nova organização, cada uma das divisões iria contar com uma diretoria, sendo que a direção geral da ferrovia iria supervisionar e decidir as dúvidas que surgissem. Essa mesma reportagem interpretou o processo de transferência como um [...] "golpe, golpe apenas. Eis como se dá o golpe à nossa cidade e ao nosso Estado [...]" (JORNAL GAZETA DO TRIÂNGULO, 04/04/1954, n. 1030, p. 1). Esse "golpe" pode ser interpretado como a impossibilidade das elites locais de Araguari em concorrer com as elites goianas sediadas na capital de Goiás, que na década de 1950 começavam a despontar-se no cenário nacional.

Conforme nos aponta Pereira (2006), as classes diretamente interessadas nos negócios possibilitados pela Estrada de Ferro Goiás consideravam que abrigar a segunda divisão representava uma posição de subordinação. Os representantes do poder político e econômico da cidade não admitiam perder o controle sobre os destinos dessa ferrovia, uma vez que [...] "abrigar a sede da Estrada de Ferro Goiás consistia numa espécie de poder" (PEREIRA, 2006, p. 51). Portanto, concordamos com essa autora, pois ela indica que, na imprensa, a qual também era representante dos interesses da "cidade":

> A transferência é descrita enquanto um 'entrave' ao 'progresso araguarino', uma vez que tiraria o status de 'sede da Estrada de Ferro Goiás' de Araguari, concorrendo

> para que essa ferrovia 'perdesse' o papel de personagem principal nas 'memórias do desenvolvimento da cidade' elaboradas até aquele momento (PEREIRA, 2006, p. 56)

A transferência da sede da Estrada de Ferro Goiás gerou impactos no comércio e na vida urbana de Araguari. A primeira afirmação é justificada pelo fato de que o transporte de produtos cultivados nessa cidade e que eram exportados ao estado de Goiás ficou prejudicado. A retirada de locomotivas da cidade de Araguari pelo diretor da ferrovia, que a partir da transferência determinou que elas poderiam transitar apenas pelo território goiano, contribuiu para que os vagões ficassem congestionados e fossem insuficientes. As transações comerciais realizadas entre Araguari e cidades goianas ficaram prejudicadas, o que fica claro em um telegrama circular emitido pelos chefes de serviço da ferrovia à associação comercial da cidade. Por intermédio desse telegrama, os ferroviários vinham

> [...] pedir a essa prestigiosa entidade enviar Araguari representantes afim examinarem verdadeira causa citado congestionamento ou seja falta de locomotivas, que daqui foram retiradas pelo próprio Diretor da ferrovia para só transitarem em Goiás (JORNAL GAZETA DO TRIÂNGULO, 11/04/1954, n. 1031, p. 1).

Destarte, o comércio perdeu grande parte de sua vitalidade econômica, a qual era sustentada pela presença de casas atacadistas que forneciam produtos manufaturados ao Estado de Goiás. Um entrevistado[42], afirmou que:

> *Infelizmente, em 195, a movimentação política do estado de Goiás e, na época fomos vencidos, conseguiram a transferência da ferrovia para a capital de Goiás, pra Goiânia. E isso foi, na realidade, um abalo muito grande na nossa economia e pra nossa região [...] As firmas importantes que nós tínhamos aqui na época entraram em decadência, como Pereira e Companhia, Casa Aníbal, Petrônio Aciolly, que eram fornecedores da ferrovia da Estrada de Ferro Goiás [...]. Nessa fase de 50, o Brasil passava por uma fase de desenvolvimento muito grande [...]. Então, esse desenvolvimento ele também nos atingiu, mas nos atingiu tão pouco que não deu para superar a saída da Goiás [...]. De maneira que a saída e a transferência da direção da Goiás aqui foi um prejuízo imenso, né?*

A vida social da cidade de Araguari também foi prejudicada na medida em que, com o processo de transferência, os trabalhadores dessa ferrovia, juntamente com suas famílias, também se dirigiram à capital goiana, acompanhando a nova dinâmica estabelecida pela Estrada de Ferro Goiás. Oliveira (2005) realizou um estudo sobre a contribuição da Estrada de Ferro Goiás ao progresso de Araguari no período de 1920 a 1950[43]. Esse autor afirma que a

---

[42] Milton de Lima Filho.

[43] Para saber mais, confira: OLIVEIRA, Ademir José. **As linhas do progresso**: a Estrada de Ferro Goiás e a ascensão da cidade de Araguari (1920-1950). Monografia (Bacharelado em História). Universidade Federal de Goiás, 2005.

cidade desestruturou-se socialmente com a transferência da metade dos funcionários que trabalhavam na Estrada de Ferro Goiás, cuja estimativa era de 500 servidores. Nesse sentido, ele considera que:

> A saída da sede e dos funcionários modifica drasticamente os diversos setores que constituem uma cidade, levando parte de seus habitantes a mudarem da mesma em busca de novas perspectivas, promovendo o fechamento de várias casas comerciais existentes [...]" (OLIVEIRA, 2005, p. 38).

Dessa maneira, consideramos que a economia araguarina perdeu parte de sua vitalidade, pois:

> A transferência da sede da Estrada de Ferro Goiás, de Araguari para Goiânia, contribuiu para tornar estática a economia araguarina, por um bom tempo, refletindo também no campo social, com a saída de inúmeras famílias desta cidade. A fase áurea da década de 40 foi sucedida pela decadência da década de 50 (FAEC, 1988, p. 72).

Tal afirmação foi corroborada na fala de outro entrevistado[44]:

> *Quando a Goiás saiu, famílias, centenas de famílias importantes que tinham casa aqui, que gastavam dinheiro aqui, o comércio que florescia aqui, tudo isso foi transferido para Goiás. Minas não teve força política, Araguari não teve, o Estado não teve para barrar a força política do governador de Goiás, então, foi transferido pra Goiânia. A cidade entrou em colapso. A cidade entrou em colapso por vários anos, ela afundou e não havia nada que levantasse.*

O grande impacto na vida econômica e social da cidade de Araguari engendrado pelo processo de transferência da sede da ferrovia é também evidenciado nas palavras de Alves (2003, p. 155), que afirma:

> A transferência da sede da Estrada de Ferro Goiás tornou estacionária a economia da cidade de Araguari, vindo a se refletir também no campo social, pela saída de inúmeras famílias da cidade, cujos membros, funcionários da Estrada, haviam sido transferidos para Goiânia; em busca de novas perspectivas de trabalho, inúmeras outras famílias também se mudaram. Na década de 50, a cidade passou assim, por grandes dificuldades, desestabilidade econômica, falta de empregos, falta de opções para reaquecer a economia e romper a barreira da estagnação. Havia mão-de-obra especializada, mas não havia empresas que absorvessem os profissionais, fazendo crescer o êxodo de jovens para as cidades circunvizinhas e trazendo ansiedade aos idosos por melhores dias, enfim, o painel do futuro estava sem cor, sem vida, e sem perspectiva.

Reconhecemos que é possível fazer uma comparação entre as falas de Milton Lima e Miguel de Oliveira, visto que existe um importante fator a ser considerado. Ao afirmarem, respectivamente, que "na época fomos vencidos" e "Minas não teve força política, Araguari não teve, o Estado não teve força política para barrar a força política do governador de

[44] Miguel Domingues de Oliveira.

Goiás", há uma retratação de que a transformação da dinâmica de determinada cidade, região e mesmo de um estado é condicionada, sobremaneira, por forças externas.

A despeito dos esforços da elite local de Araguari para impedir que a transferência ocorresse e, de certa forma, que a rota comercial estabelecida na cidade se alterasse, eles não foram suficientes para impedir a mudança de base da apropriação de excedente regional. E, nesse sentido, concordamos com Guimarães (1990, p. 76), que trabalha com a ideia de que na região do Triângulo Mineiro "a alteração das rotas fugiam ao controle da burguesia local, embora isto pudesse significar a mudança de base da apropriação de grande parte do excedente regional e a derrocada deste próspero núcleo urbano".

Não obstante a importância em se considerar o fator político na análise do processo de transferência da sede da ferrovia, é necessário levar em conta que ele foi condicionado pela divisão do trabalho, a qual atribui movimento ao espaço, movimento esse que é determinado pela movimentação dos lugares. Tal movimentação é marcada pela desigualdade e combinação características do processo de reprodução do capital. Conforme nos afirma Santos (1997a, p. 107):

> O movimento do espaço é resultante deste movimento dos lugares. Visto pela ótica do espaço como um todo, esse movimento dos lugares é discreto, heterogêneo e conjunto, 'desigual e combinado'. Não é um movimento unidirecional. Pois os lugares assim constituídos passam a condicionar a própria divisão do trabalho, sendo-lhe, ao mesmo tempo, um resultado e uma condição, senão um fator.

Os impactos engendrados pela transferência da sede da Estrada de Ferro Goiás contribuíram para que a cidade entrasse em um novo período. E, nessa perspectiva, entendemos que:

> Períodos são pedaços de tempo definidos por características que interagem e asseguram o movimento do todo. Mas essa interação se faz segundo um controle que assegura uma reprodução ordenada das características gerais, isto é, segundo uma organização. É a falência desta última, açoitada por uma evolução mais brutal de um ou de diversos fatores, que desmantela a harmonia do conjunto, determina a ruptura e permite dizer que se entrou em um novo período (SANTOS e SILVEIRA, 2001, p. 24).

É necessário considerar que a divisão do trabalho, a cada nova mudança, exige novas funções, que podem ser eficientemente desempenhadas por antigas ou pela implantação de novas formas espaciais, o que é corroborado pelas palavras de Santos (1979, p. 40). De acordo com esse autor:

> A cada movimento social, possibilitado pelo processo de divisão do trabalho, uma nova geografia se estabelece, seja pela criação de novas formas para atender a novas funções seja pela alteração funcional das formas já existentes. Daí a estreita relação

> entre divisão social do trabalho, responsável pelos movimentos da sociedade, e a sua repartição espacial.

Dessa maneira, conforme nos aponta esse autor, a compreensão dos processos espaciais a partir do entendimento da divisão do trabalho torna-se de substancial importância na análise, uma vez que essa divisão acompanha a dinamicidade histórico-geográfica, ou seja, a divisão do trabalho possibilita a ocorrência de diversos momentos históricos nos quais o espaço geográfico se (re)organiza. E, nesse sentido, há que se considerar que as formas mudam de conteúdo e significação, pois a cada movimento social são atribuídas novas funções a essas formas.

Nesse contexto, as ferrovias adquirem um novo significado a partir da segunda metade do século XX, pois deixam de ser o mais importante meio de transporte no processo de circulação-distribuição de mercadorias. As mudanças na estrutura produtiva do país, com a intensificação do processo de industrialização, imprimiram a necessidade de um novo meio de transporte que possibilitasse maior rapidez e agilidade, diminuindo os custos de produção e aumentando os lucros.

Desse modo, as rodovias são vistas como a solução para o novo processo produtivo que estava se delineando, ou melhor dizendo, para a nova divisão do trabalho que estava se impondo. As estradas de rodagem figuraram como novas formas que responderam à necessidade imposta por tal divisão, qual seja, do desempenho de novas funções e conteúdos.

Nesse sentido, devido aos maiores custos do transporte ferroviário em relação ao rodoviário, as ferrovias passam a ser parcialmente utilizadas no processo produtivo do país. A reorientação da política de transportes no Brasil foi o principal fator de direcionamento de incentivos ao transporte rodoviário em detrimento do ferroviário por parte do poder público. Como afirma Borges (2004, p. 90), “a reorientação da política de transportes levou o poder público a abandonar o transporte ferroviário e a incentivar a expansão do transporte rodoviário no país”.

A implantação de rodovias pelo território brasileiro engendrou transformações em sua organização espacial. Apoiando-nos nas palavras de Santos (1979, p. 49), podemos justificar nossa reflexão: “A produção se impõe invariavelmente com um certo ritmo, e os períodos históricos (que não passam de um outro nome para a história da produção ou da divisão do trabalho) transformam a organização espacial”.

Nesse contexto, a implantação de estradas de rodagem no território brasileiro promove uma relativização da importância das ferrovias. Em 1950, grandes investimentos do governo

federal foram direcionados para a construção de rodovias pelo país. Tais investimentos integraram o Plano de Metas, elaborado pelo governo de Juscelino Kubitschek.

O Plano de Metas constituiu-se em um planejamento sistemático e amplo, uma vez que continha 31 metas, as quais se baseavam nos seguintes fundamentos: investimentos em infraestrutura a cargo do Estado visando à abolição dos pontos de estrangulamento da economia nacional; o estímulo a investimentos privados nacionais e estrangeiros, os quais seriam direcionados para a instalação e ampliação das indústrias de base; e a construção da nova sede administrativa do país, com a transferência da capital da República do Rio de Janeiro para Brasília, possibilitando, assim, a interiorização da economia brasileira.

Nesse sentido, a década de 1950:

> selou a opção rodoviária brasileira e delineou quais seriam as rotas dinâmicas da economia. A partir desta década, definitivamente é o transporte rodoviário o representante máximo da definição dos fluxos econômicos e da incorporação do padrão de consumo moderno (GUIMARÃES, 1990, p. 93).

Não se pode negar as vantagens advindas da implantação de rodovias no território brasileiro, uma vez que o transporte rodoviário foi o que se integrou à dinâmica econômica do país e, principalmente, do Brasil Central, possibilitando a maior articulação das regiões. Essa maior articulação foi também possibilitada pela revolução técnico-científica, que possui como marco a segunda metade do século XX e que foi possibilitada pela internacionalização do capital. Tal internacionalização ampliou a necessidade da articulação inter-regional, já que essa representava um importante instrumento à reprodução do capital nacional e global. Nesse contexto, a ampliação dessa articulação intensificou a divisão territorial do trabalho, contribuindo para uma complexificação da rede urbana nacional. Essa complexidade advém da modernização da rede de transportes e comunicações, que possibilita uma maior integração entre os lugares que não possuem contiguidade espacial. Todavia, deve-se ressaltar que tal integração é desigual, obedecendo à própria lógica de desigualdade e combinação que marca a reprodução do capital. Nesse sentido, Corrêa (1997, p. 101-102) afirma que:

> A crescente divisão territorial do trabalho e a necessária ampliação das articulações inter-regionais - via telegráfica, ferroviária, rodoviária e pelas modernas e sofisticadas redes de comunicações - gerou uma rede urbana efetivamente nacional. [...] A integração da rede urbana é mais complexa e intensa. [...] A complexidade envolve tipos de relações que, se já eram existentes no passado, ‘tornaram-se mais intensas, operacionalmente mais modernas e eficazes’ e, ainda mais, generalizadas por todo o território nacional; passaram também a realizar-se ‘em diferentes direções, abrangendo centros que se situam em regiões não-contíguas entre si. Intensidade, generalizações e não-contigüidade, que foram viabilizados pela difusão de modernos e eficazes meios de comunicação implantados pelo Estado’. [...] A integração é, assim, desigual.

Destarte, as cidades que antes eram servidas pelo sistema de transporte ferroviário e que dele se beneficiavam passaram por um processo de reconfiguração socioespacial. Na região do Triângulo Mineiro, essa foi expressa em uma nova configuração econômica dos centros urbanos, a qual possui como aspectos determinantes as relações que ocorrem em nível inter e intraurbano. A organização dessas relações está vinculada a um determinado período histórico e ocorre de forma integrada, uma vez que contempla fatores políticos - representados pelas ações conjuntas dos governos locais, municipais, estaduais e nacionais - e fatores socioeconômicos - representados pelos recursos naturais e pela infraestrutura presente em determinado núcleo urbano. Dessa maneira, houve uma remodelação dos centros urbanos, o que é corroborado nas palavras de Araújo et al (2006, p. 7):

> A ‘nova’ configuração econômica dos centros urbanos tem origem em uma série de relações intra e interurbana pertinentes a um determinado período histórico, organizadas e instituídas por lideranças locais, as quais têm suas decisões alicerçadas pelas ações do governo nas instâncias municipais, estaduais e nacionais, aliadas a fatores locacionais como localização geográfica, riquezas do território, infra-estrutura, entre outros. Isto fez com que os centros urbanos mais dinâmicos do Triângulo Mineiro se remodelassem e assumissem novos papéis dentro da nova hierarquia urbana e econômica que se manifestava.

Os grandes incentivos direcionados ao rodoviarismo-automobilismo, que se constituiu no eixo central do Plano de Metas, tornou-se, segundo Brandão (1989, p. 133), “um verdadeiro ‘divisor de águas’ da história do Triângulo”. O autor nos aponta que, em consonância com o contexto de expansão das estradas de rodagem pelo território brasileiro, a burguesia do Triângulo Mineiro exercia pressões políticas junto ao governo estadual e federal, com o objetivo de implementar o transporte rodoviário nessa região.

A burguesia regional via nessa modalidade de transporte uma forma de expansão das relações comerciais e, mais do que isso, a possibilidade de uma efetiva consolidação da região triangulina como um espaço privilegiado. Esse privilégio era representado pelo fato da região se localizar na órbita de Brasília, o que significava maiores oportunidades de inserção geográfica e econômica da área de influência da nova capital brasileira. O caminho desenvolvimentista que se traçava para o país era retratado pela máxima: “todos os caminhos levam à Brasília” (BRANDÃO, 1989).

A construção da nova capital do país foi um aspecto que também interferiu no processo de mudança da dinâmica econômica araguarina, pois atuou como um fator de estruturação de um novo arranjo territorial no Triângulo Mineiro. Conforme é apontado por Bessa (2007, p. 156): “No Triângulo Mineiro, a construção de Brasília atuou como um dado estruturador de

um novo arranjo territorial, isto é, a interiorização das infraestruturas e a própria construção em si foram os novos elementos da organização espacial".

Essa autora nos aponta que o processo de construção de Brasília contribuiu para a interiorização da infraestrutura brasileira, ou seja, para o fomento de implantação de atividades de apoio na região triangulina que possibilitassem a efetivação de tal processo. Essas atividades estavam ligadas aos setores de transportes, energia e comunicações e contribuíram para a ampliação do papel do Triângulo Mineiro como entreposto comercial. De acordo com Bessa (2007, p. 156), essa nova organização não alterou as rotas econômicas estabelecidas historicamente na região do Triângulo Mineiro, pois [...] "seus principais núcleos asseguraram a função de intermediadores, que foi potencializada em decorrência de benefícios infraestruturais".

Contudo, há que se considerar que Uberlândia foi o núcleo urbano triangulino que melhor se adequou às novas necessidades impostas pelo capital. Esse núcleo conseguiu desempenhar funções de comercialização, produção industrial e prestação de alguns serviços não apenas em nível local e regional, como até então desempenhava juntamente com Araguari e Uberaba, mas as interações passaram a se realizar em âmbito extra-regional. Nesse sentido, Bessa (2007, p. 156) expõe que:

> Em Uberlândia, ocorreu importante incremento no comércio, com destaque para as distribuidoras de madeira, combustível e peças de reposição, e também na indústria, principalmente nas fábricas de cerâmicas, telhas, tijolos, ladrilhos, manilhas, cal e cimento. Tais atividades já se faziam presentes na funcionalidade urbana das cidades triangulinas. Elas constituíam atividades básicas de núcleos como Uberaba, Uberlândia e Araguari, a despeito de parte das interações serem locais. Essas atividades eram regionais, mas não tinham âmbito extra-regional como as funções de comercialização, produção industrial e prestação de alguns serviços.

Nessa perspectiva, a emergência do capital industrial no contexto nacional e regional não foi acompanhada por investimentos necessários que possibilitassem a efetiva reprodução do município de Araguari a nível local. Há que se considerar que a perda das funcionalidades que Araguari desempenhava como entroncamento ferroviário não está ligada unicamente ao processo de transferência da sede da ferrovia, mas é decorrente de transformações na divisão territorial do trabalho estabelecida a partir da segunda metade da década de 1950, com a construção de Brasília. Tal divisão imprimiu uma nova dimensão à hierarquia urbana do Triângulo Mineiro, reformulando e reestruturando a rede urbana formada pelas cidades localizadas nessa região. Bacelar (2003, p. 19) nos aponta que:

> A divisão territorial do trabalho nacional, de caráter extra-regional, promove uma divisão territorial do trabalho de cunho intra-regional, redimensionando a hierarquia

> da rede urbana do Triângulo Mineiro e estabelecendo novos papéis que determinados municípios exerceram/exercem no cenário político e econômico da região. Cidades que antes possuíam um caráter centralizador de economias num circuito menor ficam, neste novo cenário esboçado, num patamar de dependência frente a centros emergentes e hegemônicos em nível regional, provocando, intra-regionalmente, uma reformulação da rede urbana e produzindo espacialmente uma divisão do trabalho entre capital e trabalho.

O autor afirma que houve uma reformulação da rede urbana. E, nesse contexto, é necessário considerar que:

> A rede urbana constitui-se simultaneamente em um reflexo e uma condição para a divisão territorial do trabalho. É um reflexo à medida que, em razão de vantagens locacionais diferenciadas, verificam-se uma hierarquia urbana e uma especialização funcional definidora de uma complexa tipologia de centros urbanos. (CORRÊA, 1989, p. 41).

A análise de qualquer processo socioespacial, a exemplo da mudança da dinâmica econômica de Araguari, deve ser realizada a partir de uma contextualização, ou seja, em nível macro, pois se constitui um reflexo da divisão territorial do trabalho.

Desse modo, a mudança da dinâmica araguarina a partir da segunda metade do século XX está ligada a fatores não apenas locais, mas também nacionais e até mesmo globais, uma vez que cada lugar é uma combinação de influências externas, as quais são marcadas por temporalidades próprias. E é exatamente a combinação dessas temporalidades que distingue cada lugar dos demais. E, nesse sentido, a afirmação de Santos (1997a, p. 111) nos ajuda a elucidar essa análise, pois esse autor nos aponta que [...] “cada lugar é teatro de tempos ‘externos’ múltiplos”.

Esses tempos externos múltiplos referem-se às divisões do trabalho, que ditadas por ordens globais, se expressam de forma distinta em cada escala espacial, havendo em cada lugar uma sobreposição dessas divisões. Nesse sentido: “Cada lugar, cada subespaço, assiste, como testemunha e como ator, ao desenrolar simultâneo de várias divisões do trabalho” (SANTOS, 1997a, p. 109).

A simultaneidade da divisão de trabalho que é estabelecida em cada período histórico deve sempre ser considerada e analisada. Não obstante os impactos que foram engendrados na vida social e econômica araguarina devido à transferência da Estrada de Ferro Goiás na primeira metade do século da década de 1950, Araguari vivenciou um importante momento na primeira metade da década de 1960 .

Tal afirmação justifica-se pelo fato de que, no ano de 1965, houve a instalação da unidade do 2º Batalhão Ferroviário (Batalhão Mauá) na cidade. Com o propósito de se

estabelecer uma ligação ferroviária do sul do país com Brasília e, de forma mais ampla, uma integração da nova capital ao sistema ferroviário nacional, a cidade de Araguari foi escolhida para a instalação dessa Unidade da Arma de Engenharia do Governo Federal.

Todavia, a autorização do decreto de transferência da sede do Batalhão Ferroviário, de Rio Negro (PR) para Araguari por parte do governo federal foi um processo que demandou grandes esforços da administração municipal. Essa empreendeu diversas viagens ao Ministério da Guerra, no Rio de Janeiro, e também a Brasília, a fim de conquistar tal autorização.

Nesse contexto, no Decreto n. 54.086, de 03 de agosto de 1964, foi atribuída ao Batalhão a construção do trecho ferroviário Uberlândia-Araguari-Pires do Rio. A construção de trabalhos complementares da infraestrutura e da superestrutura no trecho ferroviário Pires do Rio-Brasília também foram atribuições determinadas nesse decreto. Vale destacar a fala do então Coronel Ayrton Pereira Tourinho, responsável pela escolha da cidade para onde seria transferida a sede do Batalhão:

> Tomamos conhecimento que fora atribuída ao Batalhão, a construção da ferrovia Uberlândia-Brasília, sendo a Unidade transferida para Pires do Rio. Considerando que a nova sede, quase no final do trecho e a falta de instalações, iria dificultar muitíssimo o apoio logístico, organizei uma turma de reconhecimento [...]. Percorremos todo o trecho sendo festivamente recebidos pelos prefeitos e vereadores, desejosos de ver o Batalhão sediado em suas cidades. (TOURINHO apud ALVES, 2003, p. 160)

Nesse sentido, os representantes da administração municipal de Araguari também possuíam o desejo de que a sede do Batalhão fosse instalada no território dessa cidade. No processo de reconhecimento da região, visando à verificação dos locais mais propícios à instalação da sede da Unidade e também das subunidades destacadas, que seriam responsáveis pela execução dos trabalhos de superestrutura, foram visitadas quatro cidades. Dessas, duas pertencem ao estado de Minas Gerais, quais sejam, Araguari e Uberlândia; e duas ao estado de Goiás, sendo elas Ipameri e Pires do Rio. A indicação foi dirigida apenas a Araguari e Pires do Rio. E, nessa perspectiva, é importante destacar a fala do tenente ao justificar o motivo da escolha por Araguari: “Optamos por Araguari, boa cidade, bom clima, excelente água, já contando com instalações ferroviárias e sediada próxima ao ponto inicial dos trabalhos [...]”.

A transferência da sede do 2º Batalhão Ferroviário para a cidade de Araguari deu-se por intermédio do Decreto n. 55.278, de 22 de dezembro de 1964, assinado por Humberto de Alencar Castelo Branco, presidente da República na época. E apenas cinco meses após a

assinatura desse documento é que a sede foi efetivamente transferida para Araguari. A importância desse acontecimento no cenário econômico e social da cidade foi ressaltada nas palavras de Alves (2003, p. 172):

> Na manhã de 10 de maio de 1965, segunda-feira, a cidade de Araguari amanheceu num clima diferente do normal, mais alegre, mais animada, mais sorridente. Naquele dia, nos lugares mais diversos, entre idosos, adultos, jovens e crianças havia um só comentário, um só assunto, um só interesse: a chegada a Araguari do comboio trazendo o 2º Batalhão Ferroviário. Junto, chegavam esperanças de melhores dias para a economia do Município, daí toda a expectativa provocada. A cidade estava em festa, e a notícia espalhara-se por todos os quadrantes do Município, através das ondas sonoras das emissoras locais [...].

A importância que a instalação do 2º Batalhão Ferroviário representou para o desenvolvimento socioeconômico da cidade foi ressaltada na fala de Miguel de Oliveira, prefeito à época dessa instalação. Em suas palavras:

> *[...] o Batalhão Ferroviário, que desenvolveu quase toda aquela região da cidade, toda a cidade, e houve época em que ele deu 6.000 empregos. Ele foi muito importante em Araguari nessa época porque assumiu um papel relevante nesse momento da religação rodoviária de Araguari, o tronco principal, de São Paulo com Brasília, com a capital federal. Foi um ponto em que a cidade assumiu também o auge da sua importância política, geográfica e estratégica no cenário nacional porque o Batalhão ia para Pires do Rio ou pra Uberlândia, já estava indo pra Uberlândia. Então, a gente reuniu uma turma, fomos a Brasília, a Prefeitura quase não tinha recurso e nós conseguimos oferecer vantagem, terrenos, etc., para que o Batalhão se instalasse aqui. E ele se instalou aqui, ele gerou 6.000 empregos em determinado momento. Então, o Batalhão trouxe um novo surto de progresso. [...] o Batalhão, de fato, recolocou a cidade na sua importância: grandes compras, grande número de empregos, floresceu de novo o comércio, a indústria, a agropecuária teve saída para os seus produtos. Então, o Batalhão foi um outro marco na história do desenvolvimento de Araguari, importantíssimo, porque substituiu a Goiás, gerou emprego e desenvolveu a cidade. Só não enxerga quem não quer ver. [...] Então, o Batalhão foi um novo momento importante no progresso de Araguari.*[45]

Neste momento do trabalho, reconhece-se a necessidade de se compreender qual o novo papel assumido pelo município de Araguari na nova divisão inter-regional do trabalho que foi estabelecida a partir da década de 1970, marco da modernização da sociedade brasileira. Nesse sentido, é preciso verificar quais foram os fatores responsáveis pela recuperação da vitalidade econômica da cidade, ao promover uma redefinição de seus papéis, seus conteúdos, suas funções e sua dinâmica.

Nessa perspectiva, julga-se importante a realização de uma análise sobre os processos ocorridos a partir desse período em Araguari. Considera-se que esses, a exemplo da inserção do capital agrícola no município, imprimiram transformações socioespaciais, as quais

[45] Miguel Domingues de Oliveira.

possibilitaram identificar um novo movimento social. Esse é aqui entendido como a passagem do momento de ruptura para o momento de continuidade da economia araguarina, objetivo a qual se propõe o capítulo seguinte.

CAPÍTULO 2

A modernização agropecuária em Araguari (MG): as espacialidades engendradas pela inserção do capital agrícola no município

Neste capítulo, realiza-se, a primeiro momento, uma discussão sobre o processo de modernização agrícola que ocorreu nas áreas de cerrado brasileiro, na perspectiva de mostrar sua importância para a reconfiguração do campo e da área urbana dos municípios que foram atingidos por tal processo. Tal discussão justifica-se pelo fato de que a refuncionalização da rede urbana do Triângulo Mineiro está diretamente ligada à modernização da agricultura, que imprimiu uma nova dinâmica aos núcleos urbanos localizados nessa região.

Partindo da hipótese de que o processo de modernização da agricultura representou um importante aspecto para a economia do município de Araguari, reconhece-se a importância de se compreender as políticas de desenvolvimento agrícola nacional e estadual que foram direcionadas para a região em que o município está inserido. Considera-se também que os esforços da administração municipal para a diversificação agrícola do município devem ser analisados, uma vez que denotam a importância do capital local para a reconfiguração socioespacial e a refuncionalização urbana do município.

O objetivo central desse capítulo constitui-se na análise das novas espacialidades engendradas na área urbana de Araguari pela inserção do capital agrícola no município. Essas são aqui entendidas como o aparecimento de novos estabelecimentos comerciais e de serviços que surgem para atender às necessidades do campo modernizado. Nessa perspectiva, as variáveis selecionadas para a análise foram: lojas de revenda de adubos, sementes e fertilizantes; e de tratores, peças e serviços.

Considera-que o levantamento desses equipamentos é importante, uma vez que a análise do papel que a cidade de Araguari cumpre como uma cidade média só é possível a partir do entendimento de sua organização espacial intraurbana, visto que tal organização possibilita compreender o conteúdo, a funcionalidade e a dinâmica de determinado núcleo urbano.

2.1. O processo de modernização agrícola nas áreas de cerrado: algumas considerações

A ocupação do cerrado brasileiro, visto anteriormente como um vasto espaço improdutivo, ocorre a partir da segunda metade do século XX, quando o governo nacional passou a implementar diversos programas de desenvolvimento na região. No entanto, pouco se conhecia de seu verdadeiro potencial, pois constituía-se por áreas marcadas por uma intensa desvalorização econômica e um grande vazio demográfico.

Nessa perspectiva, havia uma dificuldade quanto à utilização de seus solos para a agricultura, pois o conhecimento dos recursos naturais era muito limitado e existia uma série de obstáculos. Dentre esses, pode-se citar o suprimento irregular de chuvas; a baixa fertilidade dos solos; a falta de infraestrutura (rodovias, rede elétrica e sistemas de armazenamento); a ineficiência dos sistemas de produção e a relativa distância dos principais centros consumidores. Somente com o processo de modernização agrícola houve a incorporação das áreas de cerrado ao circuito do capital global, por meio da implantação de novas tecnologias.

Nesse contexto, essas áreas foram beneficiadas pelos programas financiados pelo governo federal e estadual, os quais possuíam como objetivo principal a incorporação de terras relativamente baratas por meio da intensificação do uso de capital, da correção da acidez dos solos e da mecanização da produção agrícola. Essa foi possibilitada pelo fornecimento de crédito rural, pela assistência técnica e pela implantação da infraestrutura básica, como redes elétricas, rodoviárias e de armazenamento. A importância do crédito rural merece ser destacada, pois:

> O fio condutor do processo de modernização agrícola no cerrado mineiro foi a política de crédito rural, através do crédito de investimento e de crédito de custeio, que incentivou o uso de métodos mais racionais de produção. O resultado foi o avanço, nos primeiros anos da década de 80, das culturas de mercado externo (café, soja, cana-de-açúcar) em detrimento das culturas de mercado interno (arroz, feijão, milho, mandioca). (PESSÔA, 1999, p. 47)

Nesse sentido, o avanço e o crescimento da agricultura no cerrado foram determinados pelo progresso técnico possibilitado pela pesquisa e experimentação, e pelos incentivos governamentais, os quais se consubstanciaram em programas regionais de desenvolvimento agrícola.

Tais programas foram responsáveis pelo fornecimento de crédito subsidiado, que viabilizou a mecanização agrícola e, mais do que isso, a tecnificação do campo, ou seja, a maior presença da técnica e da ciência no processo produtivo rural e, consequentemente, nas

relações socioespaciais, caracterizando o meio técnico-científico-informacional, do qual nos fala Santos (1993, p. 35-36):

> Esse meio técnico-científico (melhor será chamá-lo de meio técnico-científico-informacional) é marcado pela presença da ciência e da técnica nos processos de remodelação do território essenciais às produções hegemônicas, que necessitam desse novo meio geográfico para sua realização. A informação, em todas as suas formas, é o motor fundamental do processo social e o território é, também, equipado para facilitar a sua circulação.

Desse modo, a significativa presença da ciência, da técnica e da informação no campo possibilitou sua reestruturação produtiva, marcada pela mecanização das atividades agrícolas e pelo surgimento de atividades não-agrícolas nas propriedades que conseguiram se inserir no processo da Revolução Verde[46] e implantar o pacote tecnológico que a caracteriza, constituído por maquinários, insumos agrícolas e técnicas modernas de produção.

Nesse sentido, ressalta-se que:

> O ponto de partida da modernização da agricultura foi a Revolução Verde, um programa idealizado pelo grupo econômico americano Rockfeler, no início dos anos 40, cujo objetivo foi contribuir para o aumento da produção e produtividade agrícola no mundo, através do desenvolvimento de experiências no campo da genética vegetal para a criação e multiplicação de sementes adequadas às condições dos diferentes solos e climas e resistentes às doenças e pragas, bem como a descoberta e aplicação de técnicas agrícolas ou tratos culturais mais modernos e eficientes (BRUM, 1987, p. 44) .

O cerrado começou a figurar como uma área para a expansão da agricultura devido à sua localização e também pelas suas características físicas, ou seja, a presença de água e de extensas áreas de chapada, que favoreciam a mecanização.

Nesse contexto, é importante destacar que:

> Um fator que contribuiu para a expansão do capitalismo na agricultura das áreas de cerrado foram suas características naturais. A topografia plana favoreceu a mecanização e os solos considerados improdutivos se tornaram produtivos com a aplicação de quantidades consideráveis de corretivos e fertilizantes [...]. Dessa forma, o interesse em ocupar as terras de cerrado estava em sintonia com as necessidades de expansão econômica geradas pelo mercado (PESSÔA, 1999, p. 35)

O processo de modernização agrícola nas áreas de cerrado foi viabilizado graças à significativa participação do Estado, por meio de incentivos e investimentos. Esses se encontravam em consonância com a fase a qual o país vivenciava no final da década de 1960 até meados da década subseqüente, em que houve um significativo crescimento econômico,

---

[46] Como essa temática não contempla os objetivos específicos desse capítulo, a discussão detalhada do assunto não será aqui realizada. Para saber mais, confira: Brum (1987).

caracterizando o período que ficou conhecido como o “Milagre Brasileiro”. Não obstante as prioridades estarem voltadas, em um primeiro momento, ao crescimento industrial, havia o reconhecimento da necessidade de expansão e modernização do setor agrícola.

Considerava-se que essa modernização poderia alavancar o crescimento industrial, seja por meio do aumento da demanda por insumos, implementos e máquinas e também pela expansão das agroindústrias. Dessa maneira, iniciativas, ações e programas foram empreendidos para viabilizar a ocupação agrícola nas áreas de cerrado.

Dessa maneira, a elaboração e a execução de programas governamentais foram os mecanismos utilizados para promover o desenvolvimento dessas áreas. Dentre esses, pode-se destacar o PCI (Programa de Crédito Integrado); o PADAP (Programa de Assentamento Dirigido do Alto Paranaíba); o POLOCENTRO (Programa de Desenvolvimento dos Cerrados) e o PRODECER (Programa de Cooperação Nipo-Brasileira de Desenvolvimento dos Cerrados). Existiram diferenças quanto aos seus fundamentos, visto que os dois primeiros programas constituíram-se em projetos de colonização dirigida, enquanto que os dois últimos possuíram como premissa específica a conquista do cerrado.

Conforme nos aponta Pessôa (1988), a meta principal desses programas era a expansão da fronteira agrícola, na perspectiva de se promover o desenvolvimento do capitalismo no campo e, consequentemente, modernizar as atividades agropecuárias. O capital monopolista tornou-se o principal pilar no modelo de desenvolvimento adotado, o qual direcionava os benefícios às empresas agroindustriais por meio de incentivos à produção de grãos para exportação.

Os subsídios do governo em esfera federal e estadual tornaram-se os elementos fundamentais ao processo de desenvolvimento da agricultura, pois a concessão de terras e o fornecimento de crédito possibilitaram o incremento da produção e o consequente aumento da produtividade. O crédito tornou-se, assim, um mecanismo indispensável no processo, ao possibilitar o acesso à infraestrutura necessária para o armazenamento, além de facilitar a comercialização e viabilizar a assistência técnica e a compra de máquinas, implementos e insumos agrícolas.

O surgimento do PCI ocorreu no ano de 1972 e o principal objetivo desse programa foi transformar os moldes tecnológicos da agricultura nos cerrados de Minas Gerais, por meio do estímulo à expansão da agricultura empresarial tecnificada, abrangendo 292.798 hectares do cerrado mineiro. É importante destacar que: “O programa funcionou como projeto piloto de

estímulo à expansão da agropecuária, promovendo o incremento da produção de soja, café e outras culturas no espaço agrário das novas fronteiras agrícolas" (PESSÔA, 1988, p. 37).

As regiões do Triângulo Mineiro, Alto Paranaíba, Noroeste de Minas, Alto Médio São Francisco, Alto São Francisco e Metalúrgica foram as principais áreas de sua atuação. De acordo com Pessôa (1988, p. 101):

> O empréstimo feito pelo programa se reverteu no financiamento de 230 projetos, espalhados por uma área de 111.025 ha, número 50% inferior à área prevista, e procurava atender aos grandes e médios proprietários por serem os únicos em condições de aceitar as normas dos empréstimos.

A implementação do PADAP foi realizada pelo governo estadual mineiro e ocorreu no ano de 1973. A Cooperativa Agrícola de Cotia, implantada no município de São Gotardo (MG), foi responsável pela coordenação desse programa, desenvolvido de forma paralela ao PCI, tendo sido necessária a desapropriação de uma área de 60.000 hectares para o assentamento dos colonos e a efetiva instalação do programa. Este representou a primeira experiência de exploração agrícola intensiva no cerrado, sendo, portanto, considerado como o pioneiro no processo de expansão da agricultura capitalista nessa área.

No primeiro ano de implantação do projeto, foi priorizado o cultivo de café, sendo que, no ano subseqüente, a priorização foi do trigo. Todavia, somente no terceiro ano de funcionamento, foram definidas as culturas básicas, havendo a canalização de investimentos para o cultivo da soja, do trigo e do café. O PADAP foi de substancial importância para a implementação dos programas que o sucederam, pois:

> [...] representou, portanto, a primeira experiência de exploração agrícola intensiva no cerrado mineiro, ou seja, a expansão da agricultura capitalista. Foi também, o ponto de partida para o POLOCENTRO, o impulso fundamental para o grande desenvolvimento da agricultura empresarial n cerrado, na segunda metada da década de 70, além de preparar as bases para a consolidação do PRODECER. (PESSÔA, 1999, p. 39).

Pode-se deduzir que a importância do PADAP, ao ser sustentado pela organização de uma cooperativa e respaldado pelo governo estatal, refere-se ao fato de que as ações implementadas durante sua vigência serviram para demonstrar que a exploração do cerrado era viável, tanto em nível técnico quanto econômico.

O POLOCENTRO, criado pelo governo federal no ano de 1975, integrava as metas do II PND (Plano Nacional de Desenvolvimento), implantado no período de 1975 a 1979, no governo de Ernesto Geisel. Esse plano possuía, em sua política agrícola, os objetivos de

aumentar a exportação; estimular a agroindústria; fortalecer a estrutura da comercialização, da estocagem e do abastecimento; e, por fim, modernizar a atividade agrícola.

Esse programa foi destinado a médios e grandes proprietários e possuía como principal premissa ampliar a produção modernizada do cerrado. O objetivo principal consistia no incentivo e no apoio à ocupação racional das áreas de cerrado dos estados de Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, abrangendo uma área de 785.472 Km^2, em cerca de 202 municípios. Desse modo, ofereceu recursos para a pesquisa, a experimentação e a produção agropecuárias; o reflorestamento; a assistência técnica e o crédito rural. A implantação de infraestrutura de apoio, como estradas vicinais, eletrificação rural, armazenagem e comercialização, foi também uma ação realizada durante a vigência desse projeto.

A meta do POLOCENTRO era incorporar 3,7 milhões de hectares das áreas de cerrado em cinco anos. Desse total, 1,8 milhões de hectares se destinariam à lavoura; 1,2 milhões de hectares à pecuária e 700.000 hectares ao reflorestamento.

A origem do POLOCENTRO deu-se a partir de um programa financiado pelo governo mineiro - o “Crédito Integrado” -, do qual o Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais (BDMG) foi responsável pela sua implementação. Com recursos do Banco Central, esse programa visava ao desenvolvimento de técnicas agrícolas e foi ampliado no ano de 1975. Essa ampliação consistiu na extensão dos financiamentos e incorporação dos estudos sobre as áreas de cerrado localizadas nos estados de Mato Grosso e Goiás, visto que o programa foi iniciado com vinte e seis projetos que se restringiam a municípios do Vale do Paranaíba.

O principal diferencial do POLOCENTRO em relação aos demais programas anteriores já implantados regionalmente e nacionalmente consistiu no apoio estatal realizado de forma individualizada aos proprietários de terra. Os significativos subsídios dos financiamentos direcionados aos produtores acabaram por levar a uma concentração dos benefícios nas grandes propriedades. Dessa forma, houve uma considerável valorização das terras, sendo essa decorrente da implantação de infraestrutura e do crescente uso especulativo da terra.

Conforme aponta Pessôa (1988), significativas transformações foram engendradas nas áreas de cerrado localizadas na região Centro-Sul do país. As mudanças decorrem do posicionamento adotado pelo governo federal, o qual passou a defender a ideia de que o cerrado deveria se transformar em um “celeiro de grãos” em nível mundial. Destarte, o grande empreendimento com traços empresariais foi viabilizado pela criação de inúmeros mecanismos financeiros.

Na região do Triângulo Mineiro, que é parte integrante do Centro-Sul brasileiro, o POLOCENTRO engendrou um significativo impacto, pois incentivou a capitalização crescente da atividade agropecuária. Desse modo, induziu a uma tecnologia que levou à modernização não só do cultivo do milho e do algodão, que se constituíam em produtos tradicionais, mas também, da soja e do café, que foram as principais culturas introduzidas com a modernização agrícola (OLIVEIRA, 1990, p. 15).

Portanto, destaca-se o seguinte:

> [...] o Programa, apesar de contribuir para a expansão de produtos que, até então, estavam circunscritos à região Centro-Sul, como por exemplo a soja, o café e o trigo, foi um estímulo apenas à média e grande agricultura empresarial nas áreas de cerrado, através do fornecimento de crédito altamente subsidiado, de assistência técnica e de remoção de obstáculos ao seu funcionamento. Os benefícios para a pequena agricultura das áreas atingidas foram muito poucos (PESSÔA, 1999, p. 44)

Nesse contexto, o café, a soja e também a cana-de-açúcar, produtos destinados ao mercado externo, expressam a capitalização da agricultura das áreas de cerrado do Triângulo Mineiro, o que é apontado por Pessôa e Cavalini (1988, p. 16):

> Os fatores que favoreceram a capitalização do setor, tais como a infra-estrutura básica de apoio (transporte e sistema de seleção e armazenamento), crédito para investimento, custeio, comercialização, assistência técnica foram a política do governo federal direcionada para o café e a política estadual de investimentos. Desta forma, o café, juntamente com a soja e a cana-de-açúcar, representam as culturas que fazem parte de uma política de modernizar, de forma intensiva, as áreas de cerrado. Portanto, a região do Triângulo Mineiro destaca-se por apresentar lavouras com características capitalistas, registrando um avanço das culturas de mercado externo em detrimento das culturas de mercado interno.

É importante mencionar que a ampliação dos recursos do POLOCENTRO ocorreu entre os anos de 1975 a 1979, visto que no ano posterior houve uma desativação desse programa. Dentre os principais fatores que impulsionaram esse fato, pode-se citar a desproporcionalidade do crescimento da produção agrícola em relação aos vultosos investimentos; o uso especulativo e não meramente produtivo dos financiamentos, que repercutia diretamente na produtividade; e a redução das áreas destinadas a lavouras, acompanhada pelo crescimento da pecuária, descaracterizando, portanto, os princípios desse programa agrícola.

Diante das limitações apresentadas pelo programa anterior, o PRODECER foi criado no ano de 1976 pelo Governo Federal e ficou conhecido também como Projeto Cerrado. Contou com a parceria do capital japonês nos investimentos, que foram mais ambiciosos em comparação àqueles realizados pelos demais projetos.

Tais investimentos foram direcionados às áreas de cerrado pertencentes à região Centro-Oeste do país, abrangendo uma área de 785.472 Km^2 em 202 municípios localizados nos estados de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso do Sul. O financiamento da compra de terras, o custeio e a comercialização da produção agrícola dos beneficiários constituíram-se nos principais direcionamentos desses investimentos. Deve-se citar que:

> A viabilização desse programa foi a concessão de créditos para empreendimentos agrícolas a colonos de um conjunto de projetos de assentamento dirigido. Os agricultores foram selecionados por cooperativas credenciadas, tendo por base sua aptidão para desenvolver a agricultura em áreas de cerrado. As terras adquiridas pelo programa foram divididas em lotes de médio porte (entre 250 e 500 ha) destinados à produção, principalmente, de grãos (PESSÔA, 1999, p. 44).

O objetivo do projeto consistiu no incentivo e apoio à ocupação mais racional das áreas de cerrado, por meio da produção de cereais para o mercado mundial, sendo priorizados os cultivos da soja, do milho e do sorgo em modernos latifúndios. É importante destacar que, na busca por maiores e efetivos retornos aos investimentos realizados, a soja foi considerada o produto mais rentável em relação às demais lavouras.

Na perspectiva de se promover um maior planejamento, assistência e coordenação que possibilitassem uma execução mais efetiva do PRODECER, no ano de 1979, foi criada a empresa CAMPO (Companhia de Promoção Agrícola).

O PRODECER recebeu diversas críticas pelos setores mais conservadores da sociedade, que tinham suas preocupações relacionadas ao

> [...] contingente de mão-de-obra, face a não oferta de emprego por ser uma agricultura mecanizada, os tipos de cultivos a serem desenvolvidos para atender o mercado externo e não a produção de alimentos básicos e a concentração da propriedade da terra, porque os beneficiados seriam apenas uma parcela escolhida pelo projeto (PESSÔA, 1988, p. 128).

Os principais resultados advindos da atuação desses projetos agrícolas governamentais nas áreas de cerrado foram a introdução de novas culturas, como a soja, o café e o trigo, e a valorização do preço das terras decorrente da moderna infraestrutura que foi implantada.

É importante destacar também a importância que representou na região do Triângulo Mineiro a atuação do PROFIR (Programa de Financiamento de Equipamentos de Irrigação). A instituição desse programa ocorreu no ano de 1982 e suas linhas de crédito destinavam-se à compra dos equipamentos e às instalações elétricas e hidráulicas necessárias para implantar a irrigação. Sua importância refere-se à possibilidade que ofereceu na ampliação do tempo de produção nas áreas de cerrado, que até então encontravam limitações decorrentes do período

de estiagem. Esse programa representou uma condição favorável ao aumento da produção e da produtividade média.

Não obstante os benefícios advindos de tais programas, deve-se considerar que eles foram estendidos a uma reduzida parcela da população, sendo destinados a produtores, propriedades, produtos e regiões específicas, o que é apontado por Pessôa e Cavalini (1988, p. 1) ao afirmarem que:

> A incorporação de modernas tecnologias na agricultura foi acelerada com a implementação de um conjunto de políticas agrícolas para atingir produtos (café, cana-de-açúcar, soja, pecuária), regiões (áreas do Centro-Sul do país) e produtores específicos (grandes proprietários capitalizados e utilizadores das técnicas modernas).

Tal fato levou diversos estudiosos, como Graziano da Silva (1982), a denominar a inserção de modernas técnicas no campo, no período compreendido entre os anos de 1965 e 1979, como a "modernização conservadora". Estabeleceu-se uma distribuição social, setorial e espacial de incentivos, o que é discutido por Martine (1990, p. 6):

> A distribuição social, setorial e espacial dos incentivos provocou uma divisão de trabalho crescente, *grosso modo*, maiores propriedades, em terras melhores, tiveram acesso a crédito, subsídios, pesquisa, tecnologia e assistência técnica, a fim de produzir para o mercado externo ou para a agroindústria. Enquanto isso, os produtores menos capitalizados foram relegados a terras menos férteis, utilizando práticas tradicionais e explorando a mão-de-obra familiar para subsistência ou para produzir em pequeno excedente comercializado nos mercados urbanos, onde o baixo poder de compra das massas garantiam preços também baixos (grifo do autor).

Nesse contexto, as grandes e médias propriedades foram as principais beneficiadas pelos programas agrícolas, o que contribuiu tanto para o aumento da desigualdade na distribuição de renda na agricultura, quanto para a saída da população do campo (GRAZIANO DA SILVA, 1982).

A utilização mais intensiva de capital no campo foi o principal mecanismo adotado, visto que atendia aos interesses da agricultura de exportação. Todavia, a produção agrícola voltada para o mercado externo refletiu diretamente na mão-de-obra empregada na área rural. A maior exigência de qualificação dos trabalhadores rurais contribuiu para aumentar a sazonalidade do emprego no campo.

A população rural, especialmente os pequenos produtores, não podendo atender à nova demanda por trabalhadores qualificados e não tendo condições de implantar técnicas modernas em sua produção, viram-se obrigados a vender suas propriedades aos grandes proprietários e migrar em direção às cidades. Em busca de emprego e melhores condições de

vida, esse processo migratório contribuiu para intensificar o êxodo rural, discutido por Martine (1990, p. 6-7):

> Além da mecanização expulsar a mão-de-obra, o espaço de arrendatários, parceiros, posseiros e outros pequenos produtores também ficou reduzido pela territorialização do capital. [...] Isto provocou um forte êxodo rural (de quase 30 milhões de pessoas entre 1960/80), além de crescente assalariamento da força de trabalho agrícola, muito da qual passou a residir nas cidades. Como resultado dessas transformações, o processo de urbanização brasileiro mostrou uma face qualitativamente diferente na década de 70. Pela primeira vez na história moderna as áreas rurais tiveram uma redução absoluta da população. O número de cidades cresceu rapidamente, assim como a proporção da população total em algumas macrocidades.

Nesse sentido, o processo de urbanização é redimensionado a partir da modernização agrícola que possui como marco a década de 1970, ocorrendo uma inversão em relação ao local de residência da população. Tal inversão foi discutida por Santos (1993, p. 29-30), que afirma:

> Entre 1940 e 1980, dá-se verdadeira inversão quanto ao lugar de residência da população brasileira. Há meio século atrás (1940), a taxa de urbanização era de 26,35%, em 1980 alcança 68,86%. Nesses quarenta anos, triplica a população total do Brasil, ao passo que a população urbana se multiplica por sete vezes e meia. Hoje, a população brasileira passa dos 77%, ficando quase igual à população total de 1980. Entre 1960 e 1980, a população vivendo nas cidades conhece aumento espetacular: cerca de novos cinqüenta milhões de habitantes, isto é, um número quase igual à população total do País em 1950. Somente entre 1970 e 1980, incorpora-se ao contingente demográfico urbano uma massa de gente comparável ao que era a população total urbana de 1960. Já entre 1980 e 1990, enquanto a população total terá crescido 26%, a população urbana deve haver aumentado em mais de 40%, isto é, perto de trinta milhões de pessoas.

O significativo crescimento da população urbana e a consequente diminuição da população rural do país, bem como a evolução da população, podem ser observados nas tabelas 5 e 6.

Tabela 5 - Brasil: população total, urbana e rural (1970-2000)

Situação	**Habitantes**				**Percentual (%)**			
	1970	**1980**	**1991**	**2000**	**1970**	**1980**	**1991**	**2000**
Total	93.134.846	119.011.052	146.825.475	169.872.856	100,0	100,0	100,0	100,0
Urbana	52.097.260	80.437.327	110.990.990	137.925.238	56,0	68,0	76,0	81,0
Rural	41.037.586	38.573.725	35.834.485	31.947.618	44,0	32,0	24,0	19,0

Fonte: IBGE - Censos Demográficos (1970, 1980, 1991 e 2000)
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

Tabela 6 - Brasil: evolução da população total, urbana e rural (1970-2000)

População	**Evolução (%)**		
	1970-1980	**1980-1991**	**1991-2000**
Total	27,8	23,4	15,7
Urbana	54,4	38,0	24,3
Rural	-6,0	-7,0	-10,8

Fonte: IBGE - Censos Demográficos (1970, 1980, 1991 e 2000)
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

A partir das tabelas 5 e 6 podemos perceber que, no período de 1970 a 1980, houve um aumento de 25.876.206 habitantes na população total do país, o que representa uma evolução populacional de 27,8%. Na dinâmica demográfica observada, 54,4% referem-se ao crescimento da população urbana e 6,0% estão relacionados ao decréscimo da população rural.

No período de 1980 a 1991, o aumento da população total do Brasil foi de 27.814.423 habitantes, o que representa 23,4%. Nessa evolução, 38,0% representam o crescimento da população urbana e 7,0% relacionam-se ao decréscimo da população rural. Não obstante o crescimento da população urbana ter sido menor em relação ao período anterior, esse crescimento permaneceu significativo em relação à população rural, que decresceu.

Entre os anos de 1991 e 2000, a população total teve um crescimento de 23.047.381 habitantes, o que representa uma evolução populacional de 15,7%. O aumento da população urbana foi de 24,3%; enquanto que a população rural apresentou um decréscimo de 10,8%.

As taxas de decréscimo da população rural e de crescimento da população urbana entre os anos de 1970 e 2000 refletem, dentre outros fatores, a migração campo-cidade, que ocorreu devido às mudanças nas relações de trabalho, à mecanização do campo e ao poder de atração das cidades.

Em relação a essa influência urbana, advinda da nova dinâmica socioespacial ligada à modernização agrícola, deve-se considerar que o campo passa a figurar como um importante espaço de reprodução do capital, ao acolhê-lo e difundi-lo em uma intensidade nunca vista antes. Santos (1993, p. 40) afirma que:

> [...] durante muito tempo se escreveu, no caso brasileiro, ser o campo hostil ao capital, obstáculo à sua difusão. Hoje, porém, o que vemos é o contrário, um campo que acolhe o capital novo e o difunde rapidamente, com tudo o que isso acarreta, isto é, novas formas tecnológicas, novas formas ocupacionais, rapidamente instaladas.

Nesse sentido, o acolhimento e a rápida difusão do capital pelo campo, apontados pelo autor, possibilitaram o desenvolvimento do modo de produção capitalista nesse espaço e promoveu o processo de modernização agrícola.

É importante ressaltar que, conforme nos aponta Pessôa (1982), esse processo ocorreu de forma parcial, ao se restringir a alguns produtos e regiões e atingir apenas algumas fases do ciclo produtivo. Além disso, foi direcionado, principalmente, aos grandes proprietários, os quais tiveram maiores facilidades no acesso às políticas agrícolas de crédito rural. As palavras da autora confirmam:

> [...] podemos evidenciar que a concentração de terras e capitais em vista das políticas agrícolas de crédito rural subsidiado de exportação e abastecimento interno, vem favorecendo apenas a uma parcela de agricultores, representados pelos proprietários fundiários e capitalistas agrícolas de maiores recursos econômicos financeiros, em detrimento da grande parcela de trabalhadores rurais, representados pelos pequenos minifundiários, parceiros rendeiros e posseiros (PESSÔA, 1982, p. 7).

A autora ressalta ainda que:

> [...] um outro aspecto que se observa é que o crédito rural é dirigido basicamente ao financiamento de um pequeno número de produtos, tais como a soja, o café, a cana, o algodão, o trigo, que recebem a maior parte dos recursos, em uma proporção muito superior à sua participação no total da produção (PESSÔA, 1982, p. 7).

Nesse contexto, as políticas agrícolas no município de Araguari também se dirigiram ao financiamento do cultivo de produtos destinados a abastecer o mercado externo, principalmente o café e, mais tarde, a soja, conforme será discutido no tópico a seguir.

2.2. A inserção do capital agrícola no município de Araguari: as políticas nacionais, estaduais e locais

A análise da inserção do capital agrícola no município de Araguari exige-nos a consideração de que é um equívoco analisar a realidade local desvinculada da totalidade social, uma vez que a complexidade do todo exerce influência nos lugares, da mesma forma que é influenciada por esses. É preciso entender que, a despeito das especificidades que marcam o processo histórico de formação socioespacial de determinado local, sua dinâmica inscreve-se no contexto das mudanças que marcam o sistema de produção capitalista, no qual se encontra inserido. Dessa maneira, concordamos com Santos (1997b, p. 49) quando ele afirma que: “O mundo encontra-se organizado em subespaços articulados dentro de uma lógica global”.

Não obstante as décadas anteriores marcarem o início das inúmeras transformações estruturais pelas quais passou a agricultura brasileira, foi a partir de 1970 que elas se mostraram mais intensas no município de Araguari. A implantação do Plano de Diversificação Agrícola pelo governo municipal (1971-1973) representou o marco da modernização do campo nesse município.

Esse plano, implantado no ano de 1972, possuía como objetivos principais intensificar o cultivo de café na área rural que, apesar de já existir, era reduzido e não gerava riquezas significativas à economia local, e diversificar os produtos agrícolas cultivados, que até então se restringiam ao arroz. Os investimentos na produção agrícola não ficaram restritos apenas ao cultivo do café, mas também foram direcionados à plantação de maracujá e à criação do bicho-da-seda. O prefeito municipal na época, Milton Lima Filho, organizou uma caravana de pessoas com atuação em diversas atividades profissionais. Essas se dirigiram ao município de Votuporanga, no estado de São Paulo, com a perspectiva de aprender como são feitos o cultivo de amora e de maracujá e a sericicultura (criação do bicho-da-seda), o que foi ressaltado na fala do ex-prefeito durante a entrevista:

> *[...] organizei expedições à cidade de Votuporanga, onde uma fazenda modelo estava fazendo um experimento de bicho-da-seda e maracujá. E fizemos 15 viagens de pequenos produtores que eu fazia convite em nome da Prefeitura, levava a Votuporanga. Eles verificavam a economia, verificavam a viabilidade dessa cultura, né, e chegaram à conclusão que era uma cultura ideal para o pequeno agricultor.*

Segundo reportagem do Jornal Gazeta do Triângulo (07/02/1972, n. 3389, p. 1), que destaca trechos da edição do jornal carioca “Gazeta Mercantil Econômica e Financeira”, o incentivo à criação do bicho-da-seda pode ser explicado pelo fato de que era considerada como uma alternativa às perdas decorrentes da prática da monocultura no município. Deve-se lembrar que tal prática leva à saturação dos solos e a uma maior sistematização de incidentes climáticos.

A diversificação agrícola visava à reformulação dos critérios de produção e a renovação das perspectivas econômicas do pequeno e médio agricultor, considerados como os “verdadeiros heróis de nosso contexto populacional, vítimas por décadas das estéreis monoculturas” (JORNAL GAZETA DO TRIÂNGULO, 07/02/1972, n. 3389, p. 1).

Para a execução do Plano de Diversificação Agrícola, foram criados o Departamento de Assistência Rural e o Conselho de Desenvolvimento de Araguari, os quais representaram o primeiro passo na execução do plano. O objetivo dessas entidades era encontrar alternativas para o inexpressivo crescimento econômico do município - encarado como um grave

problema pela administração municipal - e identificar os motivos da falta de produção, não obstante a existência de mão-de-obra abundante. A importância da diversificação agrícola é justificada pelo fato de que representava um "trabalho básico para a redenção econômica do município" (JORNAL GAZETA DO TRIÂNGULO, 07/02/1972, n. 3389, p. 1).

É importante reiterar que a diversificação agrícola representava uma "redenção econômica do município" pelo fato de que, conforme discutido no capítulo anterior, na década de 1950, Araguari vivenciou significativos impactos em seu comércio e em sua vitalidade econômica, os quais foram gerados, dentre outros fatores, pela transferência da Estrada de Ferro Goiás no ano de 1954 para a cidade de Goiânia.

O processo de modernização agrícola representou para o município a possibilidade de assumir um novo papel na divisão inter-regional do trabalho que foi estabelecida a partir da década de 1970, marcada pela modernização da sociedade brasileira. O estabelecimento dessa década como um marco de crescimento para o município de Araguari foi destacado na fala de um entrevistado, ao afirmar que:

> *A década de 1950 para Araguari foi um desastre, foi quando a Estrada de Ferro Goiás foi tirada de Araguari. Mas a década de 50 foi um verdadeiro desastre para Araguari. Não houve assim um desenvolvimento intenso. Na década de 60 também a coisa ainda com os reflexos da crise de 1950, também ainda não foi um período bom de desenvolvimento. A partir dos anos 70, é que Araguari começou a se reencontrar, porque começou a haver o desenvolvimento da agricultura, principalmente com a vinda do café. A cafeicultura começou a dar um desenvolvimento grande para Araguari porque aí passaram a vir pessoas também de todos os recantos do Brasil, do sul, Paraná, São Paulo, dessa região toda que vinham adquirir terras, e contando que as terras eram ainda baratas. E eram terras do cerrado, que eram inaproveitadas antigamente. Com a nova tecnologia agrícola, essas terras passaram a ser produtivas e a cafeicultura se desenvolveu especialmente nelas. Aí houve uma valorização extraordinária. E começou a ter um surto de desenvolvimento que perdura até hoje, com a abertura de indústrias, com o incremento do comércio e dessa forma, Araguari realmente cresceu em muitos setores [...].*[47]

A diversificação agrícola em Araguari, representada pela ampliação da cafeicultura, provocou uma redefinição na organização socioespacial do território municipal. Sua presença não pode ser interpretada apenas como um projeto local, mas sim, como um processo que integra a reprodução do capital agrícola nas áreas de cerrado, fomentada por forças hegemônicas e por incentivos do Estado. Parece-nos interessante destacar que: [...] "o campo modernizado é muito mais sujeito a um processo de regulação que é comandado pelas forças de mercado hegemônicas, deixando pouca margem às formas, mais precárias, de regulação local ou de regulação pelo poder público, não importa o seu nível" (SANTOS, 1997c, p. 95).

---

[47] Natal Nader.

Nessa perspectiva, concordamos com Oliveira (1990, p. 4), que diz:

> A presença da cafeicultura, no município de Araguari, manifesta-se como fator de relevante importância econômica, redefinindo a própria organização do espaço em questão, cuja mudança deve ser analisada como parte integrante do desenvolvimento capitalista. Neste sentido, consideramos a cafeicultura, no município, uma frente agrícola devida ao seu próprio dinamismo, responsável, também, pelas transformações ocorridas. Não deixamos de considerar a sua inserção no próprio projeto capitalista, a nível do Estado, que incentiva a ocupação de novas áreas.

É importante considerar que a ampliação da cafeicultura no município de Araguari esteve em consonância com os incentivos existentes em nível federal, estadual e também municipal. Os investimentos da administração municipal representaram um importante fator à reestruturação produtiva do município. Dessa maneira, o ex-prefeito Milton Lima nos relatou em sua entrevista que:

> *[...] certo dia lendo o Estado de São Paulo, o jornal, eu li que as geadas no Paraná, elas tinham sacrificado as lavouras, né, principalmente na região de Maringá e outras ali. Eu me desloquei como prefeito e fui a Curitiba e lá fiquei uma hora e meia na televisão, consegui lá esse horário pra fazer uma explanação do potencial de Araguari, né? Da posição geográfica, da posição topográfica, dos recursos hídricos e do distanciamento dos grandes centros consumidores. E ao mesmo tempo eu fiz um convite ao paranaense que viesse a Araguari e conhecesse aqui os nossos Cerrados, que tinham preços convidativos, né, e eram duas vezes, eram superiores ao pequeno alqueire paranaense, lá a metade, aqui era o alqueirão de cinco hectares, né? De maneira que isso foi a felicidade que nós chamamos de diversificação agrícola. Mas não somente o café que veio, que veio pra ficar. Quando nós tivemos aqui as primeiras visitas que, aliás, eu os levei ao distrito de Amanhece e os pioneiros eram os senhores barão, que veio liderando paranaenses na época, né, trazendo a possibilidade de fazer o plantio de café no cerrado. Um município de quase 3.000 km^2 com 65% de terras consideradas improdutivas e que passaram a produzir, né? E o barão veio com paranaenses e aqui eles adquiriram terras no distrito de Amanhece, os primeiros cafezais que surgiram em Araguari.*[48]

O "convite" realizado aos paranaenses naquela época estava em consonância com a política econômica implantada entre os anos de 1969 e 1970 pelo governo federal. Esse, por meio do PRRC (Plano de Renovação e Revigoramento de Cafezais), possuía o objetivo de promover a erradicação dos cafezais no norte do Paraná e sua consequente substituição pela soja. Nas demais regiões do país, a política cafeeira governamental, responsável pela execução desse plano, visava à recuperação do potencial produtivo da cafeicultura nacional, por meio do incentivo ao plantio de café. Sobre esse plano, vale destacar o seguinte:

> [...] marcava um novo momento na cafeicultura nacional, financiando o plantio e incentivando o uso de fertilizantes e de defensivos. O PRRC, além de incentivar o plantio de café em regiões tradicionais, tinha como objetivo conquistar novas áreas, dentre elas o Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba (PESSÔA, 1999, p. 48).

---

[48] Milton de Lima Filho.

O estado de Minas Gerais foi o mais beneficiado pela “nova cafeicultura”, assim denominada pela implementação tecnológica a ela associada, o que é corroborado nas palavras de Pessôa (1999, p. 49), que também destaca o plantio de café no município de Araguari, ao afirmar que:

> Dentre os estados produtores de café, Minas Gerais foi o mais beneficiado com a chamada nova cafeicultura brasileira (dotada de melhor tecnologia e deslocada das áreas sujeitas às geadas), superando o Paraná como o maior produtor nacional, no final dos anos 70. Foi nesse contexto, como expansão da agricultura capitalista, que o café chegou ao cerrado mineiro [...]. Assim, em 1972 ocorreu o primeiro plantio de pés de café e moldes capitalistas na cidade de Araguari. Subsídios, financiamentos a juros baixos, mecanização facilitada, baixo preço da terra, mão-de-obra barata e abundante foram apenas alguns dos fatores que incentivaram e determinaram o verdadeiro ‘boom’ da cafeicultura no cerrado mineiro.

Os cafeicultores do norte do Paraná viam-se obrigados a procurar novas áreas para o plantio do café e a proposta apresentada pelo prefeito municipal de Araguari representou uma oportunidade a muitos que se dirigiram para o município em busca de novas possibilidades de trabalho na cafeicultura. Não só os migrantes do sul do país, mas também os paulistas se interessaram pelas terras de Araguari para o cultivo do café. Conforme trechos da reportagem do Jornal Botija Parda (18/02/1973, n. 179, p. 1), um grupo de paulistas também visitaram o município na época e, dessa maneira, é destacado que:

> Não só os paranaenses se interessam pelas terras de Araguari, mas também os paulistas. Encontra-se na cidade de Araguari um grupo de cafeicultores da cidade de Uirapuru- SP; a finalidade da visita está ligada a aquisição de terras para o plantio do café. A zona rural está sendo visitada pelos paulistas, prevendo-se excelentes transações nos próximos dias.

Os migrantes do sul do país, especialmente do Paraná, e também do estado de São Paulo, atraídos pelo baixo preço das terras e pela ausência de geadas na região, tiveram uma considerável contribuição no processo de modernização agrícola em Araguari. Com sua mentalidade empresarial, implantaram técnicas modernas de produção, as quais foram viabilizadas pelos incentivos governamentais (em níveis municipal, estadual e federal).

Portanto, vale ressaltar que:

> [...] um contingente de agricultores, oriundos do sul do país (Rio Grande do Sul e Paraná, principalmente) e também de São Paulo dirigiram-se para o Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba em busca da ‘nova fronteira agrícola’ que começava a se formar. Atraídos, inicialmente, pelas políticas e programas governamentais, esses ‘novos migrantes’, tornaram-se ‘novos proprietários’ no cerrado mineiro (PESSÔA, 1999, p. 5).

Destarte, consideramos importante analisar a população migrante do município de Araguari, na perspectiva de se entender a representatividade desta na população total, bem como a origem do movimento migratório.

De acordo com os dados da Contagem Populacional (IBGE, 1996), o número de pessoas residentes em Araguari que nasceram em outros estados brasileiros era de 3.010 pessoas, o que representa 3,30% da população total. A representatividade da população proveniente de municípios mineiros era de 2,05%, o que equivale a 1.868 pessoas, conforme pode ser observado na tabela 7.

Tabela 7 - Araguari (MG): população residente por local de nascimento (1991)

Local de nascimento	Pessoas	Percentual (%)
Araguari	86.378	94,63
Outra unidade da federação	3.010	3,30
Mesma unidade da federação	1.868	2,05
País estrangeiro	17	0,01
Ignorado	10	0,01
Total	**91.283**	**100,00**

Fonte: IBGE - Contagem populacional: 1996
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

A despeito do percentual de migrantes em relação à população total não poder ser considerado expressivo (5,37%), os dados nos revelam que a maior representatividade é de pessoas que nasceram em outros estados brasileiros. A nosso ver, esse pode ser um indicativo do reflexo do movimento migratório decorrente do processo de modernização agrícola. Conforme já discutido anteriormente, habitantes provenientes dos estados do Paraná e de São Paulo, principalmente, se dirigiram a Araguari em função do cultivo do café na década de 1970 e estabeleceram residência nesse município.

Tal afirmação é corroborada a partir dos dados do Censo Demográfico (IBGE, 2000), que nos revela o percentual de participação de pessoas residentes em Araguari nascidas em outras regiões brasileiras, que não a Sudeste, na qual o município se localiza.

O número de pessoas residentes em Araguari no ano de 2000 provenientes de outras regiões brasileiras era de 13.593 pessoas, o que representa 13,33% da população total (101. 974 habitantes), conforme pode ser observado na tabela 8.

Tabela 8 - Araguari (MG): população residente por local de nascimento (2000)

Lugar de nascimento	População residente	
	Pessoas	**Percentual (%)**
Região Sudeste	88.381	86,67
Região Centro-Oeste	6.395	6,27
Região Nordeste	3.466	3,40
Região Sul	3.280	3,22
Região Norte	362	0,35
País estrangeiro	79	0,08
Brasil sem especificação	10	0,01
Total	**101.974**	**100,00**

Fonte: IBGE - Censo demográfico: 2000
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

Em relação à população residente em Araguari no ano 2000, oriunda dos estados da região Sudeste, vale destacar que o estado que participava com maior representatividade de pessoas era o de Minas Gerais. O número de pessoas nascidas nesse estado era de 84.933, o que representa 96,0% de toda a população proveniente da Região Sudeste e 83,2% da população total residente no município.

No que se refere às pessoas nascidas na região Centro-Oeste, a participação do estado de Goiás era a mais expressiva, visto que 5.882 pessoas residentes em Araguari nasceram nesse estado, o que representa 92,0% de toda a população proveniente dessa região e 5,77% do total populacional do município.

Não obstante a determinação de demais fatores nesse movimento migratório, vale considerar as relações socioeconômicas estabelecidas historicamente entre Araguari e os municípios goianos em função da ferrovia, conforme a discussão já realizada no capítulo 1.

No que tange à participação da região Nordeste, destaca-se a representatividade do estado do Ceará, que era de 32,6% - o que equivale a 1.131 pessoas - e 1,1%, respectivamente, do total regional e da população total do município de Araguari.

Apesar da menor representatividade da região Sul, os dados relativos aos seus respectivos estados são importantes por revelarem a participação do estado do Paraná no total de migrantes provenientes dessa região. O número de pessoas era de 2.781, o que representa 84,8% do total regional e 2,7% do total de habitantes residentes em Araguari.

Destarte, a expressividade das pessoas que nasceram no Paraná em relação à população proveniente da região Sul nos revela características do movimento migratório estabelecido na década de 1970. Vale reiterar que, com o processo de modernização agrícola, o município de Araguari exerceu um poder de atração sobre os paranaenses, em função do plantio de café e de outros fatores já discutidos anteriormente.

Nos dias atuais, ainda existe um movimento migratório originado do estado do Paraná em direção ao município de Araguari. Tal movimento é constituído por trabalhadores temporários que se dirigem à área rural do município, especialmente para o distrito de Amanhece, para trabalhar nas lavouras de café. Esses trabalhadores moram na fazenda do empregador durante o período de colheita (março a agosto) e, apesar de muitos retornarem à sua terra natal, alguns optam por permanecer no distrito, contribuindo, assim, para o aumento da população total de Araguari.

O desenvolvimento do Plano de Diversificação Agrícola foi facilitado pelo fato de que, naquele mesmo período, o IBC (Instituto Brasileiro de Café) objetivava realizar uma adequação dos cafezais do país para a exportação. Esse instituto promoveu um encontro em Araguari e o entusiasmo dos cafeicultores do município foi ressaltado em trechos de uma reportagem:

> Queremos ressaltar também o entusiasmo que se verifica entre os cafeicultores do município a ponto de fazer com que milhões de pés, já produzindo a primeira floração, neste clima abençoado, trazendo esperanças, prometendo riquezas, gerando bem-estar, cubram muitos alqueires, como se fossem soldados verdes, marchando cadenciados a caminho do progresso (JORNAL BOTIJA PARDA, 04/05/1975, n. 284, p. 1).

Em 1969 o IBC, por intermédio do GERCA (Grupo Executivo de Racionalização da Cafeicultura), criou um plano para financiar o plantio de café em todo o país e que objetivava o aumento da produtividade das lavouras cafeeiras.

O GERCA tinha o interesse no aproveitamento de áreas novas para o plantio, dando uma atenção especial ao cerrado, área em que a ocorrência de geadas é menor. Nessa perspectiva, o município de Araguari, entre 1969 e 1970, foi incluído nesse programa, sendo que o ano de 1972 marca o início do plantio de café de forma mais intensa no local.

O interesse do IBC pelo plantio de café no município de Araguari, em razão de visitas de agrônomos desse instituto ao município naquela época. Com o título de “Araguari, a capital do café”, a visita do engenheiro-agrônomo José de Paula Motta Filho, diretor de produção do IBC, foi destacada na reportagem do jornal Botija Parda (12/12/1975, n. 314, p. 1)

> O Diretor de Produção terá oportunidade de verificar o grau de acentuado progresso em que nos encontramos, de percorrer algumas fazendas, onde se erguem os cafezais, cuja perspectiva de multiplicação nos conduzirá à condição de um dos maiores produtores do Brasil. Lembramos que, a par da excelente ambientação do cafezal em nossos cerrados, há ainda a condição climática, muito diferente do sul do País, sujeito às friagens, que ocasionam a queima do café, à perda da folhagem e da floração. Saliente-se, mais, a bem da verdade, o que ultrapassou de muito a própria expectativa dos plantadores de café, que com pouco mais de um ano os pés já estão produzindo, ocasionando as primeiras colheitas, que se multiplicarão numa apoteose extraordinária, consolidando as culturas, projetando Araguari para a conquista do lugar ao sol pelo qual vem lutando há muito, nos setores da economia, do trabalho, da fartura e do bem-estar social. Hoje é o dia do café em Araguari. Aproveitemo-lo. Unamos nossas forças, mostremos o de que dispomos e temos certeza de que os visitantes ficarão admirados com o que puderem presenciar. Chegou a hora e a vez do café em Araguari.

A importância do café não se restringiu ao contexto local, mas sim, ao regional, visto que o produto expressou a capitalização e tecnificação do campo no Triângulo Mineiro. Portanto, “ao lado da soja, o café também chegou ao cerrado mineiro e desencadeou uma nova forma de ocupação dessa área, corporificando a penetração do capital no campo, a partir da segunda metade da década de 1970” (PESSÔA, 1999, p. 95-96).

Na análise sobre a implantação da cafeicultura no município de Araguari, não obstante o ano de 1975 ser tomado como o marco oficial no qual o café foi implantado nas áreas de cerrado, por intermédio de incentivos do POLOCENTRO, o ano de 1972 deve ser considerado. Isso se justifica pelo fato de que representa o ano de implantação do Plano de Diversificação Agrícola Municipal, o qual forneceu as bases para a materialização do processo de modernização agrícola na área rural do município (OLIVEIRA, 1990).

Com o Plano de Diversificação Agrícola, Araguari assumiu o papel de pioneira em relação à cafeicultura no Triângulo Mineiro. Em decorrência desse pioneirismo, no final da década de 1970, foi criada no município a CATRIM (Cooperativa dos Cafeicultores do Triângulo Mineiro), a fim de congregar os cafeicultores da região. Os principais objetivos dessa cooperativa eram o fornecimento de produtos utilizados na lavoura, o aumento da assistência técnica aos agricultores, além do repasse do capital proveniente de financiamentos concedidos aos associados.

No ano de 1984, foi criada a ACA (Associação dos Cafeicultores de Araguari), que congregava os produtores de café dos municípios vizinhos, quais sejam, Capinópolis, Cascalho Rico, Indianópolis, Monte Alegre de Minas, Tupaciguara e Uberlândia. Nesse contexto, é importante destacar que:

> A Associação dos Cafeicultores de Araguari, fundada em 1985 funcionou precariamente. A não existência de rede própria dificultou, inclusive, o trabalho da Associação. Porém, a partir de 1987, o trabalho da entidade se dinamizou. Formou-

> se uma diretoria com elementos da comunidade local, incluindo migrantes proprietários, em sua maioria (OLIVEIRA, 1990, p. 84).

O primeiro estatuto da ACA passou a vigorar em 1985 e hoje essa entidade conta com, aproximadamente, 290 associados. Assim, a ACA, a CATRIM e também a COOCACER (Cooperativa dos Cafeicultores do Cerrado - Unidade Araguari) constituem entidades representativas da importância do agronegócio para a economia araguarina.

Apesar do planejamento para a implantação dos cafezais em Araguari, ela não foi tão simples. Vários planos de financiamento foram necessários para que essa implantação ocorresse de forma satisfatória e era preciso evitar o acesso a esses planos por parte de produtores "aventureiros" que estavam interessados apenas em obter recursos do governo, apesar da existência de cafeicultores experientes na região.

Após a inserção da lavoura cafeeira no município de Araguari, os produtores sentiram de forma direta a fragilidade desse tipo de cultura, visto que as oscilações no mercado são refletidas diretamente nos preços de cotação, o que não propiciava uma estabilidade à economia do município. A tabela 9 nos revela a evolução do plantio de café em Araguari e a diminuição no número de covas plantadas, a qual foi influenciada, dentre outros aspectos, por essa fragilidade.

Tabela 9 - Araguari (MG): plantio de café (1973-1983)

Ano agrícola	Covas
73/74	1.454.526
74/75	2.992.520
75/76	1.207.050
76/77	5.149.539
77/78	1.219.829
78/79	722.685
79/80	634.198
80/81	802.264
81/82	724.400
82/83	1.750.585
83/84	3.500.000

Fonte: Oliveira (1990, p. 44)
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

A redução de 5,85% do número de covas plantadas entre os anos agrícolas de 1974/1975 (2.992.520 covas) e 1975/1976 (1.207.050 covas) é um importante fato que permite perceber as primeiras iniciativas do governo municipal e a destinação dos recursos dos produtores para o plantio de outro produto, o maracujá. Esse atraiu vários compradores do estado de São Paulo para o município e também favoreceu, no ano de 1975, a instalação da indústria de sucos Maguary (foto 37).

Foto 37 - Araguari (MG): Indústrias Alimentícias Maguary (1970)
Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto (2009)

A produção de maracujá e a presença dessa indústria foram destacadas na reportagem do jornal carioca O GLOBO, cuja nota foi a seguinte: “Araguari, no Triângulo Mineiro, torna-se este ano o maior produtor de maracujá. Os cariocas, inclusive, já estão recebendo o suco de uma indústria que lá se instalou em março último, especialmente para processar a grande safra iniciada em janeiro” (JORNAL BOTIJA PARDA, 11/05/1975, n. 285, p. 6).

Nesse contexto de diversificação de Araguari, a Maguary representou um importante passo na dinamização da produção agrícola municipal. A presença de uma agroindústria na cidade coaduna com o processo de reestruturação produtiva ocorrido em nível nacional, além de ser resultado de agentes políticos locais que incentivaram essa instalação.

Em sua entrevista, Milton de Lima Filho nos afirmou que, como principal representante da administração municipal à época, percebendo a importância do processo de integração entre a agricultura e a indústria, empreendeu esforços para possibilitar esse processo no município. Ele afirmou que:

> *[...] faltava a indústria, não é? E por isso me desloquei, fui a Pernambuco e em Pernambuco visitei a Maguary e fiz um convite à direção da Maguary. Levei comigo o presidente da Associação Comercial na época, Sr. Oswando Monteiro, e fizemos um convite pra que ele viesse conhecer a cultura de maracujá. Veio, se convenceu de que realmente era positiva e hoje nós temos a maior indústria de sucos, talvez, uma das maiores do Brasil, não é, que é a Maguary [...]. De maneira que essa foi a fase áurea quando Araguari encontrou realmente a sua vocação econômica, que é a agricultura, não é?*[49]

A importância da Maguary no contexto socioeconômico de Araguari acabou por representar um incentivo à instalação de outra indústria do setor de sucos de frutas na cidade, como foi o caso da Dafruta, na década de 1980.

Em março de 2009 ocorreu uma fusão entre essas duas empresas. Assim, deu-se a constituição da Empresa Brasileira de Bebidas e Alimentos (Ebba) que adquiriu a Maguary e a Dafruta e passou a ser detentora dessas duas marcas já reconhecidas no mercado de sucos concentrados, semielaborados e prontos para beber. A empresa é resultante da sociedade entre membros da família pernambucana Tavares de Melo, responsável pela fundação de ambas as marcas. Tal fusão insere-se no contexto do processo de reestruturação produtiva da agropecuária brasileira, que possibilitou uma maior integração de capitais, sendo a organização de conglomerados empresariais uma das características desse processo.

A sede da Ebba localiza-se em Pernambuco (CE) e, além das duas unidades industriais localizadas em Araguari, possui também duas filiais em Aracati (CE). De acordo com informações disponíveis no site da empresa, a capacidade de processamento das quatro unidades industriais é da ordem de 200 milhões de litros de sucos, sendo que cerca de 20% da produção é exportada para Estados Unidos, Japão e alguns países da Europa[50].

Outra importante agroindústria instalada no município de Araguari é a Pomar S/A Indústria e Comércio, que além da produção de sucos da marca Izzy, também possuía uma unidade industrial frigorífica (antigo Fava - Frigorífico Avante de Araguari). A mesma foi fechada por razões administrativas em dezembro de 2009, segundo reportagem online do jornal Correio de Araguari (13/01/2010, s/n, p. 1).

Na década de 1970, a significativa produção de maracujá no município de Araguari contribuiu para que lhe fosse conferido, na década seguinte, o título de “capital do maracujá” e, atualmente, seja considerada “a capital do café e do tomate” (BACELAR, 2003, p. 115).

O cultivo de soja e, mais tarde, de cana-de-açúcar também foi introduzido no município e está vinculado ao processo de expansão do capitalismo no campo, que trouxe a necessidade

---

[49] Milton de Lima Filho.
[50] Informações obtidas em www.ebba.com.br.

de se atender aos interesses dos mercados interno e, principalmente, externo por meio da produção de matéria-prima e alimentos. Nesse contexto, vale destacar que: [...] “a lógica da vantagem de escala na agricultura brasileira é fortemente atrelada à experiência da soja (protótipo da aplicação do pacote tecnológico da revolução verde) e da cana-de-açúcar [...]” (MARTINE, 1990, p. 18).

A produção agrícola no município de Araguari foi favorecida pelas condições de solo, clima, topográficas (relevos em chapadões) e litológicas (latossolo vermelho-escuro, popularmente conhecido como terra roxa). Todavia, não podem ser tomadas isoladamente, visto que se encontram aliadas à drenagem de investimentos públicos direcionados para as áreas de cerrado, os quais possibilitaram seu melhoramento e evolução tecnológica. De forma conjunta, as condições ambientais locais e o desenvolvimento de técnicas para o aproveitamento econômico das áreas de cerrado representaram recursos favoráveis ao cultivo de determinados produtos agrícolas em Araguari.

Entre os anos de 2006 a 2009, não houve mudanças consideráveis em relação aos principais produtos agrícolas cultivados no município, pois o milho, a soja, o tomate e o café figuraram entre aqueles de maior destaque na produção agrícola do período, conforme pode ser verificado nas tabelas 10 e 11.

A tabela 10 possibilita verificar que, em relação à produção agrícola do ano de 2006, o milho foi o produto que mais se destacou, com a representatividade de 40% (87.360 t) na produção total (217.696 t). A soja ocupou a segunda posição, representando 25% (54.600 t) desse total. O tomate e o café representaram, respectivamente, 15,5% (33.840 t) e 7,8% (16.830 t) do valor total da produção (IBGE, 2006).

No ano de 2007, o milho, apesar do decréscimo de 5% em relação à produção do ano anterior, continuou sendo o produto de destaque. A quantidade colhida foi de 82.992 toneladas, o que representa 42% do valor total da produção anual - 197.299 t - (IBGE, 2007).

A representatividade da produção de soja foi de 27,8% (54.720 t) do valor total, sendo que a quantidade colhida de tomate e café representou, respectivamente, 17% (33.840 t) e 7% (13.800 t) do valor total da produção (IBGE, 2007).

Tabela 10- Araguari (MG): produção agrícola municipal (2006-2007)

Produto	Anos			
	2006		2007	
	Área colhida (ha)	Produção (t)	Área colhida (ha)	Produção (t)
Abacaxi[1]	17	425	17	425
Alho	238	4.284	-	-
Arroz (em grão)	100	130	100	130
Banana[2]	130	2.028	130	2.028
Café (beneficiado)	8.500	16.830	11.500	13.800
Cana-de-açúcar	-	-	3.500	-
Cebola	-	-	60	1.800
Coco-da-baía	75	1.500	72	1.440
Feijão (em grão)[3]	310	619	-	-
Feijão (1ª safra)[4]	-	-	156	187
Feijão (2ª safra)[4]	-	-	-	-
Feijão (3ª safra)[4]	-	-	-	-
Laranja	20	240	20	240
Limão	5	90	-	-
Mamão	20	500	-	-
Mandioca (mesa)	238	4.760	238	4.760
Maracujá	450	9.000	-	-
Milho (em grão)	14.000	87.360	13.300	82.992
Palmito	61	488	-	-
Soja (em grão)	17.500	54.600	17.100	54.720
Sorgo	150	300	150	375
Sorgo (2ª safra)[5]	-	-	-	-
Tomate	423	33.840	423	33.840
Trigo	156	702	125	562
Total	**42.393**	**217.696**	**46.891**	**197.299**

Notas da tabela: (-) Produto não colhido ou dado não disponível no respectivo período
(1) Produção em mil frutos
(2) Produção em mil cachos
(3) Refere-se à somatória da 1ª, 2ª e 3ª safras, conforme dados publicados no site do IBGE.
(4) A 1ª safra do feijão refere-se à produção no período da chuva, enquanto que a 2ª safra refere-se ao período da seca. A 3ª safra, por sua vez, refere-se à produção irrigada
(5) A 2ª safra do sorgo refere-se à produção no período da chuva
Fonte: IBGE - Censo Agropecuário (2006) e Seção Local Araguari (2007)
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

Tabela 11 - Araguari (MG): produção agrícola municipal (2008-2009)

Produto	**Anos**			
	2008		**2009**	
	Área colhida (ha)	Produção (t)	Área colhida (ha)	Produção (t)
Arroz (em grão)	100	130	60	78
Banana[1]	135	2.106	150	2.340
Café (beneficiado)	11.000	23.100	11.440	17.160
Cana-de-açúcar	-	-	4.000	440.000
Coco-da-baía	72	720	60	560
Feijão (1ª safra)[2]	130	156	100	120
Feijão (2ª safra)[2]	50	45	50	50
Feijão (3ª safra)[2]	426	852	150	315
Laranja	10	120	-	-
Mandioca (mesa)	238	4.760	245	4.900
Milho (em grão)	13.00	81.120	13.500	84.240
Soja (em grão)	16.000	51.200	16.500	52.800
Sorgo (2ª safra)[3]	555	1.027	330	610
Tomate	415	35.275	395	33.575
Trigo	185	740	350	1.232
Total	**29.316**	**169.331**	**47.330**	**637.980**

Notas da tabela: (-) Produto não colhido ou dado não disponível no respectivo período
(1) Produção em mil cachos
(2) A 1ª safra do feijão refere-se à produção no período da chuva, enquanto que a 2ª safra refere-se ao período da seca. A 3ª safra, por sua vez, refere-se à produção irrigada
(3) A 2ª safra do sorgo refere-se à produção no período da chuva
Fonte: IBGE - Seção Local Araguari (2008; 2009)
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

No que se refere à produção agrícola do ano de 2008, os dados da tabela 11 revelam que, em relação ao ano anterior, houve um decréscimo de 2,25% na quantidade de milho produzida. Todavia, essa continuou sendo a mais representativa em relação aos demais produtos, totalizando 81.120 toneladas, o que representa 48% da produção total anual - 169.331 t - (IBGE, 2008).

A quantidade produzida de soja continuou a ocupar a segunda posição em relação à produção total, pois representa 30,2%, o que equivale a 51.200 toneladas. Em relação à produção de tomate e café, a representatividade foi de 20,8% (35.275 t) e 13,5% (23.100 t), respectivamente (IBGE, 2008).

No ano de 2009, a cana-de-açúcar foi o produto agrícola que figurou como o mais representativo, sendo que foram produzidas 440.000 toneladas, o que representa 69% da produção total anual - 637.980 t - (IBGE, 2009). É importante ressaltar que o crescimento da produção de cana-de-açúcar no município de Araguari acompanha a tendência observada em nível regional e também nacional

Deve-se lembrar que em meados da década de 1970, o cultivo da cana foi estimulado pelo governo brasileiro, que criou o PróAlcool (Programa Nacional do Álcool). O objetivo desse programa, em sua fase inicial, foi o estímulo à produção do álcool, de forma a suprir as necessidades dos mercados interno e externo, e incentivar a política de combustíveis automotivos não-derivados de petróleo, como o etanol.

Sua importância para o Brasil, não obstante os inúmeros impactos socioambientais engendrados pela expansão dos canaviais, deve-se à solução que representou para o país no enfrentamento do problema do aumento expressivo dos preços durante a crise mundial de petróleo. Deve-se também à busca de redução da poluição do ar causada pela queima de combustíveis fósseis, sendo que o agrocombustível representou uma importante alternativa. O programa teve um período de afirmação e enfrentou uma fase de estagnação, sendo que houve uma redefinição na segunda metade da década de 1990.

Na fase atual, observa-se uma expansão do plantio de cana-de-açúcar, não sendo esse mais restrito às áreas tradicionais do interior paulista e da região Nordeste. As áreas de cerrado tornaram-se atrativas a essa expansão, no contexto do processo de modernização agrícola, conforme já discutido anteriormente. Deve-se considerar que os investimentos não são mais exclusivos do governo, visto que a construção de usinas e a ampliação de unidades são atitudes provenientes dos agentes da iniciativa privada. Frente à tecnologia dos motores biocombustíveis, amplamente aceita pelos consumidores de veículos automotivos, esses agentes veem no cultivo da cana-de-açúcar uma importante fonte de lucros. Vale reiterar que a expressiva produção de cana-de-açúcar no município de Araguari está inserida no contexto macro de expansão desse produto nas áreas de cerrado.

O milho ocupou a segunda posição no total da produção anual de 2009, pois a quantidade produzida representa 13,2%, o que equivale a 84.240 toneladas. A representatividade da soja foi de 8,3%, o que equivale a 52.800 toneladas. A quantidade produzida de café representou 5,2% (33.575 t) do total, enquanto que a produção de tomate foi de 17.160 toneladas, o que equivale a 2,7% do total anual. Em relação ao ano anterior, a

produção de tomate e café apresentou decréscimo de 4,8% e 25,7%, respectivamente (IBGE, 2009).

Os dados das tabelas 10 e 11 nos revelam que a produção agrícola do município de Araguari não pode ser analisada de forma isolada, uma vez que o cultivo está voltado às exigências da agricultura brasileira, que funciona segundo o comando do mercado externo. Deve-se lembrar que o milho, a soja, o café e a cana-de-açúcar, mais recentemente produzida no município, figuram entre os produtos de exportação de significativa importância na balança comercial do país.

A inserção do município em um contexto mais amplo de modernização da agricultura brasileira não foi diferente do que ocorreu nas áreas de cerrado, nas quais houve uma ruptura gradual da autossuficiência das áreas rurais, que passaram a funcionar segundo os ditames do capitalismo e estabelecer relações interdependentes com os setores industrial, comercial e de serviços. Nesse sentido, vale destacar que:

> Antes as fazendas produziam quase tudo o que era necessário à atividade produtiva: os adubos, os animais e até mesmo alguns instrumentos de trabalho, bem como a própria alimentação dos seus trabalhadores. Agora não: os adubos são produzidos pela indústria de adubos, parte dos animais de trabalho foram substituídos pelas máquinas e equipamentos agrícolas, e os alimentos dos trabalhadores são comprados nas cidades. Isso significa que a própria agricultura se especializou, cedendo atividades para novos ramos não-agrícolas que foram sendo criados. Em outras palavras, a própria agricultura se industrializou, seja como compradora de produtos industriais (principalmente insumos e meios de produção), seja como produtora de matérias-primas para as atividades industriais (GRAZIANO DA SILVA, 1982, p. 62)

As mudanças socioespaciais ocorridas no campo podem ser percebidas em sua paisagem, revelando-nos que a tecnificação do padrão produtivo agrícola condiciona uma nova configuração espacial, a exemplo do município de Araguari. A homogeneização espacial do campo, ocupado significativamente por lavouras mecanizadas de soja e milho, é revelada na paisagem desse município (foto 38).

O moderno padrão agrícola aumentou a demanda por trabalhadores especializados, tais como engenheiro agrônomo, operadores de máquinas, dentre outros. Esses não se caracterizam como trabalhadores rurais, mas sim, agrícolas, ou seja, aqueles que trabalham no campo e residem na cidade. Destarte, vale ressaltar o seguinte:

> O âmago da formação de um mercado de trabalho agropecuário encontra-se nas novas relações sociais de produção difundidas com o agronegócio, que expropriam os pequenos proprietários e expulsam os que não detêm a propriedade da terra, promovendo o êxodo rural (migração ascendente) e aumentando o contingente de trabalhadores agrícolas não rurais, que passam a ser temporários (ELIAS, 2007, p. 128).

Foto 38 - Araguari (MG): lavoura mecanizada de soja às margens da MG-414, área rural do município (2009)
Autora: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

Nessa perspectiva, Santos (1993, p. 10) nos aponta que: "O campo brasileiro moderno repele os pobres, e os trabalhadores da agricultura capitalizada vivem cada vez mais nos espaços urbanos".

A incorporação de ciência, técnica e informação no campo mudou sua dinâmica, ao intensificar o uso de sementes especializadas e de insumos e fertilizantes para a correção e fertilização do solo, o que é também apontado pelo autor:

> Ciência, tecnologia e informação fazem parte dos afazeres cotidianos do campo modernizado, através das sementes especializadas, da correção e fertilização do solo, da proteção às plantas pelos inseticidas, da superimposição de um calendário agrícola inteiramente novo, fundado na informação, o que leva para as cidades médias do interior um coeficiente de modernidade (SANTOS, 1997c, p. 45)

O coeficiente de modernidade apontado pelo autor deve-se ao fato de que as cidades passaram a atender às exigências do campo modernizado e a regularem a dinâmica desse espaço. E, nesse sentido, novas espacialidades foram engendradas nas áreas urbanas, conforme será discutido a seguir, direcionando a discussão para o município de Araguari.

2.3. As novas espacialidades engendradas pela inserção do capital agrícola em Araguari: algumas considerações

Antes de passarmos à discussão acerca das novas espacialidades engendradas pela inserção do capital agrícola no município de Araguari, vale reiterar que essas se referem ao aparecimento de novos estabelecimentos comerciais e de serviços que surgem para atender às necessidades do campo modernizado, ligados aos ramos de atividades econômicas que são representativas da atuação dos novos agentes econômicos[51]. Esses trazem novas práticas e formas de atuação, e expressam a incorporação do território brasileiro ao capitalismo contemporâneo. Nessa perspectiva, os ramos selecionados para análise foram: lojas de revenda de adubos, sementes e fertilizantes; e de tratores, peças e serviços.

O aparecimento de novos estabelecimentos comerciais e de serviços que surgem para atender às necessidades do campo modernizado em Araguari contribui para uma nova configuração espacial urbana na cidade. Esses estabelecimentos representam um importante fator a ser considerado na análise do papel desempenhado por Araguari como cidade média, pois "é no campo do consumo de bens e serviços ligados à modernização do setor agropecuário que se tem visto um avanço significativo do papel comercial e de serviços das cidades de porte médio" (Sposito et al 2007, p. 47).

Destarte, vale destacar a ideia das autoras, que prosseguem a análise destacando que:

> No caso desse ramo de atividade, duas práticas de consumo são observadas. Há a manutenção daquela que vem do período pré-técnico-científico-informacional, exigindo-se, ainda, a proximidade física entre quem compra e quem vende, prática essa que predomina entre pequenos produtores rurais, ainda que os grandes produtores e empresas agropecuárias, para muitos produtos e serviços, mantenham essa forma de consumo, definida, então, pela proximidade e gerando a configuração de regiões contínuas, sob o domínio de uma cidade média. Por outro lado, aos fluxos que se desenham no plano da contigüidade territorial, há a sobreposição daqueles que resultam das modernas formas de comunicação, cada vez mais utilizadas para aquisição de bens e serviços especializados ligados à modernização do setor agropecuário (SPOSITO et al, 2007, p. 47).

Um importante aspecto que se observa no contexto da modernização agrícola do país e, especificamente, no município de Araguari é a nova configuração das cidades, que passam a atender às exigências do campo modernizado, implantando lojas de insumos e fertilizantes agrícolas, tornando-se, assim, o lugar da regulação da dinâmica do campo, o que é corroborado pelas palavras de Santos (1993, p. 52):

---

[51] É importante destacar que a metodologia utilizada está baseada em: SPOSITO, M. E. B. et al (2007) e OLIVEIRA (2008).

> A cidade torna-se o *locus* da regulação do que se faz no campo. É ela que assegura a nova cooperação imposta pela nova divisão do trabalho agrícola, porque obrigada a se aperfeiçoar às exigências do campo, respondendo às suas demandas cada vez mais prementes e dando-lhe respostas cada vez mais imediatas.

Santos (1997c, p. 94) nos afirma ainda que:

> O planejamento de boa parte do que está na cidade e no campo poderá ser feito a partir da cidade. Lugar da regulação da atividade agrícola, nela é mais possível reconhecer a mutabilidade frenética a que o campo está subordinado, em função das exigências da globalização.

A nosso ver, é importante destacar também que:

> A produção agrícola e agroindustrial intensiva exige que as cidades próximas ao campo se adaptem para atender às suas principais demandas, convertendo-as no seu laboratório, em virtude de fornecerem a grande maioria dos aportes técnicos, financeiros, jurídicos, de mão-de-obra e de todos os demais produtos e serviços necessários à sua realização. Quanto mais modernas se tornam essas atividades, mais urbana se torna a sua regulação (ELIAS, 2007, p. 118).

De acordo com as ideias dos autores, a presença de ciência, de técnica e de informação nos objetos geográficos presentes no campo engendra transformações socioespaciais não apenas nesse espaço, mas também, e principalmente, nas cidades. Essas, frente à necessidade de atenderem à crescente demanda imposta pelas áreas rurais modernizadas, têm sua organização espacial intraurbana modificada. A exigência por profissionais qualificados é cada vez maior, o que contribui para um redimensionamento do conteúdo, do papel e das funções urbanas. Os fatores econômicos deixam de ser negligenciados e, juntamente com os aspectos sociais, tornam-se determinantes para esse redimensionamento. Destarte, temos que:

> As cidades locais mudam de conteúdo. Antes, eram as cidades dos notáveis, hoje se transformam em cidades econômicas. A cidade dos notáveis, onde as personalidades notáveis eram o padre, o tabelião, a professora primária, o juiz, o promotor, o telegrafista, cede lugar à cidade econômica, onde são imprescindíveis o agrônomo (que antes vivia nas capitais), o veterinário, o bancário, o piloto agrícola, o especialista em adubos, o responsável pelos comércios especializados (SANTOS, 1993, p. 51).

Santos (1993) aponta ainda que o processo de regulação do campo pela cidade está ligado ao aumento do consumo *produtivo* e não apenas *consuntiv*o. Dessa forma, nos esclarece que:

> À proporção que o campo se moderniza, requerendo máquinas, implementos, componentes, insumos materiais e intelectuais indispensáveis à produção, ao crédito, à administração pública e privada, o mecanismo territorial da oferta e da demanda de bens e serviços tende a ser substancialmente diferente da fase precedente. Antes, o consumo gerado no campo, nas localidades propriamente rurais e, mesmo nas cidades, era, sobretudo, um consumo consuntivo, tanto mais expressivo quanto maiores os excedentes disponíveis, estas sendo função da importância dos

> rendimentos e salários, e, pelo contrário, tanto menos expressivo quanto maior a taxa de exploração, mais extensas as formas pré-capitalistas, mais significativo o coeficiente de auto-subsistência. Com a modernização agrícola, o consumo produtivo tende a se expandir e a representar uma parcela importante das trocas entre os lugares da produção agrícola e as localidades urbanas [...]. O consumo produtivo cria uma demanda heterogênea segundo os subespaços. Os equipamentos mercantis tendem a ser diferentes. O *consumo produtivo* rural não se adapta às cidades, mas, ao contrário, as adapta (grifo do autor) (SANTOS, 1993, p. 50).

O autor nos aponta ainda que:

> O consumo produtivo rural não se adapta às cidades, mas, ao contrário, as adapta. Estas são chamadas a dar respostas particulares às necessidades das produções particulares, e daí a maior diferenciação entre as cidades. Estas se diferenciam cada vez mais pelo fato de o nexo do consumo produtivo ser ligado à necessidade de encontrar, no lugar e na hora, respostas indispensáveis à marcha da produção. Este fenômeno, antes restrito às cidades, que eram "depósitos" para os fatores da produção industrial, agora também se dá no campo, com a diferença de que, a partir desse momento, a regulação do mundo rural não se faz mais no campo. Hoje, nas áreas mais desenvolvidas, todos os dados da regulação agrícola se fazem no urbano, novidade que em muito muda a significação, neste período, da urbanização brasileira (SANTOS, 1993, p. 56)

A redefinição do consumo do campo decorrente do processo de modernização agrícola é também discutida por Elias, ao apontar que: "A modernização da atividade agrícola e agroindustrial, em especial, redefine o consumo do campo, que deixou de ser apenas consumptivo para se tornar cada vez mais produtivo, e criou demandas até então inexistentes" (ELIAS, 2007, p. 120).

O crescimento do consumo produtivo rural, associado à migração resultante da modernização agrícola, condiciona uma reestruturação econômica e espacial, a qual pode ser percebida por um incremento da urbanização, que se torna, assim, mais dinâmica e complexa. Dessa maneira, deve-se levar em conta que dentre os diversos fatores que influenciam o processo de reorganização do território brasileiro, a dinâmica estabelecida pela moderna produção agropecuária possui importante parcela de contribuição, o que é corroborado nas seguintes palavras de Elias (2007, p. 114):

> Não são poucas as evidências de que a dinâmica da produção agropecuária globalizada é um dos vetores da reorganização produtiva do território brasileiro. Em todas as áreas nas quais se verifica a difusão do agronegócio, processa-se uma reestruturação da economia e do espaço, resultando no incremento da urbanização, especialmente associado ao crescimento do consumo produtivo, da migração e do mercado de trabalho.

A autora prossegue afirmando que:

> Uma das conseqüências da reestruturação produtiva da agropecuária no Brasil é o processo acelerado de urbanização e crescimento urbano promovido, pelas novas relações entre o campo e a cidade, que, por sua vez, foram desencadeadas pelas

> novas necessidades do consumo produtivo agrícola, o qual cresce mais rapidamente do que o consumo consumptivo. (ELIAS, 2007, p. 117)

O aumento do consumo produtivo agrícola, discutido pela autora, também pode ser observado em Araguari a partir do aparecimento de novos estabelecimentos comerciais que surgiram para atender às necessidades do campo modernizado, como loja de venda de insumos, fertilizantes e máquinas agrícolas, o que contribuiu para uma nova configuração espacial urbana, conforme será discutido a seguir.

Deve-se lembrar que o aumento desse consumo diz respeito ao processo de terceirização, o qual está relacionado à ampliação de bens e serviços e, de forma especifica, às exigências do campo modernizado, ou seja, a compra de produtos ligados às próprias atividades agropecuárias: insumos, fertilizantes e maquinários.

Considera-se importante destacar alguns dados referentes ao consumo produtivo agrícola em Araguari. De acordo com os dados do Censo Agropecuário do IBGE (1995), do total de 1.474 estabelecimentos agropecuários existentes em 1995, a representatividade em relação ao número de unidades que declararam fazer o controle de pragas e doenças era de 99,0%, o que equivale a 1.458 estabelecimentos. A energia elétrica estava presente em 1.319 unidades, o que equivale a 89,5% do total.

Em relação à utilização de adubos e corretivos, o número de unidades declaradas foi de 1.124, o que equivale a 76,25% do total de estabelecimentos agropecuários.

No que se refere à presença da assistência técnica, a representatividade era de 51,5% do total de estabelecimentos agropecuários, o que equivale a 758 unidades. As técnicas de conservação do solo e de irrigação estavam presentes em 723 e 611 unidades, respectivamente. Esses valores representam 49,0% e 41,5% do total de estabelecimentos agropecuários existentes no município em 1995.

A mecanização do campo no município pode ser também expressa no número de tratores, utilitários, máquinas para plantio, caminhões e máquinas para colheita nos estabelecimentos agropecuários. O valor correspondente a cada um desses equipamentos é de 1.075; 377; 311; 169 e 84, respectivamente.

No Censo Agropecuário de 2006, do total de 1.151 estabelecimentos agropecuários recenseados, 450 unidades declararam utilizar tratores, o que corresponde a 39,0% do total de estabelecimentos, sendo que o número total de tratores nos estabelecimentos era de 839 equipamentos.

Em relação à utilização de agrotóxico, 449 unidades declararam fazer uso dessa técnica, correspondendo a 39,0% do total de estabelecimentos agropecuários. No que se refere à utilização de técnicas de irrigação, estas estavam presentes em 422 unidades, o que corresponde a 36,6% dos estabelecimentos agropecuários.

O número de estabelecimentos com presença de arado, roçadeiras, adubadeiras e/ou distribuidoras de calcário, semeadeiras e/ou plantadeiras e colheitadeiras foi de 267; 225; 198; 143 e 50, respectivamente. Esses valores equivalem, de forma respectiva, a 23,1%; 19,5%; 17,2%; 12,4% e 4,3% do total de estabelecimentos agropecuários.

A modernização da agricultura no município de Araguari possibilitou a homogeneização espacial do campo, com o cultivo de lavouras de milho, soja, café e cana-de-açúcar, principalmente. No contexto regional, o processo de modernização, aliado ao desenvolvimento dos centros urbanos dessa mesorregião, determinou a refuncionalização de sua rede urbana, o que é discutido por Soares (1997, p. 118):

> A refuncionalização da rede urbana do Triângulo Mineiro orientou-se principalmente pela modernização do campo, que expulsou uma parcela significativa da população rural; pelo dinamismo de algumas aglomerações; pela intensificação dos fluxos de transportes e comunicações, bem como, pela diversificação dos serviços, que possibilitaram uma maior diferenciação entre as cidades.

Conforme discutido pela autora, o processo de modernização agrícola e o consequente esvaziamento populacional do campo, a diversificação dos serviços urbanos e a intensificação do fluxo de transportes e comunicações imprimiram uma nova complexidade na rede urbana do Triângulo Mineiro e uma nova dinâmica socioespacial aos municípios, que passaram a estabelecer relações mais diretas, interdependentes e complexas.

Deve-se considerar que os principais reflexos do processo de modernização da agricultura foram o crescimento da sazonalidade do trabalho agrícola - advindo da modificação nas relações técnicas de produção e da intensificação do uso de máquinas, implementos e insumos de origem industrial -, a concentração fundiária e o intenso fluxo migratório (rural-urbano). Esse fluxo contribuiu, sobremaneira, para o estabelecimento de um novo padrão demográfico no país, com o esvaziamento populacional do campo e o consequente aumento da população urbana, intensificando o processo de urbanização brasileiro.

Nessa perspectiva, a urbanização brasileira ganhou uma nova dimensão com o processo de modernização agrícola, já que houve uma redefinição nos conteúdos e papéis das cidades,

que passaram a estabelecer relações mais intensas e complexas, o que é discutido por Elias (2007, p. 117):

> Paralelamente à intensificação do capitalismo no campo com a difusão da agricultura científica e do agronegócio, processou-se um crescimento de áreas urbanizadas, porquanto, entre outras coisas, a gestão da agropecuária moderna necessita da sociabilidade e dos espaços urbanos. Tal fato colabora para o Brasil chegar ao século XXI com uma generalização do fenômeno da urbanização da sociedade e do território.

Dessa maneira, há uma intensificação do processo de urbanização no município de Araguari, com um significativo incremento populacional, representado pelo aumento dos residentes urbanos e o decréscimo da população rural, o qual pode ser explicado pela maior intensidade e expressividade da implantação de técnicas modernas na produção agrícola.

É importante considerar que o processo de modernização agrícola e a inserção do capital agroindustrial no município de Araguari não foram diferentes do restante do país, pois favoreceram uma pequena parcela de produtores, representada pelos grandes proprietários de terra, e expropriou um enorme contingente de pequenos proprietários que não possuíam condições favoráveis para a implantação de técnicas modernas em sua pequena produção.

Esses pequenos proprietários viram-se obrigados a vender suas propriedades, contribuindo para o aumento da concentração fundiária no município, e migrar em direção à cidade de Araguari, o que determinou não só o crescimento da população urbana, mas também da taxa de desemprego e demais problemas na cidade. O significativo crescimento populacional e a consequente diminuição da população rural do município podem ser observados nas tabelas 12 e 13.

Tabela 12 - Araguari (MG): população total, urbana e rural (1970-2000)

Situação	**Habitantes**				**Percentual (%)**			
	1970	**1980**	**1991**	**2000**	**1970**	**1980**	**1991**	**2000**
Total	63.368	83.519	91.283	101.974	100,0	100,0	100,0	100,0
Urbana	49.809	74.267	82.103	92.748	78,6	89,0	90,0	91,0
Rural	13.559	9.252	9.180	9.226	21,4	11,0	10,0	9,0

Fonte: IBGE - Censos Demográficos (1970, 1980, 1991 e 2000)
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

Tabela 13 - Araguari (MG): evolução da população total, urbana e rural (1970-2000)

População	**Evolução (%)**		
	1970-1980	**1980-1991**	**1991-2000**
Total	31,7	9,2	11,7
Urbana	49,1	10,5	12,9
Rural	-31,7	-0,7	0,5

Fonte: IBGE - Censos Demográficos (1970, 1980, 1991 e 2000)
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

A partir da tabela 12, podemos perceber que, no período de 1970 a 2000, o percentual de população urbana do município de Araguari foi superior ao apresentado pela população rural, o que revela a tendência apresentada por Santos (1993) em relação à distribuição da população brasileira. O município de Araguari também vivenciou as mudanças ocorridas em nível nacional, no que tange ao local de residência da população, já discutida anteriormente.

Em relação à evolução da população do município retratada na tabela 13, é possível perceber que houve um decréscimo de 31,7% da população rural no período de 1970 a 1980. No período de 1980 a 1990, o decréscimo foi menor, de 0,7%. A taxa de crescimento negativo nesse período pode ter sido um reflexo da migração campo-cidade, que ocorreu devido às mudanças nas relações de trabalho, à mecanização do campo e ao poder de atração da cidade. Entre os anos de 1991 e 2000, a população rural teve o crescimento de 0,5%, o que representa pouca expressividade frente à evolução da população urbana e total, que cresceram, respectivamente, 12,9% e 11,7%.

O crescimento da população urbana foi superior ao apresentado pela população total em todo o período analisado. Esse aumento foi condicionado pelo próprio caráter do processo de modernização agrícola no município, que, conforme mencionado, favoreceu os grandes proprietários que conseguiram acompanhar a lógica do mercado, implantando técnicas modernas em sua produção voltada à exportação, como café e soja, principalmente. A expansão da tecnologia e a consequente mecanização levou à concentração das terras nas mãos de poucos, à liberação de mão-de-obra e a um intenso êxodo rural, com o esvaziamento populacional do campo.

Os benefícios advindos da mecanização da agricultura foram estendidos a uma reduzida parcela, representada pelos produtores que detinham os recursos disponíveis para a implementação da modernização agrícola. Apesar do inegável desenvolvimento econômico que isso representou para o município, o espaço rural não experimentou o mesmo

desenvolvimento, que vai muito além do aumento da produção e da produtividade. De acordo com Pessôa (1982, p. 9):

> [...] a modernização da agricultura não conduz, necessariamente, ao desenvolvimento rural, pois a primeira está diretamente interessada no aumento da produção e produtividade, enquanto que a segunda leva em conta, sobretudo, as condições sócio-econômicas das pessoas que participam diretamente no processo de produção.

Nesse sentido, o processo de modernização da agricultura no município de Araguari também atendeu aos interesses das políticas desenvolvimentistas que visavam ao aumento da produção e produtividade, favorecendo o desenvolvimento econômico de seu espaço rural, não levando, necessariamente, a um desenvolvimento rural.

O processo de modernização agrícola levou à expansão da mancha urbana, em função da migração resultante. A mecanização do campo, ao condicionar mudanças nas relações de trabalho e contribuir para o aparecimento de novas formas de exploração agrícola, fez emergir um considerável contingente populacional que migrou do campo em direção à cidade, aumentando, assim, os fluxos entre essas duas áreas. O fluxo migratório de pessoas do campo que buscavam na cidade a melhoria das condições de vida levou a um aumento da demanda por habitações e terrenos que possibilitassem sua construção, representando, portanto, um incentivo à atuação do mercado imobiliário.

Portanto, destaca-se que:

> É possível identificar várias áreas nas quais a urbanização se deve diretamente à consecução do agronegócio globalizado. Como é notório, a modernização e a expansão dessas atividades promovem o processo de urbanização e de crescimento das áreas urbanas, cujos vínculos principais se devem às inter-relações cada vez maiores entre o campo e a cidade. Estas se desenvolvem atreladas às atividades agrícolas e agroindustriais circundantes cuja produção e consumo se dão de forma globalizada. Além disso, representam um papel fundamental para a expansão da urbanização e para o crescimento de cidades médias, fortalecendo-as, seja em termos demográficos ou econômicos (ELIAS, 2007, p. 115-116).

A expansão urbana da cidade pode ser entendida a partir da observação da foto 39, quando comparada às fotos 18 e 19, já apresentadas no capítulo 1. Essa comparação da paisagem urbana possibilita verificar o processo de verticalização da cidade na década de 1970, ainda que de forma incipiente.

Foto 39 - Araguari (MG): vista parcial da cidade (1970)
Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto

A modernização agrícola aumentou a relação campo-cidade, ao mesmo tempo em que intensificou o aumento do consumo produtivo agrícola, o que demandou novos estabelecimentos comerciais e de serviços, condicionando, uma nova dinâmica ao desenvolvimento urbano da cidade. Elias (2007, p. 121) afirma que

> Comumente, algumas cidades que poderiam ser classificadas como cidades locais ou mesmo médias têm forte ligação com alguma produção agrícola e/ou agroindustrial, compondo exemplos de desenvolvimento urbano associado ao consumo produtivo agrícola. As características do crescimento dessas cidades são visivelmente associadas à demanda da produção agrícola e agroindustrial modernas. Nestas, é nítida a dependência da economia de alguma importante produção agrícola e/ ou de sua transformação industrial.

A importância da produção agrícola para a economia do município de Araguari pode ser entendida, dentre outros fatores, na relação dos maiores contribuintes. No ano de 2004, de acordo com o Plano Diretor de Araguari, entre os nove maiores contribuintes do município, seis estavam ligados ao setor agropecuário, sendo eles: Kraft Foods Brasil S/A (atual Ebba); Pomar S/A Industrial e Comercial; Goiasminas Indústria de Laticínios Ltda; Mitsui Alimentos Ltda; Dafruta Indústria e Comércio S/A (atual Ebba) e Tripan Ltda (PMA, 2004, p. 71), conforme pode ser observado no quadro 4.

Posição no ranking	Nome do contribuinte
1	Kraft Foods Brasil S/A
2	Braspet – Indústria e Comércio de Embalagens
3	Expresso Araguari Ltda
4	Pomar S/A Industrial e Comercial
5	Goiasminas Indústria de Laticínios Ltda
6	Mitsui Alimentos Ltda
7	Nova Monte Carmelo AS Reflorestamento
8	Dafruta Indústria e Comércio S/A
9	Tripan Ltda

Quadro 4 - Araguari (MG): relação dos nove maiores contribuintes do município
Fonte: Adaptado de Prefeitura Municipal de Araguari (2004, p. 71)
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

Na perspectiva de analisar a importância do setor agropecuário no cenário econômico do município de Araguari, julgamos importante elencar os setores econômicos mais representativos de ocupação da população do município, o que é demonstrado na tabela 14.

Tabela 14- Araguari (MG): população ocupada por setores econômicos (2000)

Setores	Número de pessoas
	2000
Agropecuária, extração vegetal e pesca	7.700
Industrial*	9.558
Comércio de mercadorias	7.900
Serviços**	18.820
Total	**43.978**

Notas da tabela: *Estão incluídas: indústria de transformação, construção e outras atividades industriais.
**Estão incluídos: prestação de serviços, social, administração pública, serviços auxiliares de atividades econômicas e outras atividades mal especificadas.
Fonte: IPEADATA - Censo Demográfico (2000)
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

Na tabela 14 é possível perceber que no ano 2000, a maior representatividade foi do setor de serviços, responsável pela ocupação de 18.820 pessoas, o que equivale a 42,8% do total. O setor industrial ficou na segunda posição, com 21,7% do total, o que corresponde a 9.558 pessoas. O comércio de mercadorias foi responsável pela ocupação de 7.900 pessoas,

representando, assim, 18,0% do total. O setor primário foi o que menos ocupou, envolvendo 7.700 pessoas, o que representa 17,5% do total.

Os principais condicionantes ao crescimento do emprego da população urbana no setor de serviços, que ocorreu em nível macro. Dessa maneira, os fatores - que também podem ser aplicados para Araguari - são os seguintes:

> aumento da demanda dos serviços dos consumidores finais, já que as sociedades tornaram-se mais ricas;
> aumento da demanda por intermediários ou por serviços (finanças, marketing, pesquisa e propaganda);
> taxa mais baixa do aumento da produtividade do trabalho no setor de serviços relativamente ao industrial;
> subcontratação de serviços ou terceirização em áreas como contabilidade, limpeza, segurança antes incluídas no âmbito das empresas industriais;
> aumento da internacionalização dos serviços, do banco ao fast-food e das relações públicas até o aluguel de veículos;
> aparecimento de novas atividades, como programador de computador, atendente de videolocadoras, etc. (HEALEY apud VARGAS 2001, p. 51).

Ao se comparar a população rural do município de Araguari no ano 2000 (9.226 habitantes) com o número de trabalhadores empregados em atividades agropecuárias nesse mesmo período (7.700 pessoas) nota-se que é menor. Constata-se que, do total populacional residente na área rural, 83,5% estavam empregados em atividades agropecuárias, de extração vegetal e pesca. A nosso ver, essa diferença pode estar ligada à mecanização do campo, que eliminou postos de trabalho no meio rural, levando a população desse espaço a procurar emprego na área urbana do município.

Ao se estabelecer uma comparação entre a população ocupada por setores econômicos (tabela 14) com a PEA - população economicamente ativa- e a população ocupada por área de residência (tabela 15), é possível notar que, no ano 2000, a PEA rural representava 56,5% do total de pessoas ocupadas no setor primário. E em relação à população ocupada nessa área, a representatividade era de 55,3% do total de ocupados no setor primário. Nessa perspectiva, podemos recorrer às ideias de Santos (1993, p. 33), que nos aponta a existência de uma população rural e uma população agrícola e nos afirma que “o Brasil moderno é um país onde a população agrícola cresce mais depressa que a população rural [...]. A população agrícola torna-se maior que a rural exatamente porque uma parte da população agrícola formada por trabalhadores do campo estacionais (os boias-frias) é urbana pela sua residência”.

Conforme pode ser observado nas tabelas 14 e 15, pode-se afirmar que o município de Araguari não foge a essa tendência apontada pelo autor, visto que 43,5% da população economicamente ativa e 44,7% da população ocupada em atividades ligadas à agropecuária,

extração vegetal e pesca tem a área urbana como seu local de residência. No recenseamento do IBGE, a população residente nas vilas dos distritos é contada como urbana, não nos permitindo afirmar que toda essa população agrícola vive exclusivamente na cidade de Araguari, mas sim, nas áreas urbanas, segundo a classificação do IBGE.

Tabela 15 - Araguari (MG): população economicamente ativa e população ocupada por área de residência (1970-2000)

População	**População economicamente ativa**				**População ocupada***			
	1970	**1980**	**1991**	**2000**	**1970**	**1980**	**1991**	**2000**
Total	19.571	32.781	39.908	50.329	18.840	32.232	38.820	43.978
Urbana	15.281	28.899	36.163	45.972	14.592	28.357	35.095	39.718
Rural	4.290	3.882	3.745	4.357	4.248	3.875	3.724	4.260

Fonte: IPEADATA - Censos Demográficos: 1970, 1980, 1991 e 2000
Nota da tabela: * Foi considerada como ocupada a pessoa que trabalhou nos últimos 12 meses anteriores à data de referência do Censo, ou parte deles. A pessoa que não trabalhou nos últimos 12 meses anteriores à data de referência do Censo, mas que, nos últimos dois meses tomou alguma providência para encontrar trabalho, foi considerada como desocupada
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

De acordo com o que foi discutido a partir dos dados contidos nas tabelas 14 e 15, verifica-se que as atividades urbanas são aquelas de maior expressividade quanto à ocupação das pessoas residentes no município. E ao analisarmos essas atividades de forma mais específica, nota-se que correspondem tanto ao setor secundário quanto terciário da economia (tabela 14).

A análise do PIB (Produto Interno Bruto) gerado pelas atividades de serviços possibilita observar que entre os anos de 1999 e 2003, esse setor era o mais representativo em relação ao valor total do PIB de Araguari, apresentando, nesse período, o maior percentual no ano de 2001 (44,0%) e o menor no ano 2000 (41,0%) em relação às demais atividades econômicas.

No período compreendido entre os anos de 2004 e 2007, nota-se que a maior representação no valor total do PIB foi do setor industrial, variando entre 47,5% (percentual apresentado no ano de 2006) e 39,8% (percentual relativo ao ano de 2004).

Tabela 16 - Araguari (MG): PIB a preços correntes de mercado, em reais, por setores de atividade econômica (1999-2007)

Ano	Agropecuária	Indústria	Serviços	Outros*	Total
1999	95.388	182.279	300.817	111.766	690.250
2000	119.432	211.449	315.965	122.890	769.736
2001	117.424	203.234	364.092	141.079	825.829
2002	165.969	233.806	407.400	156.763	963.938
2003	136.099	377.135	422.129	166.759	1.102.122
2004	152.784	567.288	511.993	192.375	1.424.440
2005	157.313	713.485	564.274	224.858	1.659.930
2006	144.190	858.538	568.904	233.068	1.804.700
2007	148.495	916.668	652.024	259.533	1.976.720

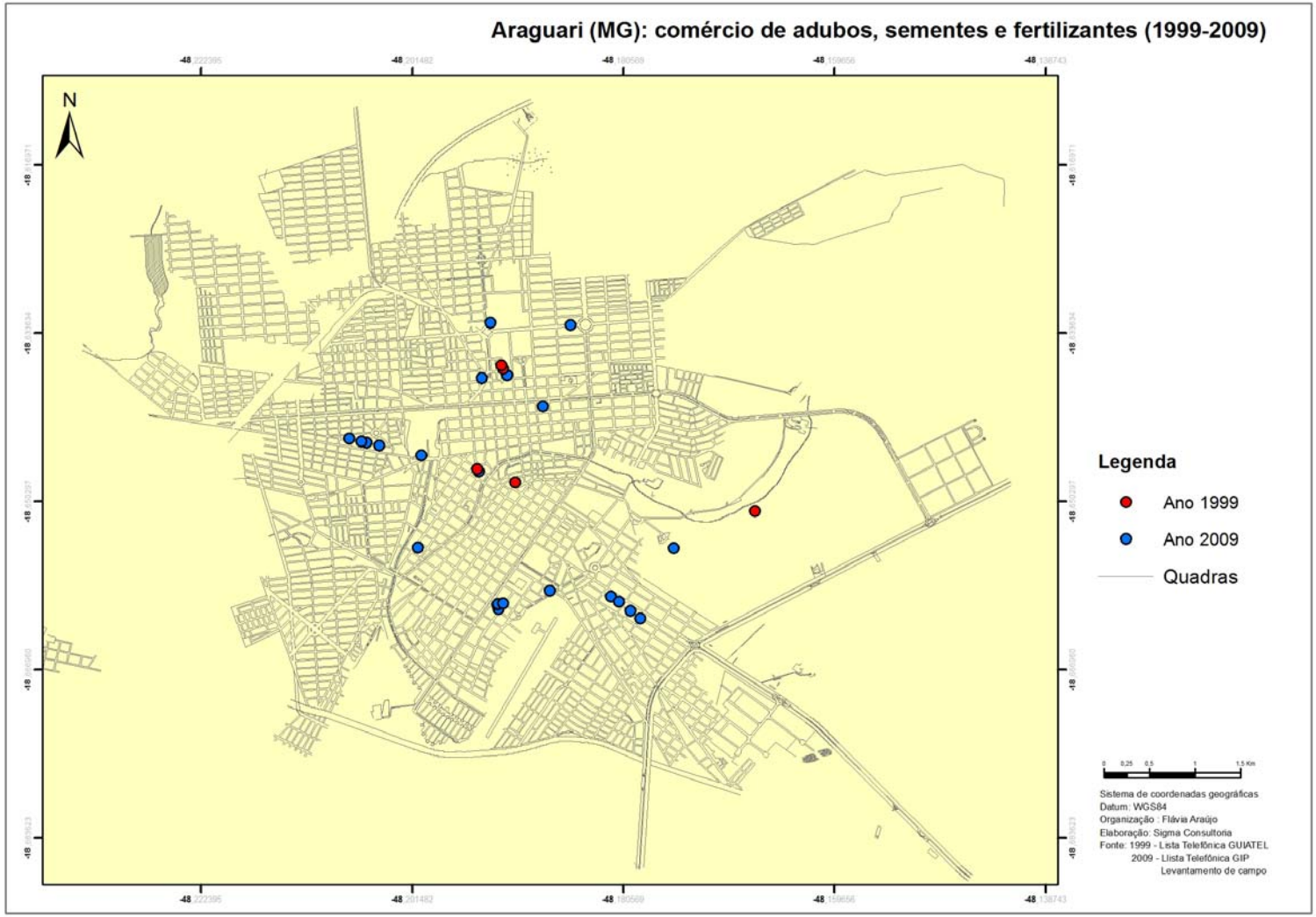
Fonte: FJP (2007)
Nota da tabela: *Inclui administração pública e impostos
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

Não obstante a menor representatividade de participação do setor agropecuário no PIB total no período de 1999 a 2007, é válido ressaltar que, em função da maior interligação entre os três setores da economia, decorrente do processo de modernização agrícola, diversas atividades que são classificadas como sendo características dos setores industrial e de serviços, estão ligadas, ainda que de forma indireta, ao setor agropecuário.

Desse modo, diversos serviços urbanos estão ligados às atividades agropecuárias, constituindo-se em novas espacialidades que foram engendradas pela modernização do campo a partir da instalação de fixos, como será discutido a seguir.

2.3.1. As novas espacialidades em Araguari: uma análise dos fixos

Na perspectiva de se discutir sobre as novas espacialidades engendradas pela inserção do capital agrícola no município de Araguari, consideramos a importância da análise da dinâmica de expansão das lojas de revenda de adubos e fertilizantes; e de tratores, peças e serviços. Dessa maneira, foram levantados e espacializados os estabelecimentos existentes na cidade, nos anos de 1999 e 2009, conforme ilustra os mapas 5 e 6.

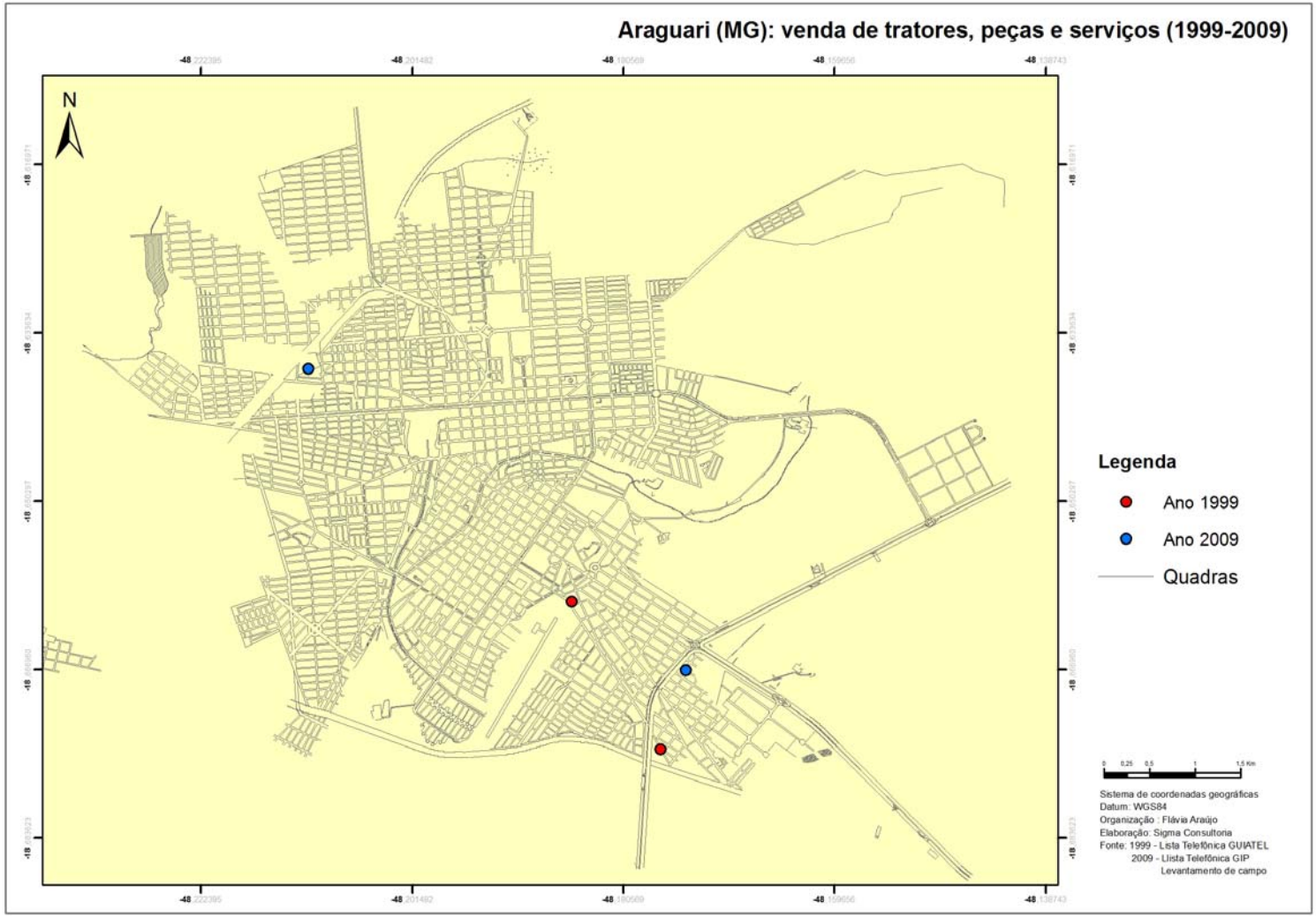


Mapa 5 - Araguari (MG): comércio de adubos, sementes e fertilizantes (1999-2009)

Como pode ser verificado no mapa 1, nota-se um crescimento e uma descentralização das lojas de revenda de adubos e fertilizantes, pois no ano de 1999 compreendia 15 estabelecimentos, sendo que no ano de 2009 o número aumentou para 23 estabelecimentos, o que representa um crescimento de, aproximadamente, 53% (ver apêndice 1).

Em relação à espacialização desses estabelecimentos, verifica-se que antes eram mais restritos à área central, sendo que nos últimos anos houve uma maior dispersão desses paraáreas mais periféricas do espaço urbano. Esse novo caráter de distribuição espacial pode ser explicado, dentre outros fatores, pelo aumento dos custos de terrenos no setor central da cidade. Frente à necessidade de ampliação do prédio para abrigar o maior estoque de produtos e de estacionamentos mais amplos para os clientes, a permanência na área central é inviabilizada, o que leva à dispersão das unidades para bairros mais afastados dessa área. Todavia, esse deslocamento não representa uma mudança de endereço causal, visto que os estabelecimentos passam a se localizar estrategicamente nas importantes vias de circulação da cidade, ou seja, nas principais avenidas, que permitem maior acessibilidade aos consumidores dos produtos revendidos nessas lojas.

No que tange ao crescimento das lojas de venda de tratores, peças e serviços, nota-se que, no período que compreende os anos de 1999 e 2009, não houve alterações em relação ao número, visto que houve a permanência de quatro estabelecimentos. A única mudança verificada foi em relação à localização de um estabelecimento, a Maqnelson Ltda (mapa 6).



Mapa 6 - Araguari (MG): venda de tratores, peças e serviços (1999-2009)

A “Maqnelson” foi a primeira loja de revenda de máquinas agrícolas implantada na cidade de Araguari, o que ocorreu na década de 1970, por Nelson Merola. À época, a denominação dessa loja era “Posto Nelson Máquinas Agrícolas Ltda”, e localizava-se na Avenida Minas Gerais (foto 40). Mais tarde, ocorreu uma mudança na localização do estabelecimento para a área mais periférica da cidade, que então passou a ser denominado Maqnelson.

Foto 40 - Araguari (MG): primeira loja de revenda de máquinas agrícolas da cidade (1970)
Fonte: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto (2009)

O município de Araguari também vivenciou o processo de mecanização do campo, sendo, portanto, um reflexo do processo de modernização agrícola ocorrido nas áreas de cerrado. A utilização de máquinas agrícolas na colheita das lavouras se tornou cada vez mais frequente e isso pode ser evidenciado a partir da evolução do número de tratores do município. No período de 1970 a 1995, esse número passou de 64 para 1075 máquinas, representando um crescimento da ordem de 15,79%, podendo tal evolução ser visualizada no gráfico 1.

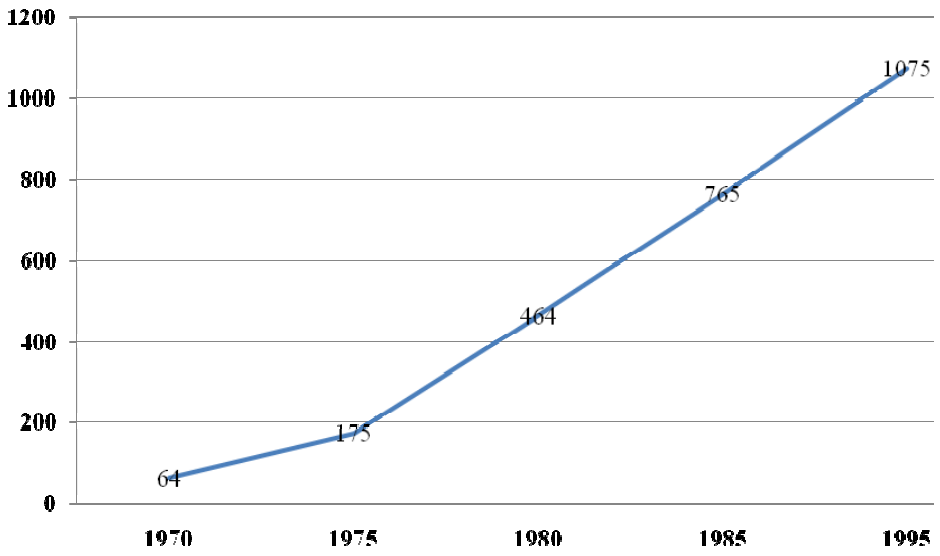


Gráfico 1 - Araguari (MG): evolução do número de tratores (1970-1995)
Fonte: IPEA DATA - Censos agropecuários: 1970, 1975, 1980, 1985 e 1995
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

O processo de modernização agrícola não ficou restrito ao campo, pois imprimiu uma nova organização à cidade, a qual pode ser visualizada em seu espaço intraurbano. O crescimento, diversificação e complexificação dos equipamentos, aqui entendidos como fixos, determinaram uma nova dimensão às interações socioespaciais estabelecidas pela cidade, aqui interpretadas como os fluxos. Portanto, o próximo capítulo se propõe a analisar os fixos e fluxos, na perspectiva de se compreender o papel desempenhado por Araguari como uma cidade média do Triângulo Mineiro.

CAPÍTULO 3

Araguari (MG): uma cidade média do Triângulo Mineiro (?)

A premissa central deste capítulo é a compreensão do papel regional de Araguari no Triângulo Mineiro (MG). A partir da análise dos principais elementos que permitem classificar determinado núcleo urbano como "cidade média", são realizadas algumas considerações sobre a temática, sem desconsiderar a complexidade que a envolve.

Considerando-se a importância dos fixos para a (re)estruturação urbana da cidade, são levantados e espacializados alguns equipamentos urbanos. Nessa perspectiva, entende-se que os fixos referem-se aos estabelecimentos varejistas ligados aos ramos de atividades econômicas que são representativas da atuação dos novos agentes econômicos, os quais trazem novas práticas e formas de atuação, e expressam a incorporação do território brasileiro ao capitalismo contemporâneo. Dessa maneira, as variáveis selecionadas para análise foram: clínicas médicas, laboratórios, hospitais, bancos, consórcios, seguros, hotéis, agências de turismo, empresas de organização de eventos, imobiliárias, transporte de pessoas e cargas, lojas de departamento e supermercados em rede.

Para o levantamento desses equipamentos, o recorte temporal abarcou o período de 1999 a 2009, sendo isso justificado pelo fato de que se pretendeu compreender a dinâmica da cidade de Araguari após a intensificação do processo de modernização agrícola. A partir da década de 1970, esse processo imprimiu transformações significativas no território brasileiro e redefiniu o papel das cidades.

Na perspectiva de que os fluxos também são importantes nesse processo de (re)estruturação urbana, priorizou-se, na análise, a saúde e o transporte. Os fluxos de saúde referem-se ao número e origem de pacientes que são atendidos no Pronto Socorro Municipal de Araguari. Os fluxos de transporte referem-se às cidades de destino dos passageiros que embarcam no Terminal Rodoviário Tancredo de Almeida Neves.

Dessa maneira, parece-nos que a análise dos fixos e fluxos representa uma possibilidade para o alcance do objetivo proposto para este estudo, que, conforme supracitado, constitui-se no entendimento da reconfiguração e da refuncionalização urbana da cidade de Araguari.

3.1. A importância dos fixos e fluxos na reestruturação espacial de Araguari

Santos (1997b) nos aponta que a constituição do espaço se dá a partir do conjunto de fixos e fluxos. Os fixos, constituídos pelos instrumentos de trabalho, são responsáveis pela configuração espacial de determinado espaço, ou seja, compreendem as formas físicas, enquanto que os fluxos são compreendidos pelas ações instaladas ou perpassadas nos fixos. O autor afirma que:

> O espaço é, também e sempre, formado de fixos e de fluxos. Nós temos coisas fixas, fluxos que chegam a essas coisas fixas. Tudo isso, junto é o espaço. Os fixos nos dão o processo imediato do trabalho. Os fixos são os próprios instrumentos de trabalho e as forças produtivas em geral, incluindo a massa de homens. [...] Os fluxos são o movimento, a circulação e assim eles nos dão, também, a explicação dos fenômenos da distribuição e do consumo (SANTOS, 1997b, p. 77).

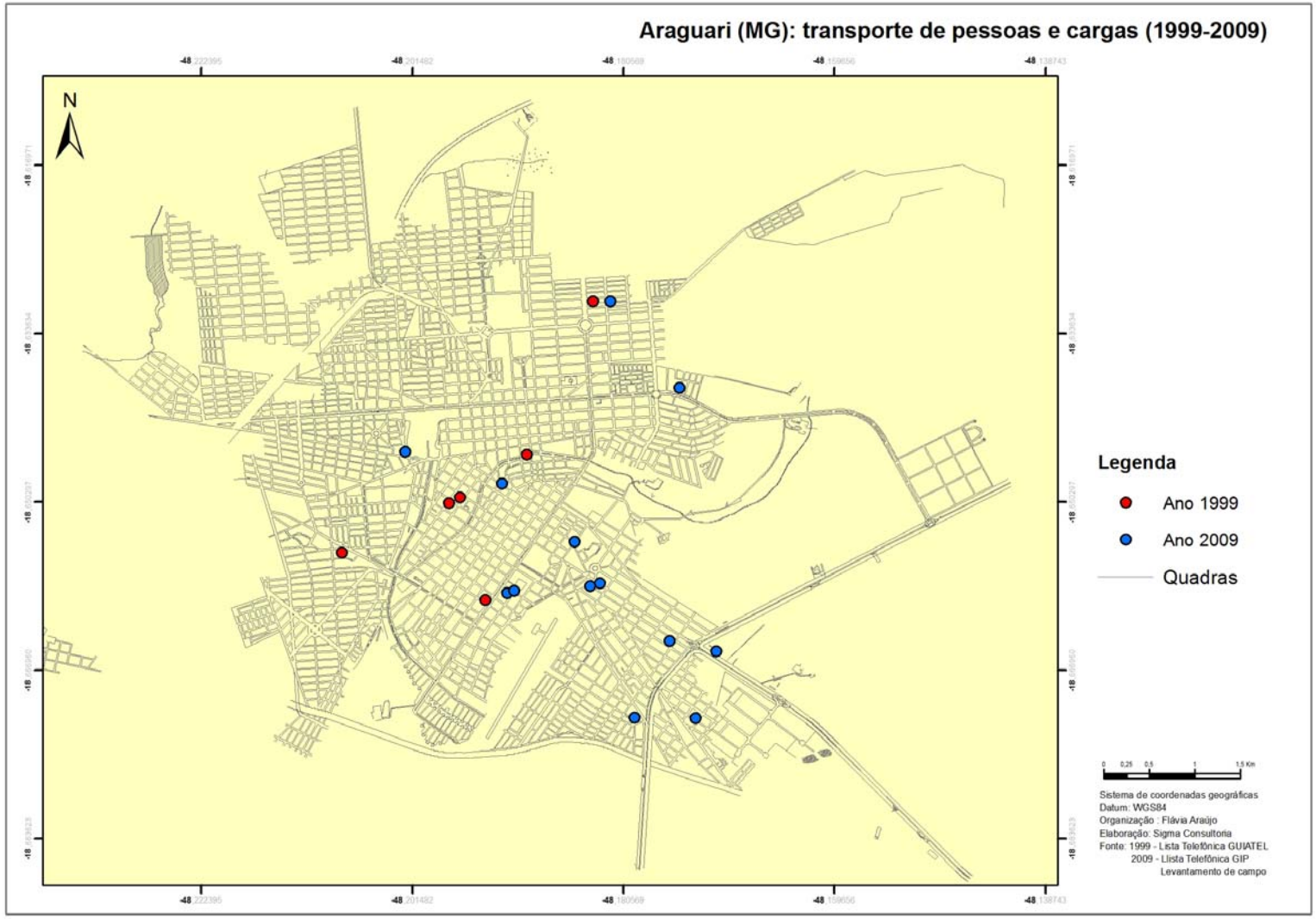
Nesse sentido, os fixos e fluxos estabelecem interações mútuas, uma vez que o espaço geográfico é constituído não apenas por objetos técnicos em si, mas também objetos sociais, característica impressa pelos fluxos que são engendrados pelos fixos, o que é corroborado nas palavras do autor:

> Cada tipo de fixo surge com suas características, que são técnicas e organizacionais. E desse modo a cada tipo de fixo corresponde uma tipologia de fluxos. Um objeto geográfico, um fixo, é um objeto técnico mas também um objeto social, graças aos fluxos. Fixos e fluxos interagem e se alteram mutuamente (SANTOS, 1997b, p. 78).

Nessa perspectiva, a dinâmica dos fixos e fluxos, relacionada não apenas ao aumento, mas diversificação e complexificação, torna-se um indicador do processo de reestruturação ocorrido em determinados núcleos urbanos. Nesse contexto, a reestruturação urbana de Araguari pode ser entendida a partir da compreensão dos fixos dessa cidade, aqui considerados como equipamentos que selecionamos para análise, conforme será discutido a seguir.

Dessa maneira, consideramos que a análise da distribuição espacial das empresas de transporte de pessoas e cargas representa uma possibilidade para se compreender como se dá a circulação de mercadorias no espaço intraurbano e inter-regional de determinado núcleo urbano. No caso de Araguari, deve-se destacar que muitas empresas de transporte de cargas estão ligadas à distribuição de produtos agrícolas. Como a cidade não conta com uma unidade de CEASA (Centrais de Abastecimento), os produtores sentem de forma direta a necessidade de se deslocarem à unidade localizada em Uberlândia, com o objetivo de comercializar seus produtos.

No mapa 7, que demonstra a espacialização das empresas de transporte de pessoas e cargas em Araguari no período de 1999 a 2009, pode-se perceber que houve uma diminuição do número de empresas, uma vez que passou de 24 para 21 unidades. Os principais fatores que podem explicar tal redução é o caráter competitivo do mercado, o qual leva a um aumento da concorrência, condicionando fusões e também falência e consequente fechamento das empresas que não conseguem encontrar estratégias para se manter no mercado, o que leva, assim, à diminuição da oferta desse serviço na cidade.



Mapa 7 - Araguari (MG): transporte de pessoas e cargas (1999-2009)

A expansão do comércio varejista também representa uma importante variável a ser considerada na análise de determinado núcleo urbano e, nesse contexto, parece-nos interessante destacar que as atividades comerciais varejistas concentraram-se, a primeiro momento, na área central das cidades. Todavia, o avanço dos transportes - representado, sobremaneira, pelo uso do automóvel individual - e das comunicações possibilitou a descentralização urbana, ou seja, a dispersão dessas atividades para as áreas urbanas mais periféricas.

Deste modo, inúmeras e intensas modificações relacionadas aos padrões de localização dos estabelecimentos de comércio varejista podem ser observadas no espaço urbano ao longo do tempo. Esse fato é discutido por Vargas (2001, p. 143), que afirma:

> As formas do comércio varejista nas cidades e também os padrões de sua localização urbana vêm sofrendo modificações através do tempo. A análise das formas comerciais, cuja natureza é social, bem como a de suas transformações, que tem durações desiguais, revelam-nos contradições internas das categorias espaço e tempo materializados em objetos sociais.

A análise da atividade comercial é de substancial importância para a compreensão da dinâmica do espaço urbano, uma vez que o comércio e a cidade estabelecem uma relação de indissociabilidade, interdependência e complementaridade. Dessa forma, significa dizer que a cidade não existe sem o comércio, da mesma forma que a existência da cidade é imprescindível à prática do comércio. Essa afirmação é corroborado nas palavras de Pintaudi (1999, p. 144), ao afirmar que: “[...] a atividade comercial pertence à essência do urbano e seu aprofundamento permite um melhor conhecimento desse espaço e da vida na cidade”.

A dinamicidade do desenvolvimento urbano torna-se um dos fatores condicionantes às inúmeras diferenças que podem ser observadas em relação aos tipos de estabelecimentos comerciais presentes na cidade. Tal diferenciação decorre da heterogeneidade da sociedade, que é marcada pela existência de inúmeras classes sociais, que possuem valores e desejos diferenciados em relação ao consumo de mercadorias.

Assim, o mercado se especializa e os estabelecimentos comercializam produtos que atendem a nichos de mercado específicos. Pintaudi também discute sobre o processo de diferenciação dos tipos de estabelecimentos comerciais e aponta que:

> Os diferentes tipos de estabelecimentos comerciais que encontramos são representativos das transformações que, no decurso do século XX, ocorreram na produção dessa sociedade e, particularmente, na produção de mercadorias (PINTAUDI, 1999, p. 147).

As lojas de departamento e os supermercados representam estabelecimentos comerciais que, nas últimas décadas do século XX, se expandiram pelas cidades, sendo que na cidade de Araguari esse processo não foi diferente.

No período compreendido entre os anos de 1999 e 2009, verifica-se um aumento em relação ao número de lojas de departamento, ainda que o crescimento não tenha sido significativo. No ano de 1999, o número de estabelecimentos era quatro, sendo que, em 2009, aumenta para seis. Há que se considerar que houve o fechamento de uma loja, a Irmãos Spirandelli Ltda, o qual foi acompanhado pela implantação de três novas lojas: Casas Bahia, Eletrozema e Rede Eletrosom. Ressalta-se ainda o processo ocorrido no ano de 2007, a partir do qual a rede de Lojas Mig foi vendida à rede Ricardo Eletro.

Em função das lojas de departamento não existentes em Araguari, a população dessa cidade, especialmente aquela de maior poder aquisitivo, desloca-se para Uberlândia em busca de mercadorias comercializadas nessas lojas. Desse modo, é possível verificar o poder de atração de estabelecimentos varejistas localizados no shopping center de Uberlândia (Center Shopping), tais como Lojas Renner, C&A e Ponto Frio. Destaca-se também que as lojas de departamento que se localizam na área central da cidade, próximas à parada de ônibus para o embarque e desembarque dos passageiros provenientes de Araguari, como Lojas Americanas, Riachuelo e Têxtil Abril, representam um importante fator que facilita o consumo da população araguarina que se desloca em busca desse serviço.

O número de estabelecimentos em Araguari no período de 1999 a 2009 pode ser observado na tabela 17.

Tabela 17- Araguari (MG): lojas de departamento (1999-2009)

Rede de lojas de departamento	**Anos**	
	1999	**2009**
Casas Bahia	00	01
Casas Pernambucanas	01	01
Eletrozema	00	01
Irmãos Spirandelli Ltda	01	00
Lojas Mig	01	00
Magazine Luiza S/A	01	01
Rede Eletrosom	00	01
Ricardo Eletro	00	01

Fonte: Lista telefônica (1999); Lista telefônica (2009) e Levantamento de campo (2009)
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

No que se refere à espacialização das lojas de departamento em Araguari, nota-se que, apesar do processo de descentralização já apontado, essas ainda concentram-se na área central da cidade. Tal concentração pode ser justificada pela maior demanda existente, uma vez que há um maior fluxo de pessoas nessa área. Vargas (2001, p. 68) comenta sobre esse aspecto, ao dizer: “Logicamente que o avanço dos transportes e comunicações diminui a relação espaço-tempo e esta proximidade pode ser relativa. No entanto, a demanda deve, primeiramente, existir, ser identificada, localizada e seu tamanho e especificidade analisados”.

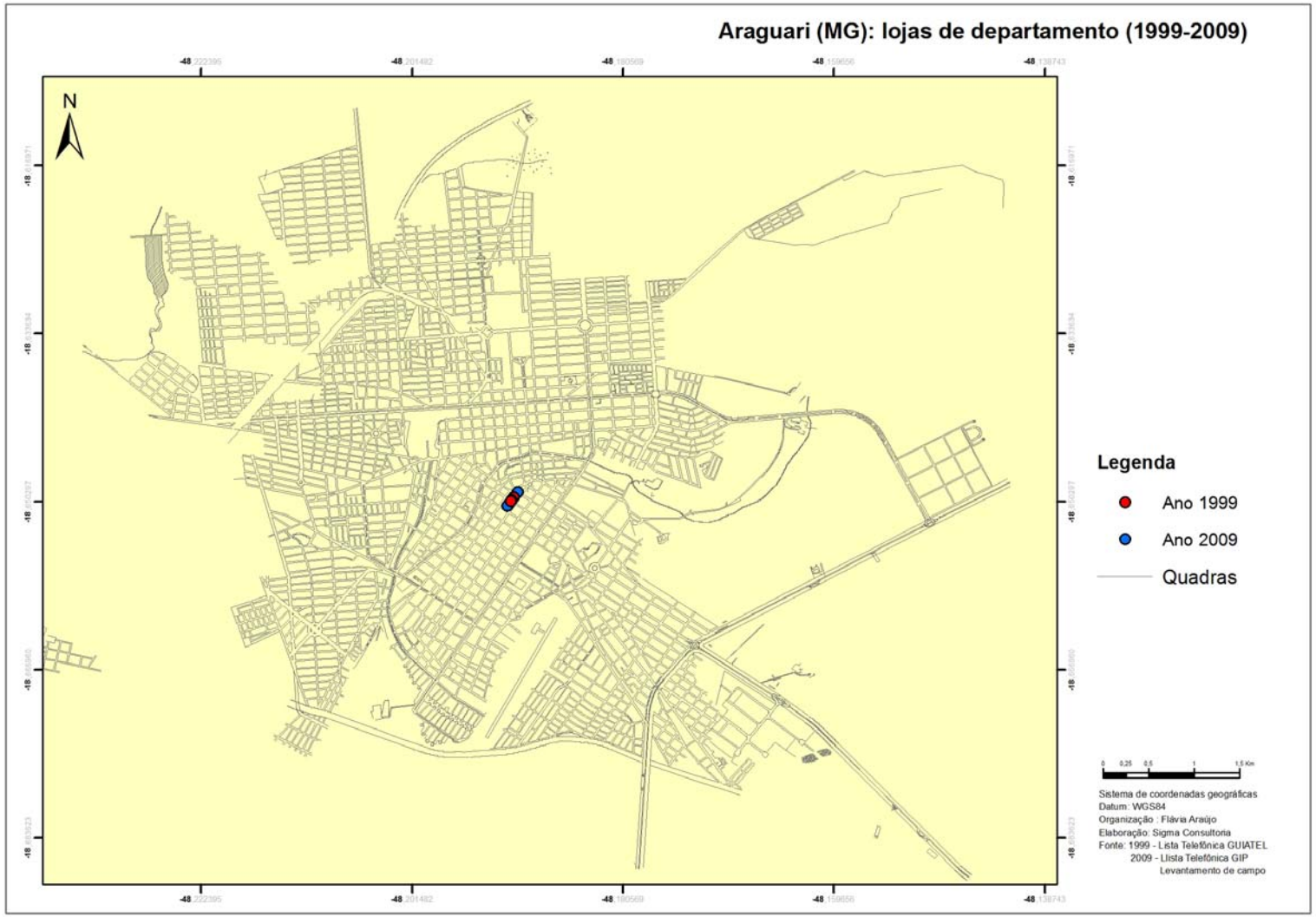
A lógica espacial de estabelecimentos varejistas não é estabelecida ao acaso, pois há fatores que participam, interferem e interagem nessa lógica. Dentre os inúmeros fatores que influenciam a localização de determinado estabelecimento, podem-se citar o espaço físico; a demanda de consumidores (representada não apenas pelo número, mas pelo poder de compra desses); a infraestrutura de transportes e comunicações; os fluxos e as condições políticas e socioculturais do local.

A expansão das lojas de departamento está ligada à facilidade que elas oferecem pelo pagamento a crediário, parcelando as compras em até dez vezes, o que atrai um significativo número de consumidores, especialmente aqueles de menor poder aquisitivo. Tal prática é comum às unidades localizadas em todas as cidades do país, sejam as metrópoles ou mesmo as cidades médias e pequenas. Outro atrativo oferecido por essas lojas é o serviço gratuito de entrega a domicílio, oferecendo maiores possibilidades à população de baixa renda que não possui veículo particular e não pode realizar o transporte da mercadoria.

A localização de determinadas atividades comerciais, como é o caso das lojas de departamento, demandam centralidade e acessibilidade, o que é comentado por Pintaudi (1999, p. 155):

> Sobre a centralidade, conquanto se afigure um princípio constitutivo no plano do espaço urbano, é preciso destacar, incessantemente, que a troca de produtos sempre esteve associada a ela. Os lugares escolhidos para a troca de produtos comumente implicam situações estratégicas. Em outras palavras, a atividade comercial sempre demandou centralidade, o que também significa dizer acessibilidade.

Nessa perspectiva, a espacialização das lojas varejistas de departamento, revelando um caráter de centralidade, é ilustrada no mapa 8.



Mapa 8 - Araguari (MG): lojas de departamento (1999-2009)

No que se refere à expansão dos supermercados em rede, que possuem a definição de comércio de autosserviço e são aqui entendidos como aqueles que estão filiados a determinada empresa atacadista-distribuidora, nota-se que as redes só começaram a atuar na cidade de Araguari a partir do ano 2000.

No ano de 1999, não havia na cidade nenhum supermercado filiado a alguma rede. Em 2010, porém, são dezenove o número de lojas filiadas às redes de supermercado, sendo que essas redes são: **Rede Biz**, com cinco lojas filiadas (Comercial Reginez; Supermercado Alvorada; Supermercado Baratão; Supermercado Patussi e Supermercado Principal); **Rede Smart**, também com cinco lojas filiadas (Supermercado Abadio - Badião I; Supermercado Badião II; Supermercado MG; Supermercado Renascer e Supermercado Tejotão); **Rede Super Sim**, que possui seis[52] lojas filiadas na cidade (Supermercado Brasileiro; Supermercado do Povo; Supermercado Irmãos Andrade; Supermercado Niquelândia; Supermercado Novo Horizonte e Supermercado Real Super) e **Rede Valor**, que possui três lojas na cidade (Supermercado Melo Viana, sendo dois estabelecimentos que recebem mesma denominação, mas que estão localizados em bairros diferentes da cidade, e Supermercado Santa Helena).

As redes de supermercados que atuam em Araguari pertencem a empresas atacadista-distribuidoras que têm sede na cidade vizinha, Uberlândia, quais sejam: Aliança Atacadista (Rede Biz); Martins Comércio e Serviço de Distribuição S/A (Rede Smart); Peixoto Comércio, Indústria e Serviço de Distribuição Ltda (Rede Valor) e União Atacado (Rede Super Sim). Destaca-se a importância das redes Smart e Valor, em função da influência regional que exercem no Triângulo Mineiro, pois são as que possuem o maior número de lojas espalhadas por diversas cidades da região.

Não obstante o fato de não estar filiado a nenhuma das redes supracitadas, o Supermercado União é responsável pela constituição de uma rede interna na cidade. Esse estabelecimento comercial desempenha um papel importante em Araguari, tanto em função do tempo de permanência na cidade, quanto pelo número de lojas existentes, que são em número de três. Essas estão estrategicamente localizadas nas principais vias, quais sejam, Avenida Bahia (onde se localiza a loja matriz), Avenida Mato Grosso e Rua Floriano Peixoto, sendo que há mais uma loja em processo de construção na Avenida Coronel Belchior de Godoy.

---

[52] Há também uma loja no distrito de Amanhece, pertencente ao município de Araguari. Todavia, ela não será considerada, pois a análise da pesquisa abarca apenas as lojas localizadas na sede do município (cidade).

Destaca-se ainda a presença do Supermercado Bretas (foto 41), que também pertence a uma rede supermercadista do país, com filiais espalhadas por diversos municípios de Minas e Goiás[53]. A implantação da loja em Araguari ocorreu no ano de 2009 e esse estabelecimento comercial localiza-se uma via de circulação rápida da cidade, a Avenida Coronel Teodolino Pereira de Araújo.

Foto 41 - Araguari (MG): Supermercado Bretas (2009)
Autora: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

O número de lojas filiadas a cada uma das redes de supermercados atuantes na cidade de Araguari pode ser verificado na tabela 18.

Tabela 18 - Araguari (MG): redes de supermercado e número de lojas (2009)

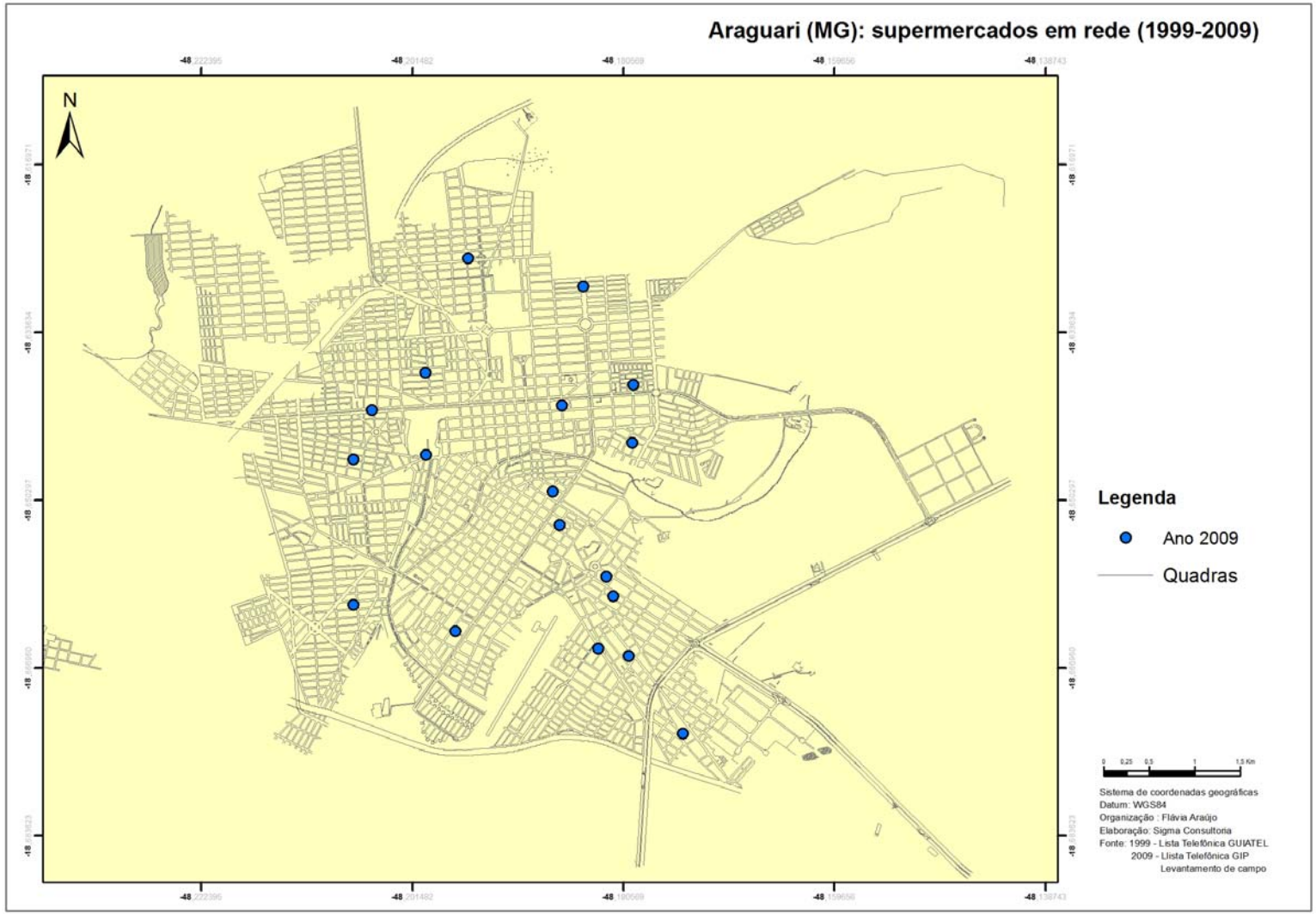
Redes de supermercados	Número de lojas
Rede Biz de Supermercados	5
Rede Smart de Supermercados	5
Rede Super Sim de Supermercados	6
Rede Valor de Supermercados	3
Total	**19**

Fonte: Levantamento de campo (2009)
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

[53] Para saber mais sobre os municípios que abarcam a área de atuação do Supermercado Bretas, confira www.bretas.com.br.

Conforme pode ser observado no mapa 9, os supermercados em rede se distribuem por diversos bairros da cidade, revelando uma dispersão espacial. Em relação a essa distribuição, pode-se dizer que se caracteriza como um comércio de consumo frequente, ou seja, lojas que atendem à população dos bairros onde estão instaladas, não exercendo uma centralidade significativa. Contudo, em função da interligação em rede que possibilita uma oferta de mercadorias em maior escala e diversificação ampliada e, algumas vezes, com preços promocionais, os supermercados em rede possuem um considerável mercado consumidor. Destarte, atraem consumidores que não residem apenas no bairro em que se localizam, mas também de bairros ao seu entorno ou, em alguns casos, longínquos ao local em que estão localizados.

Verifica-se que pessoas dos distritos do município de Araguari (Amanhece, Florestina, Piracaíba e Santo Antônio/Contenda) realizam suas compras nesses estabelecimentos. Todavia, com a implantação de supermercados nesses distritos (a exemplo do distrito de Amanhece, que possui dois supermercados, sendo um filiado à Rede Super Sim), houve uma redução da procura por parte dos moradores devido à praticidade de comprar produtos no local onde residem.



Mapa 9 - Araguari (MG): supermercados em rede (1999-2009)

Ressalta-se ainda a dinâmica da atividade financeira presente em Araguari, aqui interpretada a partir da análise da ampliação ou redução, e também a espacialização dos bancos, consórcios e corretoras de seguros.

Em relação aos bancos, nota-se que entre os anos de 1999 e 2009 ocorreu um crescimento - ainda que não possa ser considerado significativo - do número de agências bancárias, que passou de 9 para 10 unidades, conforme pode ser observado na tabela 19.

Tabela 19 - Araguari (MG): bancos (1999-2009)

Banco	**Anos**	
	1999	**2009**
Banco Abn Amro Real	01	01
Banco Bemge	01	00
Banco Bradesco	01	01
Banco do Brasil	01	01
Banco Bandeirantes	01	00
Banco HSBC Bank Brasil	00	01
Banco Itaú	01	01
Banco Mercantil do Brasil	01	01
Banco Sicoob Aracoop	00	01
Banco Sicoob Aracredi	00	01
Caixa Econômica Federal	01	01
Unibanco-União de Bancos Brasileiros S/A	01	01

Fonte: Lista telefônica (1999); Lista telefônica (2009) e Levantamento de campo (2009)
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

É importante lembrar que no período analisado ocorreram, em nível macro, mudanças relacionadas às bandeiras das redes bancárias, em decorrência das privatizações dos bancos públicos, das fusões das instituições financeiras ou mesmo pela falência de empresas bancárias. Dentre os diversos exemplos, cita-se a extinção do Banco Bemge (Banco do Estado de Minas Gerais) que ocorreu no período da privatização dos bancos brasileiros, quando essa bandeira foi comprada pelo Banco Itaú.

Destaca-se ainda o aparecimento, na cidade de Araguari, do Banco Sicoob Aracoop e do Banco Sicoob Aracredi (Cooperativa de Crédito Rural de Araguari), que constituem bancos cooperativos, ou seja, cooperativas de crédito.

A constituição da Cooperativa de Crédito Sicoob Aracoop ocorreu a partir de cotas de responsabilidade que foram atribuídas, de forma limitada, aos fundadores. Na perspectiva de atender a demanda por parte dos comerciantes no que se refere à procura de formas de acesso ao capital de giro com valores mais baixos, quando comparados aos altos custos adotados pelos agiotas, a ideia dessa cooperativa surgiu na CDL (Câmara de Dirigentes Lojistas de Araguari). A fundação ocorreu em maio de 1999, sendo que as atividades iniciaram-se de forma efetiva apenas no mês de outubro do mesmo ano.

Dessa maneira, a Aracoop representou uma importante forma de apoio aos comerciantes locais, por meio da redução dos custos e, de forma geral, da maior facilidade no processo de movimentação financeira. Conforme informações contidas no site da Sicoob Aracoop, em sua fase inicial, a cooperativa contava com vinte e dois associados, sendo que nos dias atuais possui mais de 3.300 cooperados[54].

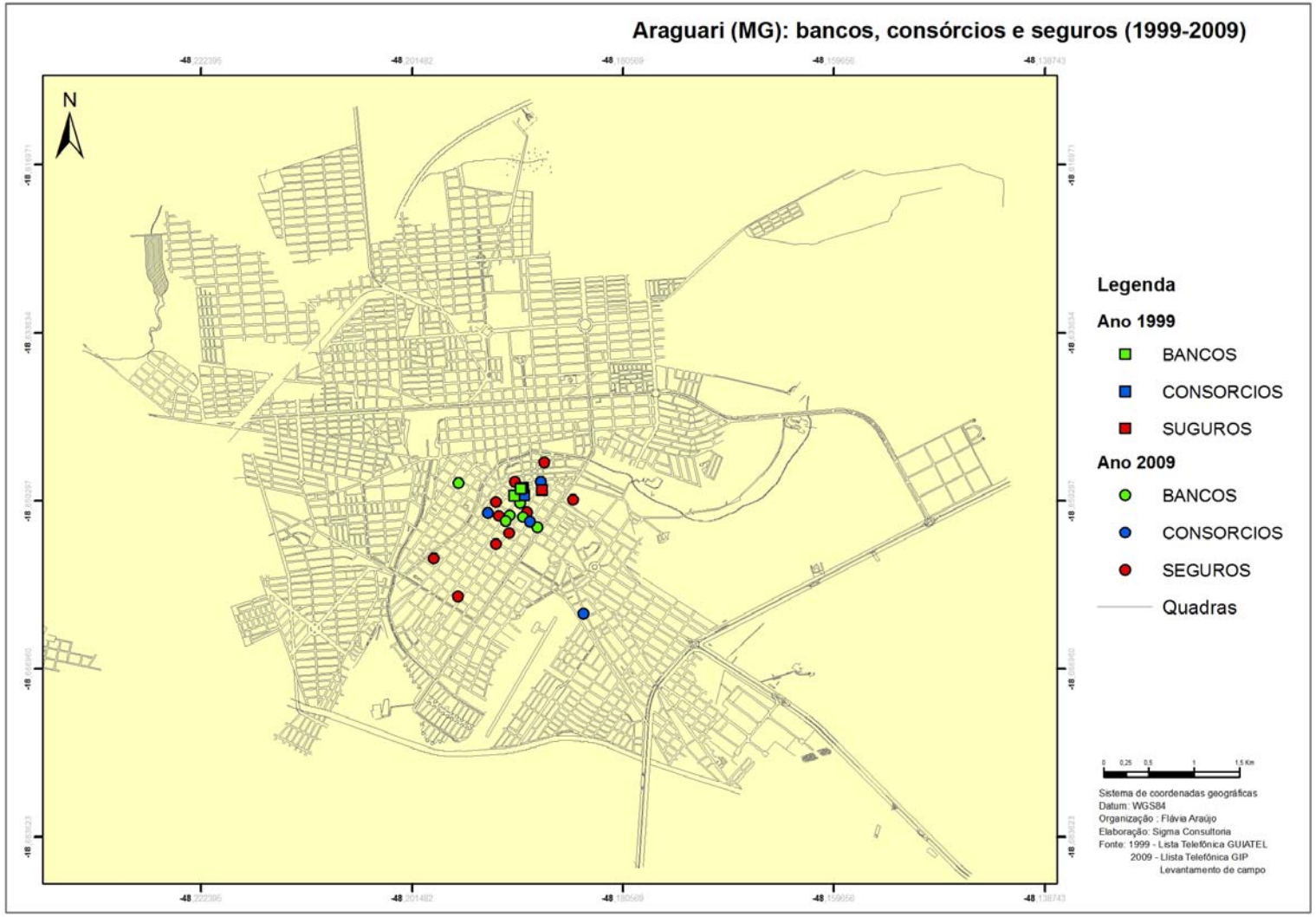
No que se refere à Sicoob Aracredi, a fundação dessa instituição ocorreu no ano de 1994, por meio do apoio de vinte produtores rurais e sob a liderança da ACA, que àquela época, era presidida por Reinaldo Caetano.

No ano de 1998, houve a união da Aracredi a demais cooperativas de crédito, ocorrendo a integralização de cotas e, consequentemente, a filiação ao BANCOOB (Banco Cooperativo do Brasil). Em 2005, ocorreu uma expansão da área de atuação da Aracredi, havendo a inauguração de um posto de atendimento cooperativo em Dolearina, distrito do município de Estrela do Sul.

A Aracredi, como uma cooperativa de crédito ligada ao setor agrícola, denota a importância de tal setor na movimentação financeira e econômica da cidade de Araguari.

A análise da distribuição espacial das agências bancárias possibilita verificar que há uma concentração dessas na área central da cidade, denotando uma centralização desses serviços e a consequente ausência de subcentros em Araguari. O mapa 10 ilustra a espacialização dos agentes financeiros - bancos, consórcios e seguros - na cidade.

[54] Informação disponível em www.aracoop.com.br.



Mapa 10 - Araguari (MG): bancos, consórcios e seguros (1999-2009)

No que se refere à dinâmica de instituições ligadas ao consórcio de bens móveis e imóveis, percebe-se um crescimento do número de empresas atuantes em Araguari, uma vez que, no ano de 1999, era apenas uma, passando para cinco no ano de 2009. Esse crescimento está relacionado à ampliação de linhas de financiamento oferecidas à população que, seguindo uma tendência nacional, vivenciou melhorias em relação à sua renda, facilitando, assim, o acesso a essas instituições. A espacialização das unidades de consórcios está ilustrada no mapa 10.

Em relação às companhias de seguros, no período analisado, nota-se também um aumento relacionado ao número de unidades, visto que passou de seis para onze unidades. A distribuição espacial dessas companhias revela o caráter de centralização dessas atividades, em decorrência das facilidades que isso implica na relação oferta/demanda.

A análise da dinâmica de expansão e localização de unidades hoteleiras em uma cidade revela não apenas a constituição da infraestrutura urbana, mas também possibilita entender o papel que esse núcleo urbano desempenha, visto que assim como os demais serviços urbanos, sua oferta está diretamente relacionada à demanda existente, seja aquela existente em nível local e também regional. Nesse sentido, observa-se um crescimento do número de hotéis em Araguari, visto que no ano de 1999 compreendia três unidades hoteleiras, passando para dez unidades no ano de 2009. Em relação à distribuição espacial desses hotéis, percebe-se o caráter de centralização dos mesmos, visto que estão localizados, predominantemente, na área central da cidade, conforme pode ser observado no mapa 11.

A partir da comparação entre as unidades hoteleiras existentes em Araguari, é possível observar que o Hotel Monte Castro configura-se como estabelecimento de maior sofisticação da cidade, haja vista a moderna arquitetura que possui e a infraestrutura que oferece aos hóspedes.

Em relação às agências de turismo, nota-se que não houve alteração no número de unidades, revelando que essa atividade não apresenta destaque na cidade.

No que se refere às empresas de organização de eventos, verifica-se que ocorreu um crescimento no período analisado, uma vez que passou de duas para quatro unidades. A distribuição espacial dessas empresas segue a mesma tendência dos demais estabelecimentos já analisados, ou seja, há um concentração no setor central da cidade.

Observa-se que a quantidade de agências de turismo e de empresas de organização de eventos não é significativa, revelando que o turismo, especialmente relacionado à área de negócios, não desempenha um papel importante em Araguari. Apesar da realização de

algumas festas na cidade relacionadas ao setor econômico, como a Fenicafé[55] e a Exposição Agropecuária e Industrial de Araguari, não se verifica uma dinamização do setor turístico na cidade.

Contudo, deve-se levar em conta a importância do turismo cultural na cidade, principalmente relacionado à realização de festas religiosas. Nota-se que a religiosidade é uma das formas de manutenção da identidade e da cultura local e possui grande importância na vida dos moradores de Araguari. A religião católica é a principal responsável pela tradição das festas na cidade e nota-se que os fiéis se preocupam com a prática da fé religiosa, participando das tradicionais festas em louvor aos santos padroeiros.

As tradicionais e mais importantes festas são realizadas nas paróquias Fátima, Rosário e Senhor Bom Jesus da Cana Verde (Matriz). As pessoas se reúnem durante nove dias na igreja, havendo ainda a parte social no salão, com danças, bingos e leilões, atraindo residentes de Araguari e também de municípios vizinhos.

A realização dessas festas religiosas revela que há a manutenção de tradições, já que alguns moradores se preocupam com a prática de hábitos, valores e costumes que são repassados entre os membros de uma mesma família, ampliando o significado da festa, que, algumas vezes, ultrapassa o sentido da religião propriamente dita.

A análise da dinâmica de expansão e localização das imobiliárias revela-nos que o crescimento não foi significativo, pois passou de treze para quatorze unidades no período de dez anos (1999-2009), como mostra o mapa 12.

A análise da atuação dessas imobiliárias em Araguari deve ser entendida a partir de seu processo de expansão urbana. Dessa maneira, realizamos o levantamento do número de loteamentos aprovados após a década de 1980, visto que denota a expansão resultante do processo de modernização agrícola, já que esse, ao expropriar os pequenos produtores, intensificou a migração em direção à cidade.

Pode-se observar que, em consonância com o fenômeno verificado nas cidades brasileiras atingidas por tal processo, o crescimento urbano de Araguari também foi influenciado pelos interesses dos grandes proprietários rurais que não possuem sua atuação restrita ao meio rural, mas também detêm considerável parcela de terrenos na área urbana.

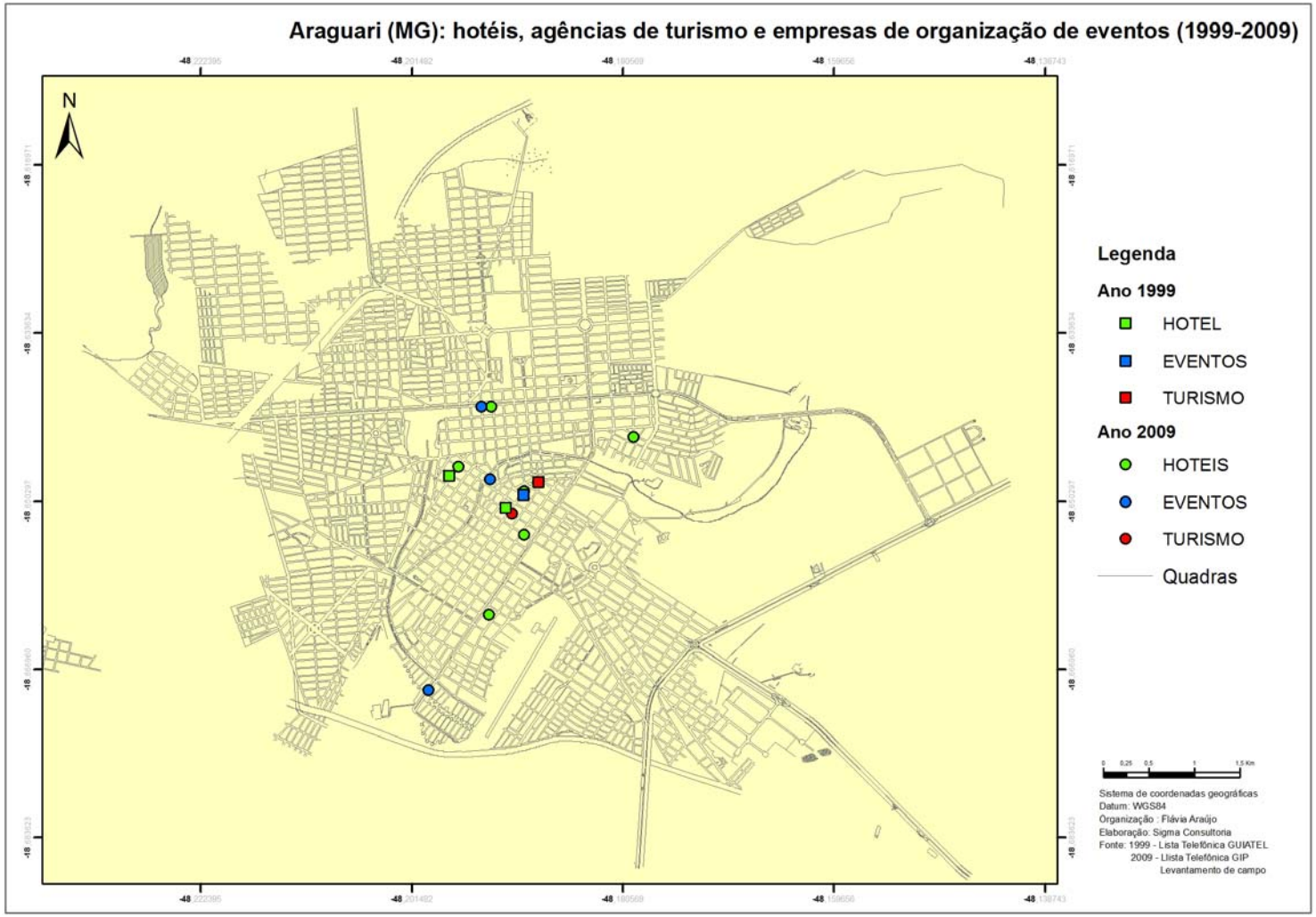
---

[55] A Fenicafé é uma feira que congrega três eventos: o Encontro Nacional de Irrigação da Cafeicultura do Cerrado, a Feira de Irrigação em Café do Brasil e o Simpósio Brasileiro de Pesquisa em Cafeicultura Irrigada, sendo que no ano de 2010 esses estão, respectivamente, na décima quinta, décima terceira e décima segunda edições.

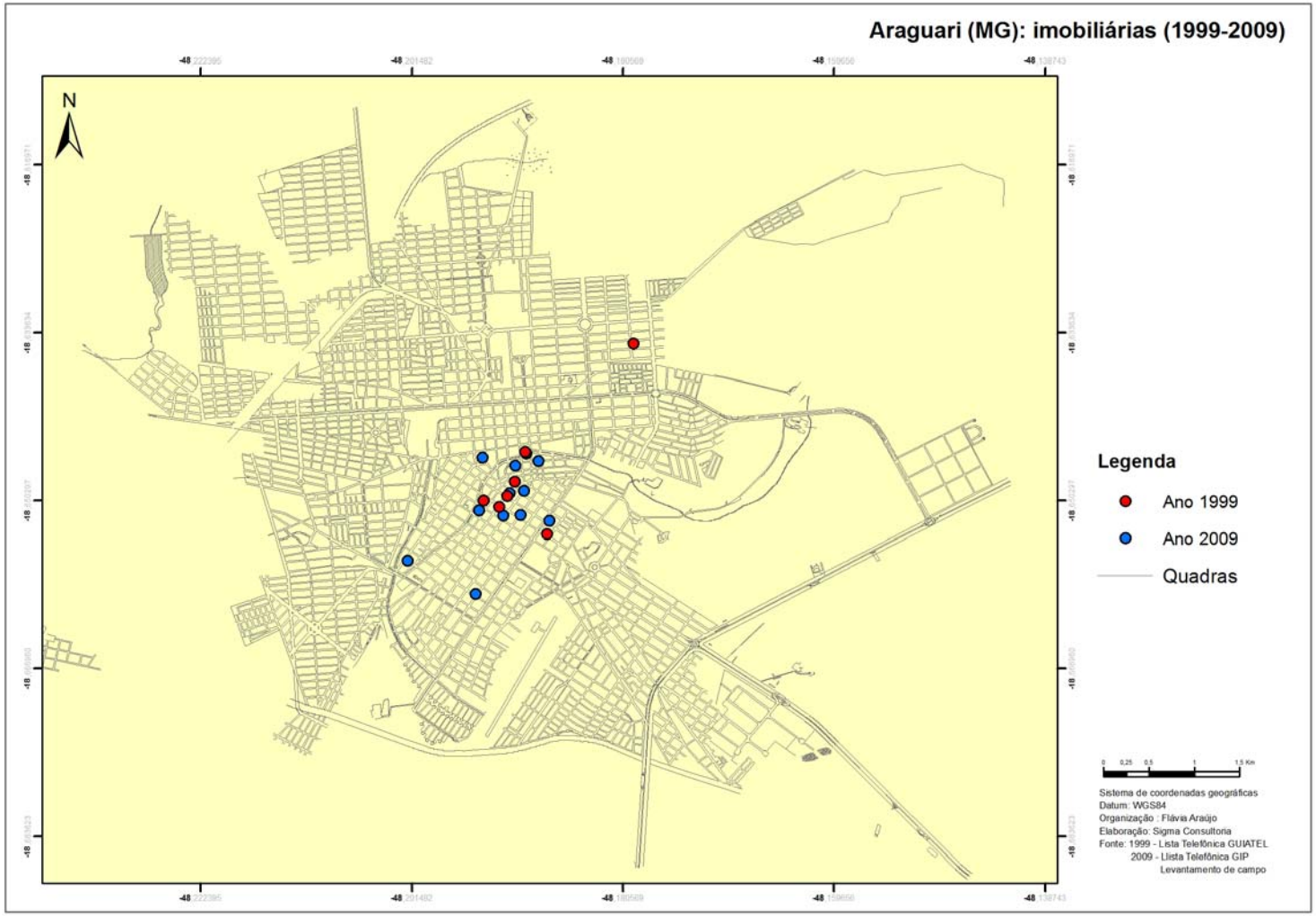
Tais terrenos, que são valorizados em decorrência da localização privilegiada no espaço urbano, acabam por se tornar um importante fator de ligação entre os interesses dos proprietários fundiários e dos incorporadores imobiliários, os quais constituem importantes agentes produtores do espaço urbano. E, desse modo, destaca-se a presença da loteadora Agadê Agropecuária Empreendimentos Imobiliários Ltda, responsável pela construção do loteamento direcionado à classe média e média alta de Araguari, o Jardim Interlagos, construído no ano de 2005, conforme pode ser verificado no quadro 5.

Loteamento	**Ano de aprovação**	**Loteador**
Parque das Paineiras	1981	Paineiras Empreendimentos Imobiliários Ltda
Distrito Industrial	1986	CODEMIG
Residencial Madrid	1991	Hap Engenharia Ltda
Conjunto Ouro Verde	1991	EMEC Engenharia e Construções Ltda
São Vicente de Paulo	1992	Conselho Central de Araguari da Sociedade São Vicente de Paulo
Aeroporto	1993	Antônia Luiza Pereira Póvoa
Parque dos Flamboytants	1995	Jarudore Empreendimentos Imobiliários Ltda
Parque das Gaivotas	2000	Habitar Engenharia Construções Ltda
Jardim Milenium I	2000	Santa Paula Loteadora S/C Ltda
Parque dos Verdes	2001	Município de Araguari
Sibipiruna II	2001	Embra – Empresa Brasileira de Habitação Ltda
Jardim Milenium II	2002	Santa Paula Loteadora S/C Ltda
Residencial Alvorada	2002	Município de Araguari
Jardim Interlagos	2005	Agadê Agropecuária Empreendimentos Imobiliários Ltda
Portal do Cerrado	2006	Tenco Engenharia Ltda

Quadro 5 - Araguari (MG): loteamentos aprovados (1980-2009)
Fonte: Protocolo Geral do Município de Araguari, 2009
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)



Mapa 11 - Araguari (MG): hotéis, agências de turismo e empresas de organização de eventos (1999-2009)



Mapa 12 - Araguari (MG): imobiliárias (1999-2009)

Nesse contexto, ressalta-se que alguns equipamentos presentes em Araguari, os quais constituem os fixos da cidade, foram instalados à época da ferrovia. Vale reiterar a importância da posição de entroncamento ocupada pela cidade, pois possibilitou seu incremento urbano. Consideramos importante analisar os fluxos engendrados por determinados equipamentos presentes na cidade, fluxos esses que são possibilitados pela modalidade de transporte que predomina no país, qual seja, o transporte rodoviário. As interações espaciais relacionadas à saúde serão discutidas no tópico a seguir.

3.2. A modernização dos serviços de saúde e a diversificação dos fluxos

Nas últimas décadas, observa-se uma significativa ampliação dos serviços de saúde, tanto em relação à distribuição quanto à modernização tecnológica dos equipamentos utilizados nesse setor. Pode-se dizer que esse crescimento é condição e reflexo da divisão do trabalho, seja em escala nacional, estadual e, principalmente, regional, tanto inter como intrarregionalmente. Como condição, os fluxos engendrados pela maior sofisticação dos equipamentos de saúde contribuem para um aprofundamento das especializações de determinadas porções do território e, consequentemente, da divisão do trabalho. E, como reflexo, a intensificação da divisão do trabalho condiciona um aumento da demanda pelos serviços de saúde, estimulando, dessa forma, a instalação desses serviços que passam a ser dotados de maior conteúdo técnico.

Verifica-se que os serviços de saúde crescem em número absoluto e se diversificam, sendo que a tecnificação e a sofisticação dos procedimentos e dos equipamentos utilizados nesse setor não são fenômenos observados apenas nos estabelecimentos de saúde localizados nas metrópoles e grandes cidades, mas também, e, principalmente, nas cidades médias.

Portanto, as palavras de Ramires (2007, p. 173) corroboram essa afirmação: “Verificam-se, em muitas cidades médias, um crescimento do número e da diversidade de serviços de saúde, além do aumento da densidade técnica em procedimentos e equipamentos sofisticados”.

No que se referem aos serviços especializados de saúde presentes em Araguari, destacamos as clínicas médicas, os laboratórios e os hospitais. No período de dez anos (1999-2009), nota-se um relativo decréscimo do número desses estabelecimentos na cidade, pois o número de clínicas no ano de 1999 era de 34, passando para 28 unidades no ano de 2009. Em relação aos hospitais, também ocorreu uma redução, visto que passou de cinco para apenas

três unidades. Os laboratórios foram os únicos que apresentaram um crescimento, ainda que não significativo, aumentando de 11 para 13 unidades, conforme pode ser verificado na tabela 20.

Tabela 20- Araguari (MG): clínicas médicas, laboratórios e hospitais (1999-2009)

Serviços especializados de saúde	**Anos**	
	1999	**2009**
Clínicas	34	28
Laboratórios	11	13
Hospitais	5	3

Fonte: Lista Telefônica (1999); Lista telefônica (2009) e Levantamento de campo (2009)
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

Parece-nos interessante destacar que esse decréscimo está relacionado à complementaridade estabelecida entre essa cidade e Uberlândia. Dado o papel que esta última desempenha na rede urbana do Triângulo Mineiro - já apontado anteriormente -, ela possui uma maior complexificação dos serviços de saúde, o que se torna um atrativo à população araguarina e, consequentemente, um fator que contribui para o fechamento de estabelecimentos de saúde em Araguari.

Nesse contexto, Oliveira (2008, p. 189), ao discutir acerca dos serviços de saúde em Uberlândia, destaca que:

> Ainda relacionado aos serviços de saúde, deve-se destacar a importância dos laboratórios como atividades especializadas e que contribuem para a criação de uma centralidade urbana, pois pessoas deslocam-se até a cidade de Uberlândia na busca de exames mais sofisticados que não são encontrados nas pequenas cidades.

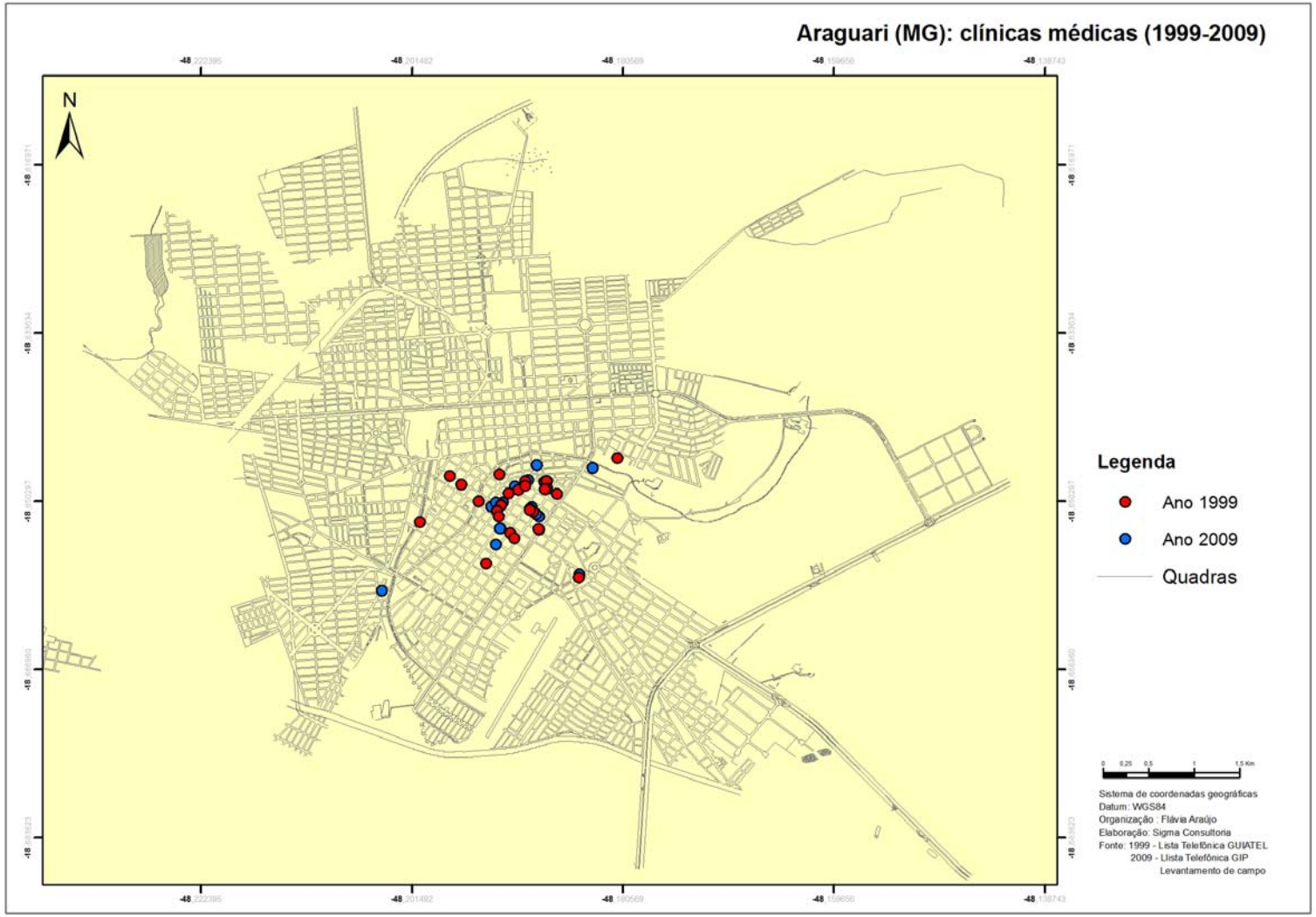
No que tange à redução do número de unidades hospitalares na cidade, destaca-se o fechamento do Hospital Santa Marta, que, de acordo com a fiscalização da Vigilância Sanitária realizada no ano de 2009, apresentou irregularidades técnicas. Portanto, não conseguindo cumprir os requisitos exigidos, essa unidade hospitalar foi vendida à UNIPAC, funcionando, atualmente, como um campo de ensino, pesquisa e extensão para os estudantes do curso de Medicina dessa universidade. O número de unidades hospitalares e as respectivas mudanças ocorridas no período de 1999 a 2009 são observados no quadro 6.

Hospitais	
Anos	
1999	**2009**
Hospital Maternidade Santa Catarina	Hospital Santo Antônio Ltda
Hospital Santa Marta Ltda	Hospital São Sebastião Ltda
Hospital Santo Antônio Ltda	Santa Casa de Misericórdia
Hospital São Sebastião Ltda	
Santa Casa de Misericórdia	

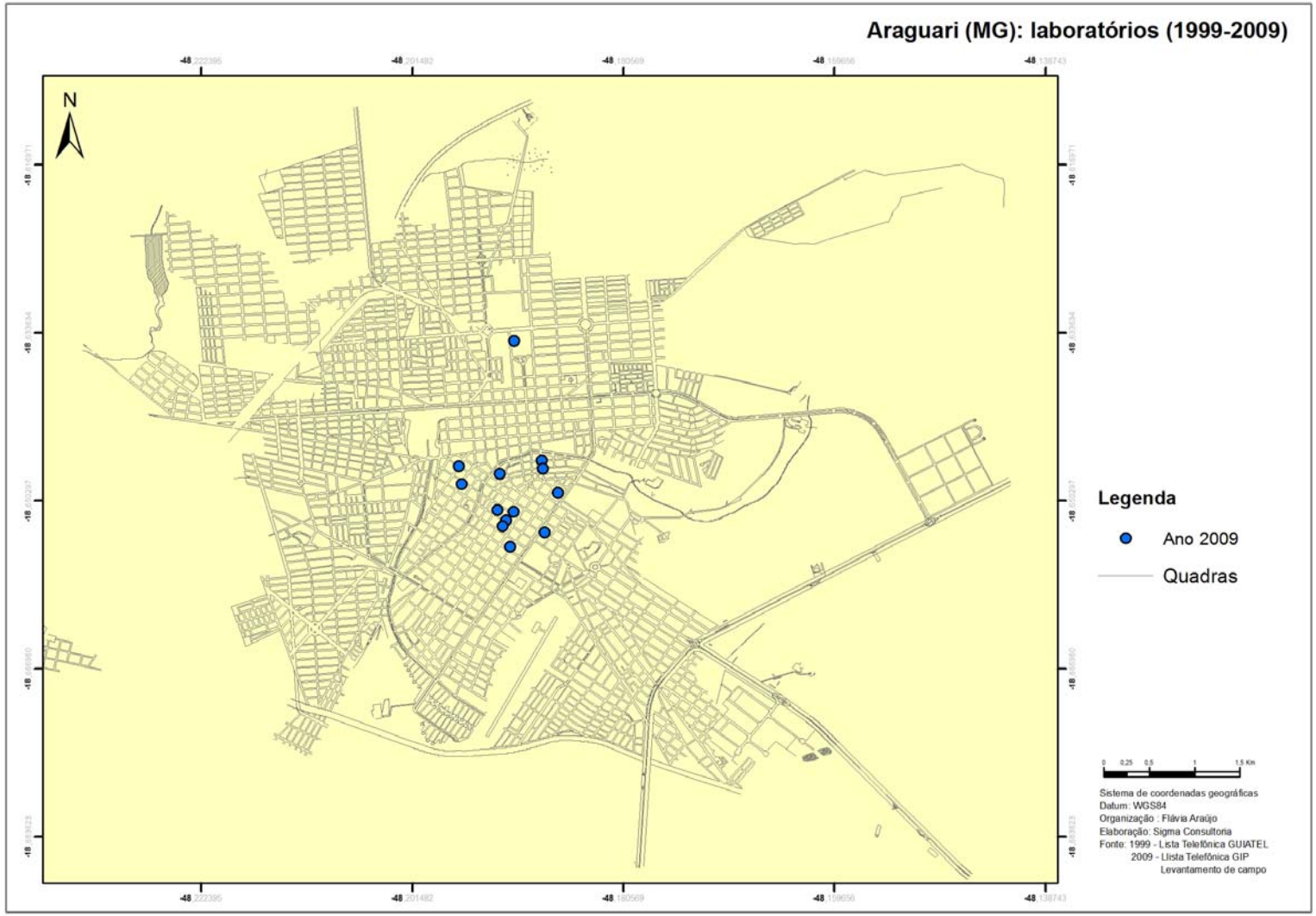
Quadro 6 - Araguari (MG): hospitais (1999-2009)
Fonte: Lista telefônica (1999) e Lista telefônica (2009) e Levantamento de campo (2009)
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

Em relação à distribuição espacial desses estabelecimentos, nota-se que estão concentrados na área central da cidade, possibilitando caracterizar tal centralização como um fenômeno de economia de aglomeração. Esse é decorrente da tendência espacial observada em diversas cidades brasileiras, em que as clínicas médicas e laboratórios ligados ao setor privado de saúde procuram uma localização estratégica, em relação à proximidade aos hospitais públicos e também privados, o que possibilita a formação de áreas especializadas no espaço urbano.

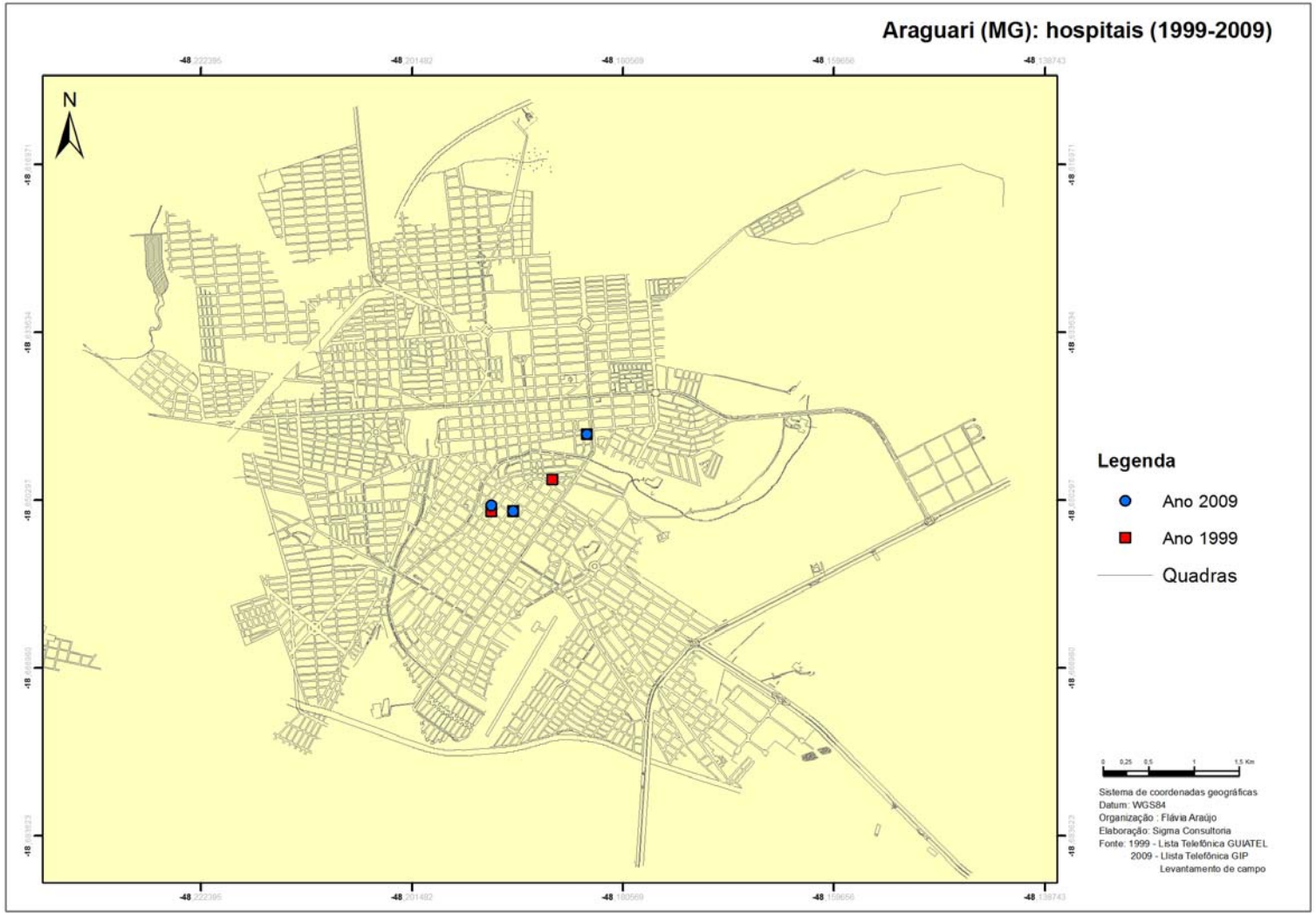
A área central é, assim, vista como aquela que possui maior acessibilidade, em função da infraestrutura e dos equipamentos sociais presentes, da possibilidade de maximização de lucros e por ser o local de consumo das diversas camadas sociais, dentre outros aspectos. Como todos os hospitais presentes em Araguari localizam-se na área central, parece-nos possível afirmar que funcionam como uma atividade que exerce poder de atração sobre outras ligadas ao setor de saúde, tais como as clínicas médicas e laboratórios, levando a uma reestruturação urbana a partir do aparecimento de áreas especializadas na cidade. A espacialização dos equipamentos de saúde em Araguari é retratada nos mapas 13, 14 e 15.



Mapa 13 - Araguari (MG): clínicas médicas (1999-2009)



Mapa 14 - Araguari (MG): laboratórios (1999-2009)



Mapa 15 - Araguari (MG): hospitais (1999-2009)

Em Araguari, que apresenta alguns atributos característicos de uma cidade média, os serviços de saúde de média e elevada complexidade se diversificaram, sendo que tal afirmação pode ser comprovada pelo aumento de especializações médicas e médicos entre os anos de 1999 e 2009. De acordo com a lista telefônica de 1999, o número de médicos relacionados era de 30 profissionais, enquanto que as especialidades médicas totalizavam 16 (quadro 7).

Especialidade	**Número de médicos**
Medicina do trabalho	2
Cardiologia	3
Cirurgia plástica	1
Clínica Geral	1
Dermatologia	3
Endocrinologia	1
Endoscopia	1
Gastroenterologia	1
Ginecologia	5
Neurocirurgia	1
Neurologia	1
Obstetrícia	2
Oftalmologia	2
Otorrinolaringologia	1
Pediatria	4
Psiquiatria	1
Total	**30**

Quadro 7 - Araguari (MG): número de médicos por especialidades médicas (1999)
Fonte: Lista telefônica de Araguari (1999)
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

Em 2009, como reflexo da complexificação dos serviços de saúde em nível macro, na cidade de Araguari também ocorreu um aumento do número de médicos e especializações da medicina. Entre os anos de 1999 e 2009, a evolução do número de médicos foi de, aproximadamente, 466%, uma vez que passou de 30 para 170 profissionais ligados à área da

saúde. Em relação às especializações, o aumento foi da ordem de 250%, visto que, em 1999, era de dezesseis e, em 2009, alcançou um total de 40 especialidades médicas (quadro 8).

Especialidade	Número de médicos	Especialidade	Número de médicos
Acupuntura	1	Imaginologia – Radiologia	1
Anatomia Patológica	4	Infectologia	1
Anestesiologia	7	Infectologia Pediátrica	1
Angiologia	3	Mastologia	2
Cardiologia	10	Médico generalista	1
Cirurgia Cardiovascular	2	Medicina do trabalho	8
Cirurgia geral	9	Nefrologia	2
Cirurgia pediátrica	1	Neurocirurgia	0
Cirurgia plástica	2	Neurologia	2
Citologia	3	Oftalmologia	9
Clínica Médica	15	Ortopedia e Traumatologia	9
Dermatologia	3	Otorrinolaringologia	4
Fisioterapia	2	Patologia Cirúrgica e Citopatologia	1
Fonoaudiologia	2	Pediatria	8
Endocrionologia e Metabologia	2	Pneumologia	1
Gastroenterologia	5	Proctologia	1
Geriatria	2	Psicologia	2
Ginecologia e Obstetrícia	23	Reumatologia	1
Hematologia	1	Ultra-sonografia	11
Homeopatia	3	Urologia	5
Total Geral			**170**

Quadro 8 - Araguari (MG): número de médicos por especialidades médicas (2009)
Fonte: Guia médico UNIMED - Araguari (2009)
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

Na perspectiva de se analisar a atração exercida em outros municípios vizinhos a partir dos serviços de saúde presentes em Araguari, entendemos que seria importante fazer o levantamento dos atendimentos realizados no Pronto Socorro Municipal, estabelecimento público de saúde do município, que tem seu funcionamento financiado com recursos do SUS.

Antes de nos atermos a tal discussão, reconhecemos a necessidade de contextualizar Araguari no processo de espacialização e regionalização da saúde. O Ministério da Saúde

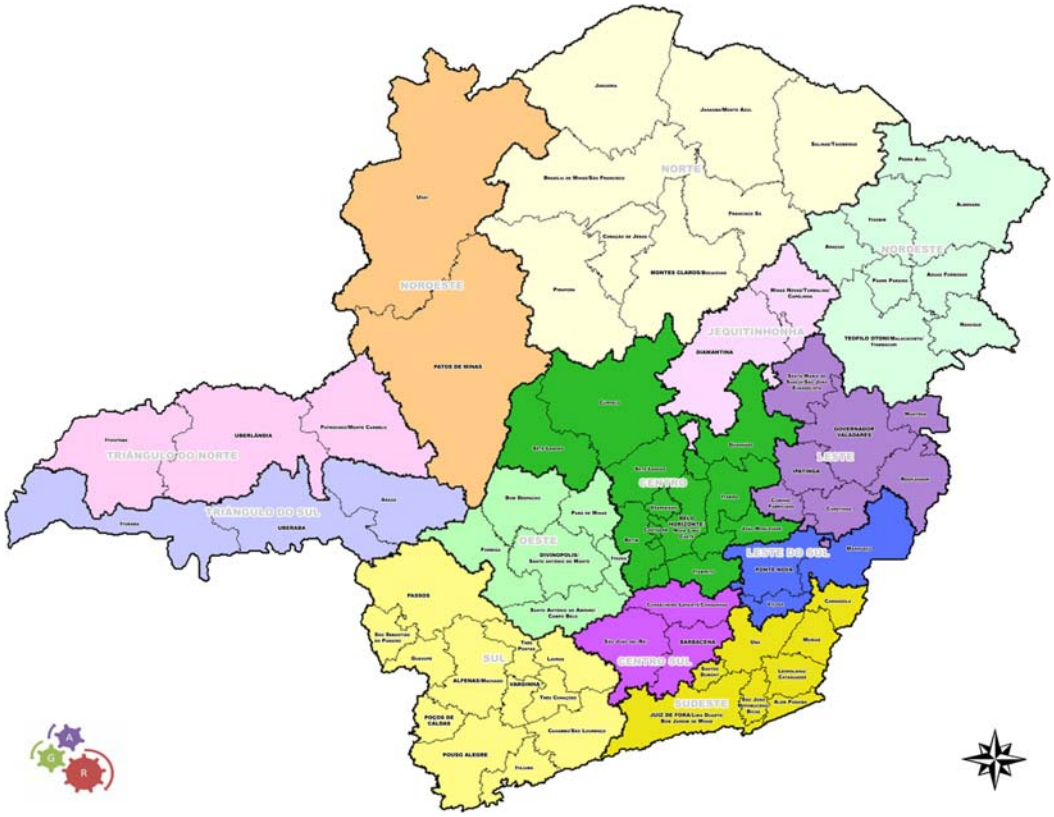
definiu a Política Nacional de Regulação do Sistema Único de Saúde, com o objetivo de tornar o acesso aos serviços de saúde mais universalizado e equânime por parte da população do país. Por meio de diretrizes e normas, tais como a Norma Operacional de Assistência à Saúde (NOAS 01/02), foi reconhecida a necessidade da organização de redes regionais para se alcançar essa ampliação do acesso aos serviços. A NOAS 01/02 indicou os principais instrumentos que deveriam orientar a organização das redes, sendo eles, o PDR (Plano Diretor de Regionalização), o PDI (Plano Diretor de Investimentos) e a PPI (Programação Pactuada e Integrada).

Nesse contexto, a Secretaria de Estado de Saúde de Minas Gerais elaborou seu Plano Diretor de Regionalização estadual[56] e definiu a regionalização da saúde. De acordo com esse Plano, o estado de Minas Gerais, que é constituído por 853 municípios, está dividido em 13 macrorregiões, quais sejam: Centro, Centro Sul, Jequitinhonha, Leste, Leste do Sul, Nordeste, Noroeste, Norte, Oeste, Sul, Sudeste, Triângulo do Norte e Triângulo do Sul. Cada uma dessas macrorregiões subdividem-se em microrregiões, totalizando 76 em nível estadual.

A macrorregião na qual o município de Araguari está integrado é a Triângulo do Norte, sendo que essa é composta por 27 municípios, tem Uberlândia como município-polo e é dividida em três microrregiões, quais sejam: Ituiutaba, Patrocínio/Monte Carmelo e Uberlândia/Araguari.

Cada uma dessas microrregiões é composta por nove municípios e os que integram essa última - que mais nos interessa por abarcar nosso objeto de estudo - são: Araguari, Araporã, Cascalho Rico, Indianópolis, Monte Alegre de Minas, Nova Ponte, Prata, Tupaciguara e Uberlândia. No mapa 16, é possível observar essa regionalização:

[56] Para saber mais sobre o PDR (Plano Diretor de Regionalização) de Minas Gerais, confira o documento que se encontra disponível em: <www.saude.mg.gov.br>. Esse plano está pautado na Portaria nº 1101/GM, de 12 de janeiro de 2002, a qual está disponibilizada no seguinte endereço eletrônico: <www.saude.gov.br>.



Mapa 16 - Minas Gerais: macrorregiões da saúde estabelecida pelo PDR (2003-2006)
Fonte: Pereira (2007, p. 67)

O município de Araguari é o segundo mais populoso da microrregião Uberlândia/Araguari, sendo superado apenas por Uberlândia, conforme pode ser observado na tabela 21.

Tabela 21 - Microrregião Uberlândia/Araguari (MG): ranking dos nove municípios que a integram, segundo a população (2007)

Município	**População (hab)**
Uberlândia	608.369
Araguari	106.403
Prata	25.511
Tupaciguara	23.076
Monte Alegre de Minas	18.348
Nova Ponte	11.586
Indianópolis	6.244
Araporã	6.113
CascalhoRico	2.799

Fonte: IBGE - Contagem Populacional (2007)
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

Em função do próprio contingente populacional, que representa um importante fator[57] na diversificação e complexificação do setor terciário, incluindo-se os serviços de saúde, os municípios de Uberlândia e Araguari constituem-se polos dessa microrregião. Destarte, oferecem os serviços de maior complexidade, sendo que em Araguari há o oferecimento de serviços de baixa e média complexidade, enquanto que em Uberlândia há a concentração dos serviços de alta complexidade.

A oferta desses serviços de saúde em ambos os municípios possibilita a execução da PPI, ou seja, da Programação Pactuada Integrada. Vale destacar que a pactuação constitui-se em um processo instituído no âmbito do SUS, no qual há a definição e quantificação das ações para a população que reside em cada território, assim como o estabelecimento de pactos entre os gestores municipais, de forma a garantir o acesso da população aos serviços de saúde[58].

Visando cumprir esse processo de pactuação integrada[59], Araguari é pactuada com dois municípios da microrregião Uberlândia/Araguari: Cascalho Rico e Indianópolis, e com apenas um da microrregião Patrocínio/Monte Carmelo: o município de Estrela do Sul.

Nota-se que, acompanhando a tendência nacional, há uma espacialização dos serviços de saúde na região, sendo que, nessa distribuição espacial, Cascalho Rico e Indianópolis têm o município de Araguari como referência para todos os tipos de atendimentos e procedimentos médicos relacionados à baixa e média complexidade.

Por sua vez, o município de Estrela do Sul realiza apenas os procedimentos que são pactuados, enquanto que os demais são realizados em Monte Carmelo (que é um dos polos da microrregião Patrocínio/Monte Carmelo), em função da proximidade geográfica entre esses municípios.

Os demais municípios pertencentes à microrregião Uberlândia/Araguari também se dirigem para Araguari para a realização de determinados procedimentos médicos, porém, não possuem pactuação com o município. Os serviços de alta complexidade são buscados no

---

[57] Ao fazer essa afirmação, não deixamos de reconhecer a importância dos demais aspectos condicionantes à modernização da infraestrutura urbana. Assim, reconhecemos que, em determinado centro urbano, o porte populacional pode representar uma possibilidade para a ampliação da oferta de serviços de saúde mais complexos, tanto no setor privado quanto público, em virtude do aparecimento de uma demanda que sustenta a necessidade pela oferta desses serviços na cidade.

[58] A definição das diretrizes, objetivos e eixos orientadores da PPI (Programação Pactuada Integrada) está presente na Portaria nº 1097/GM, de 22 de maio de 2006. Para saber mais, confira no endereço eletrônico: www.saude.gov.br.

[59] A pactuação integrada visando a oferta dos serviços de saúde de baixa e média complexidade é estabelecida de forma individual entre os gestores dos municípios envolvidos e integrantes da microrregião, sendo que o estabelecimento dos serviços de alta complexidade ocorrem em nível macrorregional.

município de Uberlândia, polo da macrorregião Triângulo Norte. Essa hierarquização referente à busca pelos serviços de saúde segundo os níveis de complexidade é estabelecida pela AMVAP (Associação dos Municípios da Microrregião do Vale do Paranaíba). A integração de Araguari a essa associação representou um importante fator à dinamização dos serviços de saúde na cidade e, por conseguinte, à diversificação e complexificação das interações espaciais estabelecidas em função desses serviços, de acordo com a discussão que será realizada a seguir.

3.2.1. O papel da AMVAP na diversificação dos serviços de saúde em Araguari

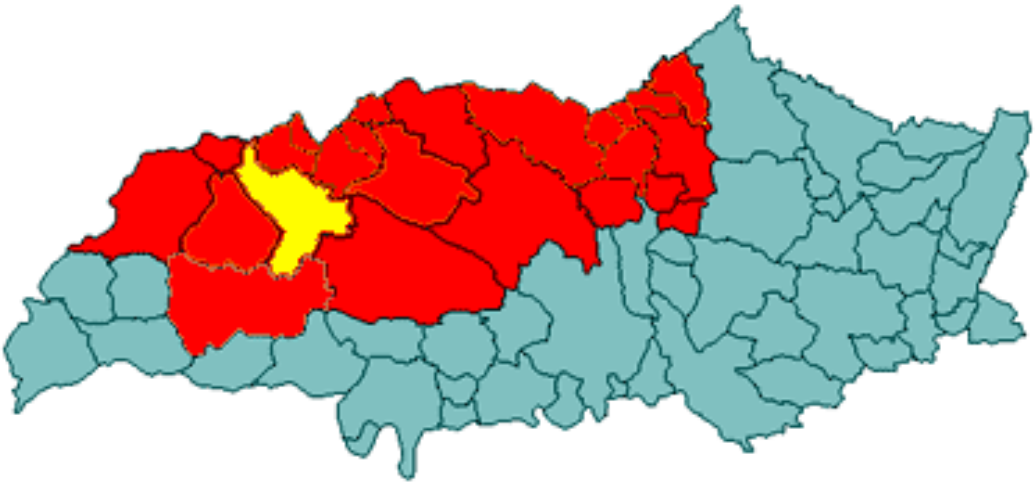
Com a perspectiva de ampliar a capacidade administrativa, técnica e financeira dos municípios que compõem a AMVAP, essa associação representa uma alternativa na busca por melhorias nos setores social e econômico e na infraestrutura urbana, de forma geral. A despeito dos esforços empreendidos no sentido de subsidiar, aprimorar e fortalecer a gestão municipal, essa associação não negligencia a importância de respeitar a autonomia de cada município associado. Dentre os objetivos, consideramos necessário destacar aqueles que são apresentados no site dessa associação.

> Promover a integração administrativa, econômica e social dos municípios que a compõem e respeitada a autonomia municipal.
> Promover a cooperação intermunicipal e intergovernamental.
> Estabelecer programas integrados de modernização administrativa dos municípios associados.
> Estudar e sugerir a adoção de normas sobre legislação tributária e outras leis básicas municipais, visando a sua uniformização nos municípios associados
> Assessorar e cooperar com as Câmaras de Vereadores dos municípios associados na adoção de medidas legislativas que concorram para o aperfeiçoamento das administrações municipais
> Estimular a conservação e a utilização racional dos recursos naturais.
> Prestar assessoramento na elaboração e execução de planos, programas e projetos relacionados com os setores sociais, econômicos, de infra-estrutura, institucionais, notadamente educação, saúde pública, trabalho e ação social, habitação, saneamento, agricultura, indústria, comércio e turismo, abastecimento, transportes, comunicações, eletrificação, energia e segurança.
> A institucionalização de planejamento nos níveis municipal e microrregional, como processo contínuo e permanente para a promoção do desenvolvimento.[60]

A área de atuação da AMVAP compreende 24 municípios: Abadia dos Dourados, Araguari, Araporã, Cachoeira Dourada, Campina Verde, Canápolis, Capinópolis, Cascalho Rico, Centralina, Douradoquara, Estrela do Sul, Grupiara, Gurinhatã, Indianópolis, Ipiaçu, Iraí de Minas, Ituiutaba, Monte Alegre de Minas, Monte Carmelo, Prata, Romaria, Santa

[60] Texto disponível em www.amvapmg.org.br

Vitória, Tupaciguara e Uberlândia. O mapa 17 permite a observação da área abrangida pela AMVAP no Triângulo Mineiro.



Mapa 17 - Triângulo Mineiro (MG): municípios que integram a área de atuação da AMVAP (2009)
Fonte: www.amvapmg.org.br

Na perspectiva de cumprir os objetivos relacionados ao setor da saúde, que se constituem em avaliar o estado de saúde da população dos municípios de forma constante e apoiá-los no processo de atendimento e provimento das necessidades dos munícipes em relação a esse setor, a AMVAP estimulou os gestores municipais a realizarem parcerias e se organizarem em um consórcio, o CIS/AMVAP (Consórcio Intermunicipal de Saúde). A criação desse consórcio ocorreu no ano de 1995 e constitui-se por onze municípios, sendo eles: Araguari, Araporã, Campina Verde, Estrela do Sul, Grupiara, Indianópolis, Monte Alegre de Minas, Prata, Romaria, Tupaciguara e Uberlândia.

Por intermédio do CIS/AMVAP, esses municípios cooperam entre si, executando, de forma conjunta, empreendimentos no setor de saúde. Desse modo, objetivam racionalizar os recursos humanos, aumentar os serviços de alta complexidade, incorporar novas tecnologias e organizar sistemas de referência nos níveis municipal, regional e macrorregional. Dessa forma, a prioridade do consórcio consiste no oferecimento de estrutura que possibilite a cada município associado o atendimento adequado e satisfatório nos três níveis de atenção - o primário, o secundário e o terciário.

Conforme informações contidas no site da AMVAP (2009), os serviços realizados pelo consórcio comprendem tanto consultas médicas relacionadas à area de neurologia e

angiologia, quanto a realização de exames de média e alta complexidade, os quais são apresentados no quadro a seguir:

Exames	Tipos
Ecodoppler	Cardiograma, Vertebral, de Carótidas e Vascular Periférico
Colonoscopia	-
Eletroencefalograma	-
Eletroneuromiografia	-
Endoscopia Digestiva	-
Escleroterapia	-
Holter 24 horas	-
MAPA	-
Ressonância Magnética RX Contrastado	REED, Enema Opaco, Urografia Excretora, Uretrocistografia e Trânsito Intestinal
Tomografia	-
Teste Ergométrico	-
Anestesia para Tomografia	-
Anestesia para Ressonância	-

Quadro 9 - CIS/AMVAP (MG): exames médicos realizados para os municípios integrantes do consórcio (2009)
Fonte: www.amvapmg.org.br
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

Esses exames médicos, dada a complexidade dos procedimentos que os envolvem, são realizados apenas na sede da AMVAP, localizada no município de Uberlândia.

Após essa contextualização do município de Araguari no processo de regionalização da saúde em níveis estadual, macro e microrregional, reconhecemos a necessidade, nesse momento do texto, de se discutir acerca dos atendimentos realizados no Pronto Socorro Municipal. Serão discutidos também sobre os procedimentos de saúde realizados em Araguari e que são oferecidos aos três municípios que possuem pactuação.

Os atendimentos do Pronto Socorro Municipal (foto 42) englobam os procedimentos ambulatoriais, de urgência/emergência, e de internações de pacientes que são encaminhados para os hospitais pertencentes à rede privada e que são conveniados ao SUS.

Foto 42 - Araguari (MG): Pronto Socorro Municipal (2009)
Autora: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

Os procedimentos de urgência/emergência compreendem aqueles no qual o paciente precisa ser atendido de forma imediata. Os ambulatoriais, por sua vez, estão relacionados àqueles que passam pela observação do médico em um ambulatório. Compreendem também serviços eletivos, ou seja, que podem ser agendados com antecedência, sem a necessidade prévia de internação. Após o atendimento do paciente, ele poderá ser encaminhado para um hospital, caso seja necessário. Os hospitais, tanto públicos quanto privados, possuem procedimentos ambulatoriais.

Todavia, em Araguari todas as pessoas que necessitam ser encaminhadas para as unidades hospitalares que possuem convênio com o SUS precisam dirigir-se primeiramente ao Pronto Socorro. Havendo a necessidade de internação, há o encaminhamento para o hospital que se encontra em plantão no respectivo dia do atendimento.

Na cidade, as unidades hospitalares que estão conveniadas com o SUS são o Hospital Santo Antônio (foto 43) e Santa Casa de Misericórdia[61], sendo considerados, a partir da

[61] Conforme informações obtidas junto à diretoria administrativa da Santa Casa, esse hospital recebe o maior percentual do financiamento do SUS direcionado ao município. Constitui-se uma entidade filantrópica, ou seja, sem fins lucrativos, sendo que 80% de seus recursos são provenientes desse sistema e apenas 20% referem-se aos convênios médicos e consultas particulares.

hierarquia da saúde estabelecida pela Secretaria de Saúde Municipal de Araguari, como hospitais de referência, por oferecer os serviços de média e alta complexidade[62].

Reitera-se que até meados do ano de 2009, o Hospital Santa Marta também era considerado um hospital-referência da cidade. Contudo, com o processo de fiscalização da Vigilância Sanitária, já apontado anteriormente, o convênio com o SUS deixou de existir, não havendo mais o encaminhamento de pacientes para essa unidade hospitalar.

Foto 43 - Araguari (MG): Hospital Santo Antônio (2009)
Autora: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

De acordo com os recursos públicos recebidos do SUS, há um estabelecimento por parte da Secretaria Municipal de Saúde de Araguari em relação aos encaminhamentos de pacientes para internações nos dois hospitais, sendo que a organização é realizada conforme a especialidade médica.

Os pacientes que necessitam da realização de procedimentos relacionados à ortopedia são encaminhados ao Hospital Santo Antônio, enquanto que à Santa Casa de Misericórdia é atribuída a responsabilidade pelo atendimento de pacientes que apresentam a necessidade de cuidados vinculados à ginecologia e demais especialidades médicas.

A instalação desses hospitais em Araguari remete-nos à análise da dinâmica da cidade na época da ferrovia, pois, conforme apontado no capítulo 1, a implantação desses

[62] Apesar da existência de um Hospital Municipal na cidade, esse ainda não entrou em funcionamento, por problemas relacionados à gestão dos recursos por parte do poder público municipal. Todavia, não iremos nos ater a essa discussão por ultrapassar os objetivos de nossa pesquisa.

equipamentos está em consonância com o incremento urbano ocorrido, o qual foi condicionado pela posição que a cidade ocupava em relação ao sistema de transporte ferroviário.

Antes de nos atermos à discussão do número de pacientes atendidos no Pronto Socorro Municipal, consideramos importante analisar os leitos disponíveis pelo SUS nos hospitais conveniados a esse sistema, bem como o número de leitos correspondente às especialidades médicas em cada um desses hospitais[63].

Percebe-se que, dentre os 222 leitos existentes nos três[64] hospitais conveniados ao SUS, 65,8% representam os leitos públicos, o que equivale a 146 leitos; enquanto a representatividade dos leitos privados é de 34,2%, o que corresponde a 76 leitos, conforme mostra a tabela 22.

Tabela 22 - Araguari (MG): número de leitos públicos disponíveis nos hospitais conveniados ao SUS (2009)

Número de leitos	Número absoluto	Percentual (%)
Total	222	100
Público	146	65,8
Privado	76	34,2

Fonte: CNES DATASUS (2009)
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

Não obstante o significativo número de leitos públicos disponibilizados pelo SUS em Araguari, que possibilita o atendimento da população de menor poder aquisitivo, principalmente, esse dado não revela a qualidade do atendimento oferecido. O município de Araguari não foge à regra da realidade de grande parte dos municípios brasileiros, que apresentam precariedade em relação aos serviços públicos de saúde, dada a insuficiência de recursos que possam atender a toda a demanda existente, aliada à administração inadequada desses recursos por parte dos gestores municipais.

Dentre os 146 leitos públicos existentes nas três unidades hospitalares no ano de 2009, observa-se que a Santa Casa de Misericórdia é o hospital com a maior representatividade, pois

[63] Devido ao fato do Hospital São Sebastião pertencer ao setor privado da saúde em Araguari e não possuir convênio com o SUS, o número de leitos existentes nessa unidade não será por nós analisado, visto que em nossa pesquisa nos propomos a analisar o setor público de saúde da cidade.

[64] Como o levantamento dos dados da pesquisa abarcou o período anterior ao fechamento do Hospital Santa Marta, especificamente o mês de abril de 2009, que até então era conveniado ao SUS, o número de leitos desse hospital será aqui apresentado.

possui 71 leitos do SUS, o que corresponde a 48,6% do total. O Hospital Santa Marta é responsável por 27,4% desse total, o que equivale a 40 leitos. Por fim, o percentual do Hospital Santo Antônio é de 24,0%, ou seja, é responsável por 35 leitos, conforme mostra a tabela 23.

Tabela 23 - Araguari (MG): número de leitos existentes em cada um dos hospitais conveniados ao SUS (2009)

Hospitais	**Número de leitos**		
	Público	**Privado**	**Total**
Santa Casa de Misericórdia	71	30	101
Santa Marta	40	24	64
Santo Antônio	35	22	57

Fonte: CNES DATASUS (2009)
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

Ao se analisar a representatividade do número de vagas disponibilizadas pelo SUS em relação ao número total de leitos existentes em cada uma das unidades hospitalares, nota-se que a Santa Casa de Misericórdia é o hospital que apresenta o maior percentual de participação, pois possui 71 leitos do SUS, o que equivale a 70,3% do total (101 leitos). O número de leitos do SUS do Hospital Santa Marta representa 62,5% do total, ou seja, dentre os 64 leitos existentes, 40 são públicos. No que se refere ao Hospital Santo Antônio, a representatividade do número de leitos públicos é de 61,4% em relação ao número total (57), o que equivale a 35 leitos.

A nosso ver, é importante analisar também as especialidades médicas existentes nos hospitais da cidade conveniados ao SUS e o respectivo número de leitos públicos disponibilizados para cada uma delas.

A importância dessa análise pode ser justificada pelo fato de que esses dados revelam-nos o grau de complexidade dos serviços de saúde em Araguari, bem como representa um indicador da procura desses serviços pela população de outros municípios, mesmo os relacionados ao setor privado. Além do mais, podem nos indicar a necessidade de deslocamento da população araguarina para outros municípios vizinhos, principalmente Uberlândia, em busca de serviços mais especializados e que não são oferecidos em Araguari.

Nesse sentido, as especialidades médicas existentes nos três hospitais relacionadas ao segmento cirúrgico são onze, sendo que desse total, três estão restritas ao setor privado. As

especialidades do segmento clínico compreendem seis, mas para duas, não há vagas disponibilizadas pelo SUS. No que se refere às especialidades do segmento complementar, constituem-se em cinco, sendo que todas contam com leitos do SUS. As especialidades ligadas ao setor obstétrico são duas, as quais estão ligadas ao sistema público de saúde. Por fim, a especialidade do segmento pediátrico é apenas uma, que conta com leitos disponibilizados pelo SUS. No que tange ao segmento classificado como "demais especialidades", há apenas uma especialidade, que possui atendimentos vinculados ao SUS.

As especialidades médicas existentes nos três hospitais, de acordo com o segmento que integram e o respectivo número total de leitos públicos e privados, são apresentadas na tabela 24.

É possível estabelecer uma hierarquização do sistema de saúde da cidade, na qual o setor primário compreende as atividades de atenção básica, realizadas pela equipe do PSF (Programa Saúde da Família). O município de Araguari conta com seis unidades desse tipo, quais sejam: PSF Brasília/Maria Eugênia, PSF Gutierrez, PSF Novo Horizonte, PSF Santa Terezinha (Equipe I e II), PSF São Sebastião e PSF Amanhece (distrito).

As atividades ambulatoriais e os programas de prevenção promovidos pela Secretaria de Saúde também integram o setor primário. Esse setor é constituído pelos quatro postos de saúde espalhados pela cidade, sendo eles: Santa Helena, Amorim, Goiás e Caic.

O setor secundário é compreendido por atividades de média complexidade, ligadas, portanto, à emergência, procedimentos ambulatoriais e internações com permanência curta. Na cidade, o Pronto Socorro Municipal representa esse setor.

As atividades de emergência, ambulatoriais e de internação prolongada com remuneração pelo SUS abarcam o setor terciário, compreendido, assim, por serviços de alta complexidade. As unidades hospitalares classificadas como hospitais-referência representam esse setor.

Tabela 24 - Araguari (MG): número de leitos públicos e privados existentes nos três hospitais conveniados ao SUS, conforme as especialidades médicas (2009)

Segmentos	Especialidades	Leitos existentes		
		Total	Públicos	Privados
Cirúrgico	Buco Maxilo facial	1	0	1
	Cirurgia geral	19	12	7
	Gastroenterologia	2	1	1
	Ginecologia	5	3	2
	Nefrologiaurologia	6	3	3
	Neurocirurgia	2	1	1
	Oncologia	1	0	1
	Oftalmologia	1	0	1
	Ortopediatraumatologia	10	5	5
	Otorrinolaringologia	4	2	2
	Plástica	4	1	3
Clínico	Cardiologia	6	4	2
	Clínica geral	53	42	11
	Nefrourologia	2	1	1
	Neonatologia	2	0	2
	Neurologia	3	2	1
	Oncologia	2	0	2
Complementar	Unidade intermediária	8	2	6
	Unidade isolamento	2	1	1
	UTI adulto – Tipo I	11	4	7
	UTI neonatal – Tipo II	8	8	0
	UTI pediátrica – Tipo III	2	2	0
Obstétrico	Obstetrícia cirúrgica	24	18	6
	Obstetrícia clínica	8	4	4
Pediátrico	Pediatria clínica	22	12	10
Outras especialidades	Psiquiatria	14	0	14
Total geral		**222**	**128**	**94**

Fonte: CNES DATASUS (2009)
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

No que se refere ao número total de atendimentos realizados no Pronto Socorro Municipal de Araguari, nota-se que, entre os anos de 2007 e 2008, esse número aumentou, pois passou de 120.960 para 128.965 atendimentos, o que representa um aumento da ordem de 6,52%. O aumento ocorreu tanto em relação aos pacientes que residem no próprio município de Araguari, quanto daqueles que são provenientes dos municípios que possuem pactuação (DATASUS, 2009).

No ano de 2007, dentre os 120.960 atendimentos, a maior representatividade foi de pacientes residentes em Araguari, ou seja, o percentual de participação foi de 99,3%, o que representa 120.102 atendimentos (DATASUS, 2009).

Em relação aos municípios que possuem pactuação, o número total de atendimentos foi de 858, o que equivale, portanto, a 0,7% do total (DATASUS, 2009). Desse percentual, o maior número de pacientes atendidos é proveniente do município de Indianópolis, seguido pelos municípios de Cascalho Rico e Estrela do Sul, conforme pode ser observado na tabela 25.

Tabela 25- Pronto Socorro Municipal de Araguari (MG): atendimentos realizados por origem de pacientes (2007-2008)

Local de origem dos pacientes	**Número total de atendimentos/anos**	
	2007	**2008**
Araguari	120.102	127.926
Cascalho Rico	280	275
Estrela do Sul	158	137
Indianópolis	420	518
Total	**120.960**	**128.856**

Fonte: Pronto Socorro Municipal de Araguari (2009)
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

A tabela 25 possibilita verificar que, no ano 2008, os atendimentos de pacientes que residem no próprio município de Araguari também foram os mais representativos, somando 99,2% do número total anual. A representatividade do número de pacientes oriundos dos municípios com pactuação foi, portanto, da ordem de 0,8%, o que equivale a 930 atendimentos.

A observação do percentual de Cascalho Rico, Estrela do Sul e Indianópolis revela, a primeiro momento, que o fluxo de saúde estabelecido é pequeno e sem maior

representatividade frente ao número total de atendimentos do Pronto Socorro Municipal de Araguari. Todavia, não deixa de ser significativo para os moradores desses municípios, uma vez que os dados não podem ser analisados de forma isolada. Esses estão em consonância com o contingente populacional que esses núcleos urbanos possuem, assim como a distribuição espacial dos serviços de saúde estabelecida pelo consórcio.

Na última contagem populacional realizada pelo IBGE, o município de Cascalho Rico contava com 2.799 habitantes, enquanto que a população residente de Estrela do Sul e Indianópolis era, respectivamente, 7.136 e 6.244 pessoas (IBGE, 2007).

Apesar dos municípios de Cascalho Rico e Indianópolis possuírem Araguari como referência, um fator que pode explicar o maior número de atendimentos desse último é o maior contingente populacional que possui frente ao primeiro. Reitera-se aqui o que já foi apontado em relação ao município de Estrela do Sul que, a despeito de ser o município mais populoso dentre os que possuem pactuação, realiza apenas alguns procedimentos médicos em Araguari, visto que se encontra ligado ao município de Monte Carmelo, um dos polos da microrregião Patrocínio/Monte Carmelo.

Destarte, observa-se que o maior número de pacientes provém do município de Indianópolis, que apresentou um percentual de participação de 0,4%, equivalente a 518 atendimentos. Entre os anos de 2007 e 2008, observa-se um aumento do número de atendimentos de pacientes oriundos desse município, que passou de 420 para 518, o que representa um aumento de 23,3%. Contraditoriamente, ocorreu uma diminuição em relação ao atendimento de pacientes dos municípios de Cascalho Rico e Estrela do Sul, sendo que essa redução pode ser explicada, dentre outros fatores, pelos motivos apontados no parágrafo anterior.

Deve-se reiterar que, como os atendimentos realizados no Pronto Socorro Municipal de Araguari constituem-se em quadros ambulatoriais de urgência/emergência, muitos desses pacientes atendidos são encaminhados para os hospitais conveniados ao SUS.

Ao se fazer a análise da situação dos atendimentos de pacientes dos municípios de Cascalho Rico, Estrela do Sul e Indianópolis, realizados entre os anos 2007 e 2008, nota-se que a maior representatividade é de pacientes atendidos e não-encaminhados. No ano de 2007, dentre os 858 atendimentos de pacientes provenientes desses municípios, apenas 199 foram encaminhados, o que corresponde a 23,2%. Em 2008, o percentual de encaminhamentos foi de 23,9%, o que equivale a 222 pacientes encaminhados, conforme mostra a tabela 26.

Tabela 26 - Pronto Socorro Municipal de Araguari (MG): número de pacientes atendidos dos municípios com pactuação (2007-2008)

Número de pacientes	**Anos**	
	2007	**2008**
Total	858	930
Atendidos	659	708
Encaminhados	199	222

Fonte: Pronto Socorro Municipal de Araguari (2009)
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

Do total de encaminhamentos realizados nos anos de 2007 e 2008, nota-se que Indianópolis participa com o maior percentual de pacientes encaminhados. No ano de 2007, do total de 199 encaminhamentos realizados, 63,3% correspondiam a pacientes desse município, o que equivale a 126 encaminhamentos. Em 2008, a representatividade do número de pacientes de Indianópolis no total de encaminhamentos realizados foi de 75,6%, ou seja, dentre os 222 encaminhamentos ocorridos no ano, 168 eram referentes a essa cidade.

Por sua vez, Cascalho Rico ocupa o segundo lugar na participação, pois em 2007, a representatividade de pacientes provenientes desse município foi de 23,1% (46 encaminhamentos); enquanto que no ano de 2008, esse percentual em relação ao total foi de 16,2%, o que equivale a 36 encaminhamentos.

Por fim, Estrela do Sul foi o que apresentou o menor percentual de participação no valor total de encaminhamentos realizados nesse período. No ano de 2007, o número de pacientes encaminhados desse município foi de 27, o que corresponde a 13,6% do total (199 encaminhamentos). Em 2008, a representatividade foi ainda menor, pois de 222 pacientes encaminhados, apenas 18 eram provenientes de Estrela do Sul, o que equivale a 8,2% do total de encaminhamentos.

A análise particularizada de cada um dos municípios que possuem pactuação revela-nos o total de atendimentos e encaminhamentos dos pacientes residentes nos mesmos. No ano de 2007, do total de 280 pacientes provenientes de Cascalho Rico, 83,6% foram apenas atendidos, o que equivale a 234 pacientes; e 16,4% refere-se ao número de encaminhamentos, o que corresponde a 46 pacientes encaminhados.

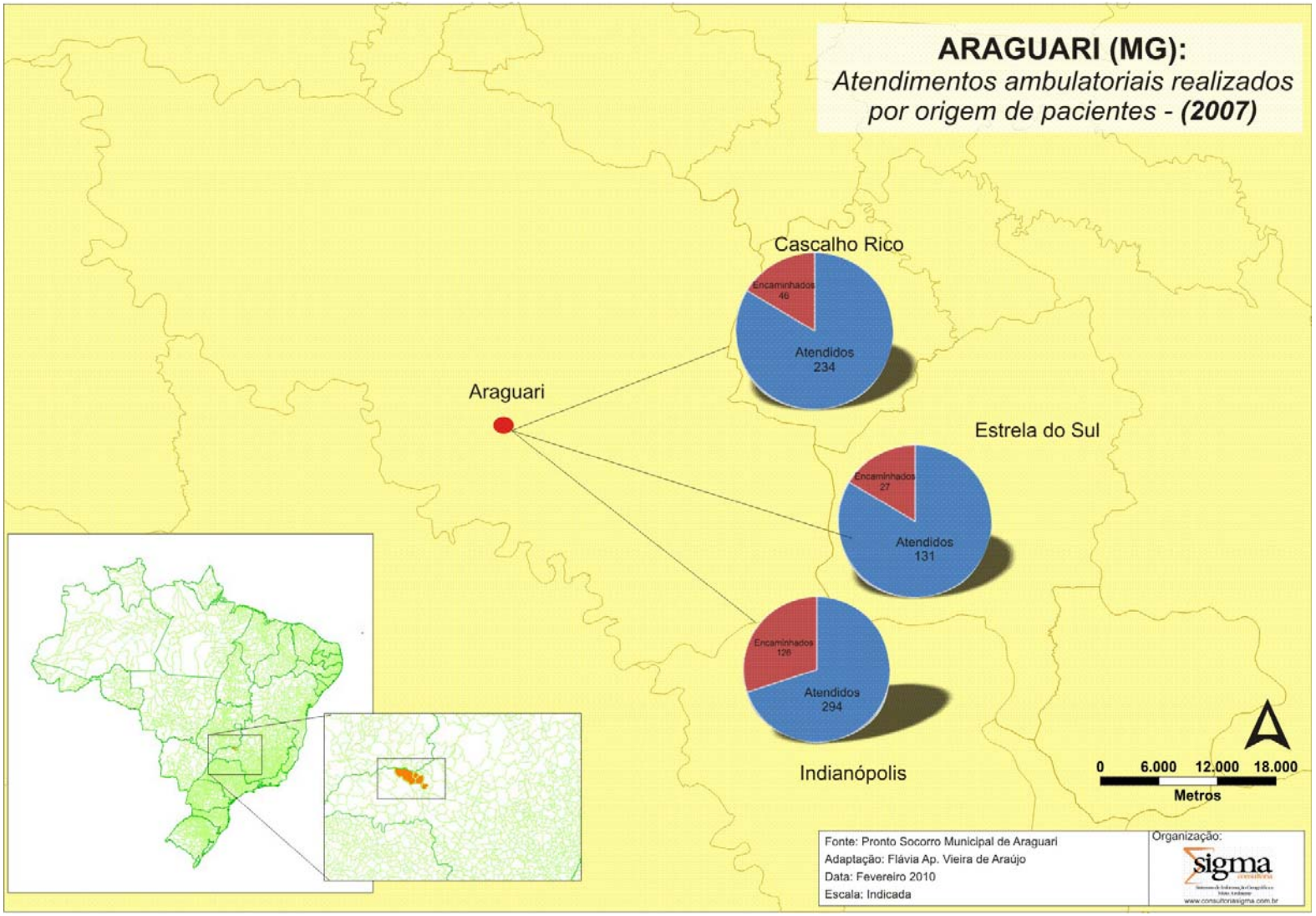
Em relação ao município de Estrela do Sul, dentre os 158 atendimentos realizados, 83,0% refere-se ao número de pacientes atendidos (131 pacientes); enquanto que o percentual de encaminhamentos foi de 17,0%, o que corresponde a 27 pacientes encaminhados.

No que se refere a Indianópolis, do total de 420 pessoas provenientes desse município, 70% corresponde ao número de pacientes atendidos (294 pacientes); enquanto que o percentual de encaminhamentos foi de 30%, o que equivale a 126 pacientes encaminhados. Os mapas 18 e 19 e a tabela 27 possibilitam uma melhor interpretação desses dados.

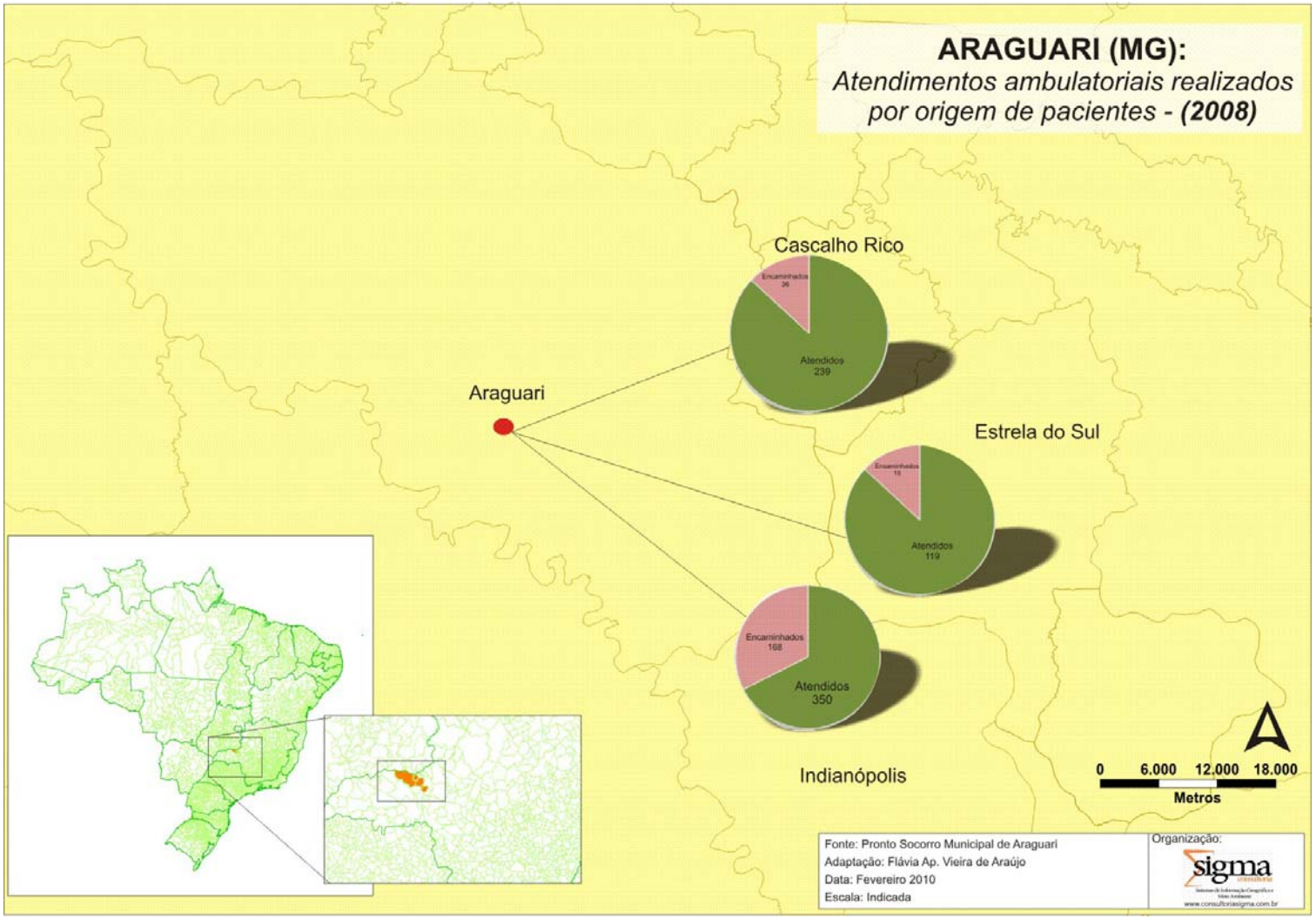
Tabela 27 - Pronto Socorro Municipal de Araguari (MG): número de pacientes - total, atendidos e encaminhados - de cada um dos municípios com pactuação (2007-2008)

Local de origem dos pacientes	**Número de pacientes/anos**					
	2007			**2008**		
	Total	**Atend.***	**Enc.****	**Total**	**Atend.***	**Enc.****
Cascalho Rico	280	234	46	275	239	36
Estrela do Sul	158	131	27	137	119	18
Indianópolis	420	294	126	518	350	168

Nota da tabela: *Atend.: Atendidos; ** Enc.: Encaminhados
Fonte: Pronto Socorro Municipal de Araguari (2009)
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)



Mapa 18 - Araguari (MG): atendimentos ambulatoriais do Pronto Socorro Municipal realizados por origem de pacientes (2007)



Mapa 19 - Araguari (MG): atendimentos ambulatoriais do Pronto Socorro Municipal realizados por origem de pacientes (2008)

Além do atendimento de pacientes desses municípios no Pronto Socorro Municipal, os residentes de Cascalho Rico, Estrela do Sul e Indianópolis deslocam-se até Araguari para realizar exames e demais procedimentos em diversas especialidades médicas, os quais são oferecidos a partir do processo de pactuação estabelecido pelo CIS/AMVAP. Ao se analisar o número de exames e procedimentos realizados entre os anos de 2007 e 2008, nota-se que houve um aumento em relação aos pacientes atendidos do município de Cascalho Rico e, de forma inversa, uma diminuição do atendimento de pacientes provenientes do município de Indianópolis.

Nesse período, não obstante os habitantes do município de Estrela do Sul não terem procurado Araguari para a realização de exames, não significa que não exista procura em outros períodos anteriores ou subseqüentes ao analisado, pois conforme destacado, esse município também possui pactuação com Araguari, por intermédio do consórcio.

No ano 2007, o número de exames e procedimentos oferecidos aos habitantes de Cascalho Rico foi de 126, enquanto que em 2008, foram realizados 262, o que equivale a um aumento de 108,0%. Em contrapartida, no ano 2007, os habitantes do município de Indianópolis contaram com a realização de 236 exames e procedimentos, enquanto que em 2008, esse número reduziu para 183, o que corresponde a uma diminuição de 53,0%, conforme mostra a tabela 28.

Tabela 28 - Araguari (MG): número de exames e procedimentos médicos oferecidos aos pacientes dos municípios de Cascalho e Indianópolis (2007-2008)

Municípios	**Número de exames e procedimentos médicos realizados/anos**	
	2007	**2008**
Cascalho Rico	126	262
Indianópolis	236	183

Fonte: Secretaria Municipal de Saúde de Araguari (2009)
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

Dentre as especialidades dos exames e procedimentos médicos oferecidos aos pacientes de Cascalho Rico e Indianópolis, observa-se que englobam dezessete, as quais se resumem em: angiologia, cardiologia, cirurgia pediátrica, dermatologia, endocrinologia, gastroenterologia, mastologia, nefrologia, neurologia, oftalmologia, ortopedia, otorrinolaringologia, pequena cirurgia, pneumologia, psiquiatria, ultrassonografia e urologia.

Observa-se que os procedimentos mais realizados no ano de 2007 para os municípios de Cascalho Rico e Indianópolis foram as especialidades de ultrassonografia e ortopedia, respectivamente. Em 2008, o maior número de procedimentos para ambos os municípios foi da especialidade de ortopedia. O número de exames e procedimentos realizados em cada uma das especialidades médicas, entre os anos de 2007 e 2008, para os municípios de Cascalho Rico e Indianópolis pode ser visualizado na tabela 29.

Tabela 29 - Araguari (MG): número de exames e procedimentos oferecidos aos pacientes de Cascalho Rico e Indianópolis, por especialidade médica (2007-2008)

Especialidades médicas	**Municípios**			
	Cascalho Rico		**Indianópolis**	
	Número de eventos realizados/anos		**Número de eventos realizados/anos**	
	2007	**2008**	**2007**	**2008**
Angiologia	6	13	20	11
Cardiologia	0	8	18	1
Cirurgia pediátrica	1	0	1	0
Dermatologia	21	37	23	11
Endocrinologia	14	18	1	1
Gastroenterologia	0	0	15	0
Mastologia	2	0	0	0
Nefrologia	0	0	10	1
Neurologia	1	11	1	0
Oftalmologia	0	20	20	24
Ortopedia	23	76	121	68
Otorrinolaringologia	0	13	0	24
Pequena Cirurgia	0	0	0	2
Pneumologia	3	0	2	0
Psiquiatria	0	3	0	5
Ultrassonografia	28	52	0	15
Urologia	27	11	4	20
Total	**126**	**262**	**236**	**183**

Fonte: Secretaria Municipal de Saúde de Araguari (2009)
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

Em nossa pesquisa, observamos que o Pronto Socorro Municipal de Araguari consegue atrair um número significativo de pacientes de outros municípios - que ultrapassam os três que possuem pactuação - para a realização do exame de média complexidade de mamografia. Por intermédio do CIS/AMVAP, o município conta com um equipamento para a realização

desse exame, sendo um indicador dos objetivos desse consórcio, que é da descentralização dos serviços de saúde na região do Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba. A presença desse equipamento acaba por atrair pacientes provenientes de municípios que integram o consórcio.

Ao se analisar o número de exames realizados entre os anos de 2007 e 2008, nota-se que em 2007, ocorreu uma maior realização de exames. Há que ressaltar que, conforme informação obtida junto à Administração do Pronto Socorro Municipal, essa redução em 2008 ocorreu devido a problemas técnicos no aparelho, o que inviabilizou a realização de exames de forma efetiva.

No ano 2007, dentre o total de exames realizados, a maior representatividade foi de pacientes residentes no próprio município de Araguari, que teve um percentual de participação de 55%, o que equivale a 2.659 exames.

Todavia, o número de pacientes que se dirigiram para Araguari para realizar o exame foi significativo, ou seja, da ordem de 45%, o que representa, portanto, 2.177 exames.

Do total de pacientes provenientes dos municípios que integram o consórcio, o maior número refere-se aos pacientes oriundos de Tupaciguara, que participou com um percentual de 10,2%, o que equivale a 494 exames realizados. Entre os municípios que também tiveram participação significativa no número total de exames realizados, vale destacar Monte Alegre de Minas, Prata e Araporã, que foram responsáveis por 10,0%; 9,8%; e 4,2%, respectivamente.

No ano 2008, o maior número de exames realizados esteve ligado a pacientes que residem no próprio município de Araguari, ou seja, de 1.199 exames, o que equivale a 71% do total.

Dentre o número total de pacientes provenientes de outros municípios no ano de 2008, as participações mais significativas foram dos municípios do Prata e de Tupaciguara, que foram responsáveis por 119 e 114 atendimentos, o que representa 7,0% e 6,7% do total de exames realizados, conforme pode ser visualizado na tabela 30.

A partir da análise dos dados apresentados, percebe-se que o município de Araguari desempenha um importante papel no processo de descentralização da saúde no Triângulo Mineiro, estabelecido em âmbito regional a partir do consórcio CIS/AMVAP.

Tabela 30 - Pronto Socorro Municipal de Araguari (MG): número de exames de mamografia realizados por origem de pacientes (2007-2008)

Local de origem dos pacientes	**Número de exames de mamografia realizados**	
	Anos	
	2007	**2008**
Araguari	2.659	1.199
Araporã	205	10
Campina Verde	0	14
Cascalho Rico	40	19
Estrela do Sul	156	53
Grupiara	67	17
Indianópolis	175	51
Monte Alegre de Minas	488	90
Prata	477	119
Romaria	75	5
Tupaciguara	494	114
Total	**4.836**	**1.691**

Fonte: Pronto Socorro Municipal de Araguari (2009)
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

Em consonância com os interesses das esferas governamentais - federal, estadual e municipal -, Araguari consegue atender a demanda de outros municípios de menor porte populacional em relação aos serviços de saúde, em especialidades médicas que variam de baixa, média e, em menor proporção, de alta complexidade. Como uma tendência de hierarquização no setor da saúde, os serviços mais complexos são buscados em Uberlândia, tanto pela população desses pequenos municípios quanto pelos próprios araguarinos.

A nosso ver, não obstante a polarização que Uberlândia exerce na região triangulina, é possível afirmar que Araguari, a partir dos serviços de saúde oferecidos no setor público e também privado - mesmo esse não tendo sido o nosso foco de análise - consegue se tornar uma referência tanto para os municípios que possuem pactuação (Cascalho Rico, Estrela do Sul e Indianópolis) quanto para outros de menor porte populacional, também integrantes do

consórcio, a exemplo de Tupaciguara. Tal fato foi ressaltado na fala de um entrevistado[65], ao afirmar que:

> *[...] a gente percebe, assim, que há um interesse dos outros níveis de governo estadual, federal, de descentralizar também a saúde. E nessa descentralização, pelo o que a gente vê, ouve e participa também de algumas discussões, nós percebemos que há uma tendência, hoje ainda incipiente, mas há uma tendência crescente de Araguari vir a se tornar cada vez mais também uma referência em algumas especificidades de saúde, estou falando em relação aos pequenos municípios. Aí nós podemos citar Tupaciguara, Cascalho Rico, Estrela do Sul, até Monte Carmelo, já um pouco mais dividido, então a gente percebe, assim, que há um interesse dos outros governos porque assim, as grandes cidades, como é o caso de Uberlândia, quer dizer, já estão assim, saturadas, não conseguem mais toda essa referência regional. Então, a tendência agora é começar, ne, a descentralizar. [...] Então, a tendência é aí, com essa descentralização, é exatamente Araguari ganhar importância. Hoje ainda é muito incipiente, mas o que a gente tem acompanhado de discussão é uma solidificação no dia-a-dia, né, em relação a essa referência de saúde.*

Nessa perspectiva, pode-se afirmar que a partir da reestruturação urbana vivenciada por Araguari, decorrente da modernização da sociedade estabelecida em nível nacional e mesmo mundial a partir da década de 1970, os serviços de saúde aumentaram, diversificaram e se modernizaram, o que levou, consequentemente, a uma complexificação dos mesmos. A partir de maior conteúdo técnico nos fixos relacionados ao setor de saúde, aliado a processos de gestão pública integrada, consubstanciados nos consórcios intermunicipais, as interações espaciais da cidade relacionadas a esse setor aumentaram em número e alcance espacial.

Desse modo, os fluxos intensificaram-se e contribuíram para uma redefinição do papel da cidade, tanto em relação à oferta dos serviços de saúde aos moradores de cidades pequenas próximas à Araguari , quanto no que se refere à complementaridade estabelecida com Uberlândia, abordagem que será realizada mais à frente neste trabalho.

A intensificação das interações espaciais está relacionada não apenas ao setor de saúde, mas também ocorreu em função dos serviços de educação oferecidos na cidade, de acordo com a discussão que será realizada a seguir.

3.3. A importância dos serviços de educação na intensificação dos fluxos em Araguari

Não obstante o significativo número de estudantes que buscam os serviços de educação em Uberlândia, conforme será discutido mais a frente, vale registrar as condições do

---

[65] Marcos Roberto Alves da Silva, 49 anos, professor universitário, vive na cidade há 49 anos. Participou da equipe de coordenação do Plano Diretor de Araguari. Entrevista realizada no dia 27/07/2009, em seu escritório de trabalho.

oferecimento desse serviço em Araguari. Conforme já apontado anteriormente, a cidade conta apenas com uma instituição privada de ensino superior, a UNIPAC (Campus IX de Araguari), instalada na cidade no ano de 2001.

Em período anterior à instalação desse campus, o mesmo prédio abrigava as dependências da FAFI (Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Araguari), fundada no ano de 1968, pioneira na oferta do serviço de educação superior na cidade. Essa instituição que, com o reconhecimento do MEC, contava com cinco cursos de licenciatura, foi incorporada à UNIPAC, a qual possuía o objetivo de expandir sua área de atuação no Triângulo Mineiro.

A UNIPAC constitui uma instituição multicampi, pois além do campi instalado em Araguari, conta com mais oito espalhados por algumas cidades do estado de Minas Gerais, quais sejam: Barbacena, Bom Despacho, Conselheiro Lafaiete, Ipatinga, Juiz de Fora, Leopoldina, Ubá e Visconde do Rio Branco. Há ainda a presença de unidades em 87 municípios mineiros[66].

Como uma instituição privada de ensino superior e frente à nova demanda estabelecida a partir de sua instalação em Araguari, a UNIPAC representou uma ampliação dos serviços de educação superior da cidade, uma vez que após ser instalada ocorreu a oferta de novos cursos. Parece-nos importante destacar um trecho presente na revista dessa instituição, em uma edição comemorativa dos sete anos de sua presença na cidade, no qual é ressaltado que: “A vinda da UNIPAC para Araguari abriu novas perspectivas para a educação, comércio, cultura e economia da região, pois implantou vários cursos superiores, abrindo as portas para a juventude, até então, carente em opção para cursar uma faculdade” (UNIPAC, 2008, p. 4).

De acordo com informações obtidas no site, os cursos de nível superior oferecidos pela UNIPAC totalizam treze, sendo eles: Administração, Ciências Biológicas, Ciências Contábeis, Comunicação Social (Publicidade e Propaganda), Direito, Educação Física, Enfermagem, Farmácia, Letras, Medicina, Nutrição, Pedagogia e Sistemas de Informação.

Em relação aos cursos de tecnologia, com duração de dois anos e denominados tecnólogos, são oferecidos dois: Tecnologia em Agronegócios e Tecnologia em Gestão Pública. No que se refere aos cursos de pós-graduação, a UNIPAC oferece sete cursos de especialização: Direito Civil e Processo Civil; educação inclusiva: educação especial e

[66] Para saber de forma mais detalhada quais são esses municípios, confira no endereço eletrônico: www.unipac.br.

psicopedagogia; enfermagem do trabalho; gestão ambiental; gestão estratégica em logística empresarial e metodologia do ensino superior.

A partir de informações obtidas no site da UNIPAC, o corpo docente dessa instituição é composto por 230 profissionais e o corpo discente é formado por, aproximadamente, 2.800 alunos[67].

A presença em Araguari dos cursos de Tecnologia em Agronegócios e de especialização em Gestão Ambiental possibilita analisar a importância do agronegócio no município, uma vez que é inegável o reconhecimento de que a oferta de ambos ocorreu em função da demanda existente não apenas em nível local, mas também regional. Tal fato nos leva a pensar nas novas dinâmicas socioespaciais estabelecidas a partir da difusão do agronegócio, as quais influenciam diretamente na produção dos espaços urbanos não-metropolitanos, ou seja, das cidades médias, conforme nos aponta Elias (2007).

Nessa perspectiva, parece-nos importante a análise da importância da UNIPAC para Araguari. Não obtivemos êxito no objetivo de se realizar um levantamento do número de estudantes da UNIPAC, pelas cidades de origem. Portanto, frente às limitações encontradas, consideramos que seria relevante analisar a importância dessa instituição no contexto local e regional de Araguari por outras perspectivas, visto que a presença dessa instituição na cidade é um dos fatores condicionantes ao seu processo de reestruturação urbana.

Destaca-se a fala de uma entrevistada[68] que trabalha nessa instituição e, ao ser questionada acerca da importância da UNIPAC no contexto local e regional de Araguari, afirmou:

> *No contexto local, eu evidencio que a UNIPAC é um, não trato como uma "menina dos olhos", mas ela é pelo menos, ela traz um novo olhar para Araguari, trouxe um novo olhar para Araguari, não é à toa que pelo número de alunos que eu tenho de cidades vizinhas: Indianópolis, Tupaciguara, Estrela do Sul, Cascalho, Corumbaíba, já em Goiás, estado de Goiás, alguns alunos, eu já tive alunos de Catalão, que tem uma instituição privada, uma boa instituição privada e uma pública lá. O reconhecimento desse pessoal, uma nova leitura, um novo olhar sobre Araguari, mostra que de alguma maneira ela traz um ponto positivo para a cidade, porque é um jeito novo de as pessoas verem Araguari e o próprio araguarino, isso é um ponto que eu acho que é o que ela carrega, o que ela traz aos nossos olhares. E além disso eu acho que não deixa de ser uma grande aposta enquanto investimento na educação dentro do município de Araguari.*

Na fala da entrevistada, há dois pontos que merecem nossa atenção: a nova perspectiva assumida pela cidade a partir da oferta do serviço relacionado ao ensino superior privado e a

---

[67] Informação disponível em www.unipacaraguari.edu.br.

[68] Lucille Garcia Gomes, 35 anos, professora universitária, vive na cidade há 35 anos. Integra o corpo docente da UNIPAC – Campus Araguari. Entrevista realizada no dia 27/07/2009, na UNIPAC.

atração exercida em outros municípios da região relacionada a estudantes que buscam esses serviços em Araguari. Ao analisarmos as cidades elencadas pela entrevistada, é possível perceber que a influência da UNIPAC não está restrita à região do Triângulo Mineiro, pois alcança também municípios do sudeste de Goiás, tais como Catalão e Corumbaíba.

Dessa maneira, verifica-se que essa relação entre Araguari e municípios goianos é histórica, pois conforme já discutido no capítulo 1, na primeira metade do século XX, a cidade de Araguari desempenhou um papel importante frente a esses municípios, em função da oferta de serviços relacionados, principalmente, à educação[69]. E aqui vale a análise de que, não obstante a modernização desses municípios e do estado de Goiás de forma mais ampla, a demanda de pessoas que residem nesse estado e buscam esses serviços em Araguari não deixou de existir.

Nesse contexto, também consideramos importante a análise dos fluxos de transporte, na perspectiva de entender quais são os municípios com que a cidade estabelece relações socioespaciais mais intensas, constituindo-se em complementaridades, conforme será discutido a seguir.

3.4. Os serviços de transporte como dinamizadores dos fluxos em Araguari

Antes de nos atermos à discussão acerca dos fluxos do transporte rodoviário, com a análise voltada para as cidades de destino dos passageiros que partem da cidade de Araguari, entendemos a necessidade de se descrever, ainda que de forma sucinta, a infraestrutura do terminal rodoviário da cidade, uma vez que o embarque ou desembarque em Araguari implica estabelecer contato com esse local.

O Terminal Rodoviário Tancredo de Almeida Neves foi construído na gestão do prefeito municipal Neiton de Paiva Neves (1983 a 1989), sendo que sua inauguração ocorreu no ano de 1988. Possui uma infraestrutura característica de uma rodoviária de centros urbanos de mesmo porte populacional dessa cidade, ou seja, com equipamentos elementares. Conta com dez plataformas para embarque e desembarque de passageiros; dez guichês de venda de passagens; salão de espera que possui, aproximadamente, 70 cadeiras e dois televisores; dois estabelecimentos comerciais, sendo uma lanchonete e uma loja de produtos importados diversos; dois sanitários (feminino e masculino); setor de administração; setor de informações

[69] Reitera-se a importância do Colégio Sagrado Coração de Jesus e do Colégio Regina Pacis na primeira metade do século XX.

ao usuário; serviço de som; posto de assistência social, que realiza o atendimento ao migrante; posto da agência reguladora de transporte, o DER-MG (Departamento de Estradas de Rodagem de Minas Gerais); posto de juizado de menores; setor de guarda-volumes (achados e perdidos) e almoxarifado. As fotos 44, 45 e 46 permitem uma melhor observação da infraestrutura desse terminal rodoviário.

Foto 44 - Araguari (MG): área de embarque/desembarque do Terminal Rodoviário Tancredo de Almeida Neves (2009)
Autora: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

Foto 45 - Araguari (MG): sala de embarque do Terminal Rodoviário Tancredo de Almeida Neves (2009)
Autora: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

Foto 46 - Araguari (MG): guichês de venda de passagens do Terminal Rodoviário Tancredo de Almeida Neves (2009)
Autora: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

No entorno do terminal rodoviário, há um estacionamento para os usuários da rodoviária, posto de táxi 24 horas e um ponto de ônibus urbano que leva ao Mercado Municipal de Araguari, o qual funciona como o terminal de transporte público da cidade.

A Prefeitura Municipal de Araguari, por meio da Secretaria de Serviços Urbanos, é responsável pela administração do terminal rodoviário. Desse modo, compete-lhe o cumprimento de todos os serviços correspondentes a essa gestão, tais como fiscalização, limpeza, manutenção, conservação e, em parceria com a PMMG (Polícia Militar de Minas Gerais), pela segurança do local. Na parte interna do terminal rodoviário, há um posto da PMMG.

O Terminal Rodoviário conta com os serviços de doze empresas operadoras, quais sejam: Cantelletur Viagens e Turismo, Emtram, Expresso Araguari[70], Expresso União, Nacional Expresso, Penha, Real Expresso, Real Transporte e Turismo (Reunidas), Vieira e Cia. (São Cristóvão), Viação Itapemirim, Viação Motta e Viação São Bento. Tais empresas são responsáveis pelo transporte de passageiros para municípios de todas as regiões do país, sendo necessário deixar claro que, não obstante a análise que realizaremos acerca do número de passageiros que se dirigem para os municípios servidos por essas empresas, priorizaremos aqueles que recebem um número mais significativo de passageiros que partem de Araguari, uma vez que ao representar os principais destinos, estabelecem relações mais intensas com a cidade.

[70] Vale lembrar que a Nacional Expresso comprou a frota da empresa Expresso Araguari.

As empresas Cantelletur Viagens e Turismo, Emtram, Real Transporte e Turismo (Reunidas) e Viação Itapemerim não serão listadas na tabela a seguir, pois a análise do número de passageiros transportados pelas mesmas também não será realizada. Isso se deve ao fato de que, a despeito das tentativas junto à diretoria dessas, não conseguimos obter tais informações, o que inviabilizou qualquer análise acerca das mesmas.

A respeito das empresas em operação no Terminal Rodoviário de Araguari, das quais obtivemos informações, ou seja, de sete empresas, pode-se afirmar que essas atendem, em nível intermunicipal, a 16 itinerários, além dos itinerários interestaduais, que correspondem a 27 itinerários. O número de passageiros que utilizam os serviços prestados por essas empresas, para cada um dos itinerários, ou seja, para as cidades de destino para as quais esses se deslocam, é mostrado na tabela 31.

Essa tabela possibilita observar que, no ano de 2009, o município de Catalão (GO) foi o mais procurado pelos passageiros que embarcaram em Araguari, participando com um percentual de 11,7% do total de embarque, o que corresponde a 14.400 passageiros. O segundo município mais procurado pelas pessoas que embarcaram no Terminal Rodoviário de Araguari foi Anhanguera (GO), destino de 12.600 passageiros, o que equivale a 10,2% do total. Essa análise revela-nos um importante aspecto, qual seja, a relação social e econômica que ambos os municípios estabeleceram historicamente com Araguari, ainda na época em que essa era um entroncamento ferroviário, conforme foi discutido no capítulo 1.

Os demais municípios que apresentaram participação expressiva no total de embarque em Araguari foram Brasília (DF), que participou com 6,1%, o que equivale a 7.560 passageiros; e São Paulo, que teve uma participação de 5,8%, o que corresponde a 7.200 passageiros.

Em relação a esses dados, há que se considerar um aspecto que eles nos revelam, o de que a relação que Araguari estabelece com São Paulo, capital econômica do país, é também histórica. Significa dizer que tal estabelecimento deu-se em função da ferrovia, quando Araguari funcionava como entreposto comercial entre a capital paulista e o estado de Goiás. Foi também decorrente do processo de modernização agrícola, que atraiu um número significativo de paulistas que migraram para o município, bem como da implantação da BR-050, estrada de rodagem que estabeleceu a ligação entre São Paulo e a capital política do país, Brasília.

Tabela 31 - Araguari (MG): número de passageiros pelas cidades de destino (2009)

Municípios de destino	Número de passageiros
Abadia dos Dourados (MG)	1.080
Anhanguera (GO)	12.600
Araçatuba (SP)	3.600
Barra do Garças (MT)	1.800
Belo Horizonte (MG)	1.440
Birigui (SP)	3.600
Brasília (DF)	7.560
Caldas Novas (GO)	2.160
Campinas (SP)	2.520
Campo Grande (MS)	3.600
Cascalho Rico (MG)*	5.400
Catalão (GO)	14.400
Coromandel (MG)	1.080
Corumbaíba (GO)	3.600
Cumari (GO)	1.800
Curitiba (PR)	1.080
Estrela do Sul (MG)**	5.040
Florianópolis (SC)	1.080
Foz do Iguaçu (PR)	1.800
Goiânia (GO)	5.400
Grupiara (MG)	1.800
Ibiá (MG)	360
Indianópolis (MG)	720
Ipameri (GO)	1.800
Itumbiara (GO)	1.080
Marzagão (GO)	720
Monte Carmelo (MG)	2.880
Palmas (TO)	720
Paracatu (MG)	360
Patos de Minas (MG)	720
Patrocínio (MG)	1.440
Pires do Rio (GO)	1.800
Porto Alegre (RS)	1.080
Ribeirão Preto (SP)	1.800
Rio de Janeiro (RJ)	720
Santos (SP)	1.440
São José do Rio Preto (SP)	3.600
São Paulo (SP)	7.200
Tupaciguara (MG)	2.520
Uberaba (MG)	5.400
Uberlândia (MG)	4.320
Vazante (MG)***	360
Total	**123.480**

Nota da tabela: *Estão agrupados os passageiros de Santa Luzia, distrito de Cascalho Rico
** Estão agrupados os passageiros de Dolearina, distrito de Estrela do Sul
***Estão agrupados os passageiros de Claro de Minas, distrito de Vazante
Fonte: Terminal Rodoviário Tancredo de Almeida Neves (2009)
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

A rodovia BR-050, ao passar por terras pertencentes ao município de Araguari, facilitou esse deslocamento. Esse fluxo de passageiros que embarcam em Araguari e dirigem-se para São Paulo pode estar relacionado tanto a visitas de pessoas que residem em Araguari e deixaram os familiares na época dessa migração, quanto também e, principalmente, pela procura de araguarinos pelos complexos serviços oferecidos por essa metrópole nacional.

Há que se considerar ainda os fluxos para Cascalho Rico (MG); Goiânia (GO) e Uberaba (MG), municípios que foram, respectivamente, o destino de 5.400 passageiros, o que representa 4,3% do total.

O fluxo direcionado ao município de Cascalho Rico pode estar relacionado aos habitantes que procuram em Araguari tanto os serviços de saúde do setor público - pois o deslocamento nem sempre é realizado por ambulâncias - quanto do setor privado. Pode ainda ser explicado pela procura por demais serviços e atividades comerciais, dada a infraestrutura urbana de Araguari quando comparada àquela presente em Cascalho Rico.

O fluxo relacionado ao município de Estrela do Sul também merece destaque, pois representa 4,0% do total, o que equivale a 5.040 passageiros. A nosso ver, a mesma explicação realizada para Cascalho Rico pode também ser atribuída a esse município. A espacialização dos fluxos de passageiros, que partem de Araguari, pelas cidades de destino no Brasil pode ser visualizada no mapa 20.

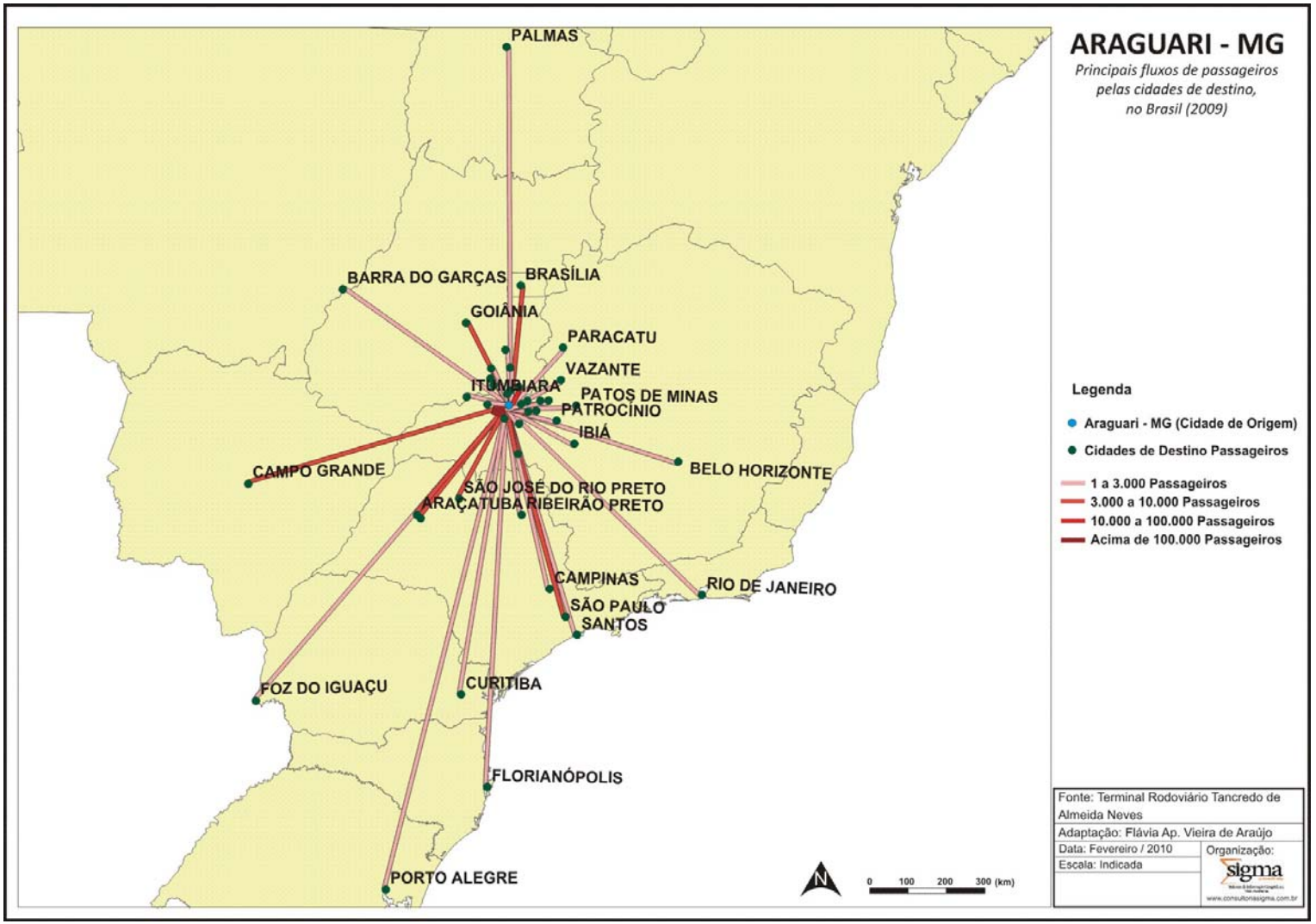
Em relação ao fluxo direcionado ao município de Uberlândia, qual seja, de 4.320 passageiros, que corresponde a 3,5% do total, vale ressaltar que esse número não reflete a realidade. Tal afirmação justifica-se pelo fato de que esse valor corresponde aos passageiros que utilizam o ônibus executivo, sendo importante registrar a existência de uma linha de ônibus semiurbano, a qual não possui o terminal rodoviário de Araguari e Uberlândia como pontos de origem/destino.

Essa linha passa pelo terminal rodoviário de Araguari, todavia, apesar dos ônibus pararem nas plataformas de embarque/desembarque, esse local não é o único ponto de parada. Em Uberlândia, esse ponto localiza-se em frente à rodoviária, portanto, na parte externa do estabelecimento. O fluxo de passageiros dessa linha não é contabilizado pela administração dos terminais rodoviários de ambas as cidades, o que implica também em não possuir nenhum percentual de participação nos lucros que são obtidos pela empresa Expresso Araguari em relação a essa linha.

Esse fato foi destacado no trabalho de Silva (2008), que realizou uma análise acerca do embarque/desembarque de passageiros no Terminal Rodoviário Presidente Castelo Branco, localizado em Uberlândia. Dessa maneira, ele aponta que:

> É preciso destacar duas cidades que não apresentam níveis de participação, que chamem a nossa atenção, isso por que o itinerário em direção a essas cidades são "camuflados". A cidade de Araguari/MG, por exemplo, possui uma relação econômica e política historicamente muito importante com Uberlândia, e os fluxos de passageiros entre as cidades tinham origem exclusivamente nos terminais rodoviários das duas cidades. Mas, isso sofreu uma alteração quando foi implantada uma linha de ônibus semi-urbano, que não tem origem/destino nas rodoviárias dessas duas cidades (SILVA, 2008, p. 74).

Em Araguari, os pontos de parada dos ônibus são, aproximadamente, cinco, sendo que o terminal rodoviário não se constitui como local onde o maior número de passageiros embarca. Em função dos trabalhos de campo realizados durante a pesquisa e pela própria vivência relacionada a essa dinâmica, é possível afirmar que o ponto de embarque de maior representatividade em relação a esse número, em todos os dias e horários, localiza-se próximo ao Mercado Municipal.



Mapa 20 - Araguari (MG) - Terminal Rodoviário Tancredo de Almeida Neves: principais fluxos de passageiros pela cidade de destino no Brasil (2009)

Deste modo, a foto 47 possibilita observar o embarque de passageiros nesse ponto.

Foto 47- Araguari (MG): embarque de passageiros para Uberlândia no ponto de ônibus próximo ao Mercado Municipal (2009)
Autora: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

O Mercado Municipal de Araguari se localiza na área central da cidade e funciona também como o ponto de embarque/desembarque do transporte público por ônibus da cidade, o que pode explicar a constatação expressa no parágrafo anterior, visto que representa uma facilidade para os passageiros que utilizam esse modal de transporte e desejam se dirigir a Uberlândia.

Em Uberlândia, o ponto de chegada e saída dos ônibus dessa linha localiza-se próximo ao terminal de transporte público urbano, o Terminal Central, integrante do SIT (Sistema Integrado de Transporte). Assim como no caso de Araguari, essa localização também representa uma facilidade aos passageiros que, ao utilizar a linha intermunicipal, necessitam utilizar o transporte coletivo para se deslocar na cidade de Uberlândia.

O quadro de horários dessa linha de ônibus semiurbano é considerável, visto que os veículos partem a cada meia hora, nos dois sentidos do itinerário, ou seja, Araguari-Uberlândia e Uberlândia-Araguari. Alguns horários são diários, enquanto outros são específicos para determinados dias da semana, sendo que esse estabelecimento foi realizado em função da demanda existente. Vale destacar que há pessoas que residem em Araguari e

trabalham ou estudam na cidade de Uberlândia, assim como existem aquelas que se deslocam dessa última cidade para trabalhar ou visitar familiares em Araguari, dentre outros motivos[71].

Nesse contexto, Silva (2008, p. 69-70) destacou em seu trabalho a migração pendular de trabalhadores que moram em Uberlândia e se deslocam para outras cidades da região, incluindo Araguari. Em suas palavras:

> Outro fator de destaque no fluxo de passageiros em Uberlândia refere-se ao trânsito pendular de profissionais, principalmente das áreas de saúde e ensino, que constituem residência fixa em Uberlândia, mas trabalham ou estudam em cidades da região como Ituiutaba, Itumbiara, Prata, Tupaciguara, *Araguari*, Patos de Minas e também cidades de outros estados como Brasília, São Paulo, Campinas, Ribeirão Preto, entre outras (grifo nosso).

Os horários da linha de ônibus semiurbano nos dois sentidos do itinerário, pela periodicidade, ou seja, por dias da semana, pode ser observado no quadro 10.

Periodicidade	**Horários/itinerários**	
	Araguari-Uberlândia	**Uberlândia - Araguari**
Segunda a sábado	05:00; 06:30; 06;55; 09:30; 10:30; 11:30; 12:30; 13:30	06:30; 09:30; 11:00; 12:00; 13:00; 14:00; 15:00; 16:00;
Diário	05:30; 06:00; 07:00; 07:45; 08:15; 09:00; 10:00; 11:00; 12:00; 13:00; 14:00; 14:30; 15:00; 15:30; 16:00; 16:30; 17:00; 17:45; 18:10; 19:00; 20:00; 21:00; 22:30	07:00; 07:30; 08:30; 09:00; 10:00; 10:30; 11:30; 12:30; 13:30; 14:30; 15:30; 16:30; 17:00; 17:30; 17:45; 18:00; 18:20; 19:00; 19:30; 20:30; 21:30; 22:30; 23:40
Segunda a sexta	06:15	08:00
Domingo a sexta	17:30	18:40

Quadro 10 - Araguari e Uberlândia (MG): quadro de horários da linha de ônibus semiurbano (2009)
Fonte: Levantamento de campo (2009)
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

[71] Reconhecemos que há diversos motivos que determinam esse deslocamento, todavia, não iremos nos ater à enumeração e discussão desses, visto que ultrapassa os objetivos de nossa pesquisa.

Percebe-se que o maior número de horários de partida de ônibus, tanto de Araguari quanto de Uberlândia, corresponde à periodicidade diária, revelando-nos a intensidade das interações espaciais estabelecidas entre esses dois municípios.

Na perspectiva de corroborar essa afirmação, foi realizado o levantamento do número de passageiros que se dirigem diariamente de Araguari para Uberlândia utilizando-se da linha de ônibus semiurbano. Destarte, percebemos que é a mais representativa em relação àquelas já apresentadas, sendo que o número é superior ao total de todos os municípios agrupados da tabela 31.

No ano de 2009, o número de passageiros que se deslocou anualmente de Araguari para Uberlândia, foi de 336.960 pessoas, o que representa uma média de 28.080 passageiros que se dirigiram mensalmente para o município vizinho. Ao calcular a média semanal e diária, nota-se que os números foram, respectivamente, de 6.552 e 936 passageiros, conforme pode ser observado na tabela 32. Portanto, quando comparamos esse número ao apresentado na tabela 31 para o ônibus executivo, reitera-se que não reflete a realidade em relação a esse fluxo.

Tabela 32 - Araguari/Uberlândia(MG): embarque de passageiros no transporte semiurbano (2009)

Período	Número de passageiros
Média mensal	28.080
Média semanal	6.552
Média diária	936
Total anual	**336.960**

Fonte: Empresa Expresso Araguari (2009)
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

A partir dos dados apresentados no trabalho de Silva (2008, p. 75), é possível corroborar nossa análise acerca da representatividade do número de passageiros que embarcam nessa linha de transporte semiurbano. O autor apresenta os dados obtidos pela TRICON (Triângulo Concessões S/A), em uma pesquisa realizada nos anos de 2003 e 2005[72], no ponto de embarque de passageiros próximo ao terminal rodoviário de Uberlândia, portanto, que se deslocam para Araguari.

[72] Conforme nos aponta Silva (2008, p. 75), “os dados têm referência em 28 dias para o ano de 2003 e 31 dias para o ano de 2005”.

Dessa maneira, no ano de 2003, o número mensal de passageiros foi de 32.265, enquanto a média semanal e diária foram, respectivamente, de 3.457 e 1.152 passageiros. O cálculo da média anual equivale a 387.180 passageiros.

No ano de 2005, a média mensal foi de 27.333 passageiros, sendo que o número apresentado pelas médias semanal e diária foram, respectivamente, 6.172 e 882 passageiros. A média anual calculada corresponde a 327.996 passageiros, conforme pode ser observado na tabela 33.

Tabela 33 - Uberlândia/Araguari (MG): embarque de passageiros no transporte semiurbano (2003-2005)

Período	**Número de passageiros**	
	Anos	
	2003	**2005**
Média mensal	32.265	27.333
Média semanal	3.457	6.172
Média diária	1.152	882
Total anual	**387.180**	**327.996**

Fonte: Adaptado de Silva (2008, p. 75)
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

A partir dos dados apresentados no trabalho de Soares (1995, p. 301), que traz o número de passageiros que embarcaram no Terminal Rodoviário de Uberlândia no ano de 1994, utilizando-se do ônibus executivo[73], nota-se que Araguari foi a cidade mais procurada, apresentando, portanto, a maior representatividade. Dentre os 82.358 embarques realizados, 14.007 estiveram relacionados à Araguari, o que equivale a uma participação de 12,73%. Nota-se que as interações espaciais entre essas duas cidades são históricas e intensificaram-se ao longo do tempo, o que é corroborado com os dados apresentados na tabela 34.

Essa tabela possibilita verificar que, entre os anos 1994 e 2009, ocorreu uma evolução quanto ao número de passageiros que realizam o deslocamento no sentido Araguari-Uberlândia e Uberlândia-Araguari, sendo que tal crescimento foi da ordem de 2.305,6%, visto que o total anual passou de 14.007 para 336.960 pessoas (tabela 34).

[73] É preciso lembrar que no ano de 1994 ainda não havia a linha de ônibus semiurbano.

Tabela 34 - Uberlândia/Araguari (MG): embarque de passageiros (1994-2009)

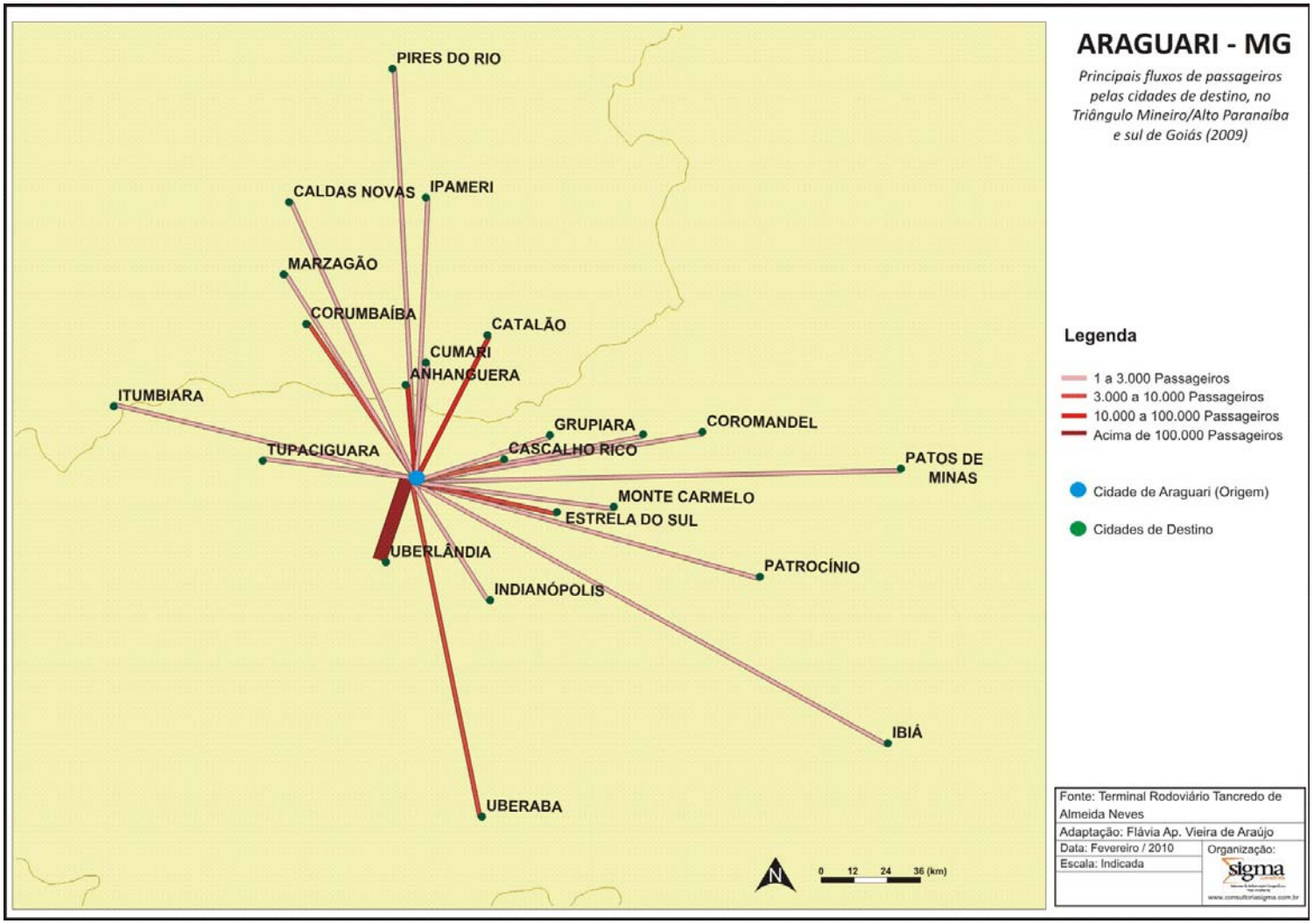
Período	**Número de passageiros**			
	1994*	**2003****	**2005****	**2009*****
Média mensal	467	32.265	27.333	28.080
Média semanal	109	3.457	6.172	6.552
Média diária	15	1.152	882	936
Total anual	**14.007**	**387.180**	**327.996**	**336.960**

Nota da tabela (*) Os dados referem-se ao número de passageiros que embarcaram no Terminal Rodoviário de Uberlândia, utilizando-se do ônibus executivo.
(**) Os dados referem-se ao número de passageiros que embarcaram em Uberlândia, utilizando-se da linha de ônibus semiurbano.
(***) Os dados referem-se ao número de passageiros que embarcaram em Araguari, utilizando-se da linha de ônibus semiurbano.
Fontes: Soares (1995); Silva (2008) e Empresa Expresso Araguari (2009)
Org.: ARAÚJO, F. A. V. (2009)

Deve-se pensar também na utilização de outras modalidades de transporte por parte das pessoas que realizam o deslocamento entre os municípios de Araguari e Uberlândia. Não obstante o fato de não ter sido contabilizado neste trabalho, há um significativo fluxo relacionado a outros modais, tais como carros, motocicletas, vans e veículos de empresas públicas e privadas, dentre outros.

Na perspectiva de realizar a análise dos fluxos mais significativos no ano de 2009, foram espacializados aqueles referentes aos municípios do Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba e sul de Goiás, visto que se constituem em relações espaciais mais intensas, conforme é mostrado na tabela 31 e pode ser constatado no mapa 16, já apresentados.

Verifica-se que a representatividade do fluxo Araguari-Uberlândia é a mais intensa, pois ao se fazer o agrupamento dos dados do ano de 2009 relativos ao ônibus executivo (ver tabela 31) e semiurbano (confira a tabela 32), o número totaliza 341.280 passageiros que se deslocaram, o que pode ser observado no mapa 21.



Mapa 21 - Araguari (MG) - Terminal Rodoviário Tancredo de Almeida Neves: principais fluxos de passageiros pela cidade de destino no Triângulo Mineiro (2009)

Além dessa significativa quantidade de pessoas que se dirigem diariamente para Uberlândia, utilizando-se dessa linha de ônibus semiurbano, a empresa Expresso Araguari realiza também o transporte de um considerável número de estudantes. Tal deslocamento é, em parte, financiado pela administração municipal, sendo que o restante do valor é pago por cada estudante por meio de um contrato com a empresa. A organização desses estudantes culminou na constituição da AUTI (Associação dos Universitários Usuários do Transporte Intermunicipal).

Segundo informações obtidas na AUTI, aproximadamente 1.200[74] estudantes estão ligados a essa associação, os quais residem em Araguari e buscam na cidade de Uberlândia os serviços de educação oferecidos na universidade pública da cidade, a UFU, e nas diversas instituições privadas de ensino superior. Dessas, pode-se citar: a ESAMC (Escola Superior de Administração, Marketing e Comunicação de Uberlândia); a Faculdade Católica de Uberlândia; a FPU (Faculdade Politécnica de Uberlândia); a UNIESSA (Faculdade de Marketing e Negócios); a UNIMINAS (União Educacional de Minas Gerais); a UNIPAC (Campus Uberlândia); a UNITRI (Centro Universitário do Triângulo); e a UNIUBE (Universidade de Uberaba - Campus Uberlândia).

Há também uma procura pelos cursos técnicos oferecidos em diversas escolas profissionalizantes de Uberlândia, como o CETAP (Centro de Extensão, Treinamento e Aperfeiçoamento Profissional); a Escola Projeção; a Faculdade do Trabalho; e o SENAI (Serviço Nacional de Aperendizagem Industrial).

Destarte, os dados analisados acerca dos fluxos de saúde, educação e transporte revelam que o papel desempenhado por Araguari ainda encontra-se relacionado aos serviços de saúde e educação. Todavia, não deixamos de reconhecer que as interações espaciais estabelecidas entre núcleos que integram a rede urbana são constituídas a partir de hierarquias, estabelecidas em função da oferta de serviços mais complexos em centros de maior porte populacional. Tais núcleos ora podem assumir o papel de polarizadores, de complementares ou mesmo de subordinados em relação aos demais centros urbanos que integram essa rede. E, nesse contexto, é válido recorrer à fala de um entrevistado, que ao ser questionado sobre a consideração da capacidade de Araguari em atender as necessidades de sua população em relação aos principais serviços, como saúde e educação, apontou que essa cidade é:

---

[74] Essa informação foi levantada junto à AUTI no dia 11/03/2010, sendo que, apesar do início das aulas nas instituições de ensino superior e escolas profissionalizantes de Uberlândia, alguns estudantes ainda estavam fechando contratos junto à AUTI e à empresa Expresso Araguari. Assim, o aumento dessa quantidade em função de novas contratações realizadas inviabilizou a exatidão do número de associados na data do levantamento da informação.

> *[...] até razoavelmente independente em relação a uma série de aspectos, mas ainda existe uma complementaridade de uma série de serviços que a cidade oferece, mas dependendo do grau de complexidade, né, e do nível de exigência você tem que tá buscando aí outros municípios, como é o caso de Uberlândia, que é uma referência regional. E evidentemente que Araguari, como os outros municípios, mesmo até os outros municípios menores, passam a depender de cidades maiores. Alguns municípios têm Araguari como alguma referência, e Araguari como uma grande rede também depende de alguns tipos serviços, de educação, de saúde, de trabalho, de lazer, você busca essa complementaridade em outros municípios, principalmente Uberlândia, que é essa referência regional.*[75]

Dessa maneira, reconhecemos a necessidade de se discutir acerca do papel desempenhado por Araguari a partir da complementaridade estabelecida com outros municípios da região, como Uberlândia, conforme será realizado no tópico a seguir.

3.5. Araguari/Uberlândia (MG): relações de complementaridade e cooperação

A nosso ver, a compreensão do papel que Araguari desempenha no Triângulo Mineiro só é possível a partir da análise da reestruturação pela qual essa cidade passou, sendo que tal discussão já foi realizada neste trabalho. Nesse sentido, é preciso considerar que, se no passado, a cidade já exerceu uma intensa centralidade pela posição que ocupava como entroncamento ferroviário, convergindo para seu espaço intraurbano intensos e diversos fluxos, atualmente constitui-se em uma área de passagem, sendo que sua localização não mais representa uma posição estratégica em relação a outros momentos históricos. Destarte, é possível remeter às ideias de Corrêa (1989, p. 79), ao nos apontar que: [...] “a localização relativa de uma cidade pode ter um significado específico no momento de sua criação, e outro em um momento posterior”.

Nesse sentido, essas ideias podem ser atribuídas à mudança de papel de Araguari e, dessa maneira, podemos afirmar que, dada a importância que a ferrovia desempenhou na cidade, as rugosidades e permanências presentes nessa são importantes na medida em que refuncionalizaram e hoje exercem uma nova centralidade. Em relação ao processo de modernização agrícola, esse foi importante para dinamizar a economia e imprimir uma nova organização na cidade, conforme já discutido.

Entendemos que, como uma cidade média, é possível afirmar que seu papel está relacionado à oferta de serviços de educação e saúde, em um grau de complementaridade com Uberlândia, que é o centro de maior importância na hierarquia urbana do Triângulo Mineiro.

---

[75] Marcos Roberto Alves da Silva.

Dessa forma, um entrevistado[76], ao ser questionado acerca da consideração da relação estabelecida entre Araguari e Uberlândia, respondeu:

> *Eu vejo que é de complementaridade, porque na realidade, assim, no caso específico de Araguari, ela tem toda uma infraestrutura, quer dizer, hoje, assim, o serviço básico, Araguari consegue atender bem, em relação à saúde, em relação à educação, em relação ao emprego. O básico, Araguari consegue ser autossuficiente, evidentemente, que aquele que precisa de algo mais, quer dizer, um curso superior mais específico, onde tá, é Uberlândia, não, um exame de altíssima complexidade, é Uberlândia que tem. Quer dizer, o lazer eu preciso de alguma coisa diferente, é Uberlândia que tem. Então, assim, na realidade, Araguari tem o básico, mas quando precisa de alguma coisa um pouco mais específica, então existe essa necessidade de migração. Então, quer dizer, por isso é que eu vejo que é uma relação não é de dependência, mas que Uberlândia acaba complementando, ne, um serviço básico e que é disponibilizado no município.*

Diante da fala do entrevistado, ao afirmar que "*existe uma necessidade de migração*", consideramos que é preciso levar em conta as condições existentes para que isso ocorra, o que significa dizer que a própria proximidade espacial entre esses dois municípios representa um aspecto positivo e, em contrapartida, uma limitação para o papel desempenhado por Araguari.

Em relação ao primeiro, é necessário pensar na distância geográfica que os separa, de 30 quilômetros, a qual acaba por constituir uma facilidade para os moradores que migram diariamente no sentido Araguari-Uberlândia e Uberlândia-Araguari. E mais, a relativa diminuição dos preços dos transportes, aliada à qualidade e diversidade contribuem para o aumento dos deslocamentos espaciais no território brasileiro, conforme salienta Santos (1997b, p. 51):

> A diminuição relativa dos preços dos transportes, sua qualidade, diversidade e quantidade, cria uma tendência ao aumento de movimento. O número de produtos, mercadorias e pessoas circulando cresce enormemente, e como conseqüência a importância das trocas é cada vez maior, pois elas não apenas se avolumam como se diversificam.

A rapidez e comodidade presentes do deslocamento entre Araguari e Uberlândia acabam por intensificar a interação entre os dois municípios, conforme foi ressaltado na fala de um entrevistado, ao revelar sua experiência e destacar que:

> *Então, quer dizer, as pessoas que moram em Araguari e trabalham em Uberlândia, como eu que já estou praticamente há trinta e tantos anos, desenvolvendo esse deslocamento, não mudei de Araguari, né? Na realidade, esse deslocamento ele é muito pequeno se comparado com o deslocamento que é feito nas grandes metrópoles. Eu quando fiz o meu mestrado em São Paulo, o deslocamento que eu tinha que fazer do Tietê até chegar à cidade universitária da USP, era duas horas e meia, três horas, você tinha que fazer, era um transporte multimodal, né? Enquanto que aqui em Araguari, não, você pegou um ônibus na esquina de casa, você tá*

[76] Marcos Roberto Alves da Silva.

> *dentro da universidade em 30, 40 minutos, quer dizer, é uma comodidade, um conforto, né? Então, quer dizer, que na realidade, não é uma relação bairro-centro, porque são dois municípios, mas é uma relação de uma locomoção muito fácil, muito cômoda, então isso permite você estar aí morando em Araguari e desenvolvendo suas atividades em Uberlândia com tranquilidade. Da mesma forma que de Uberlândia a Araguari também.*[77]

Não obstante o reconhecimento de que os centros urbanos necessitam de outros para sua reprodução socioespacial e que estabelecem círculos de cooperação e complementaridade, não se pode deixar de levar em consideração que essa proximidade espacial entre as cidades de Araguari e Uberlândia implica um fator limitante ao papel desempenhado pela primeira como uma cidade média do Triângulo Mineiro. Essa afirmação não se reduz a uma explicação simplista e determinista da realidade, mas sim, em reconhecer que essa última representa um centro de nível superior na hierarquia urbana regional. Ao oferecer bens e serviços mais diversos e complexos pela infraestrutura que possui, Uberlândia atrai a população das cidades vizinhas, incluindo-se Araguari. Essa acaba, assim, não obtendo êxito em relação ao direcionamento de investimentos públicos e privados, que procuram os centros melhor equipados para recebê-los, o que também foi reconhecido na fala desse entrevistado:

> *No caso, a proximidade de Araguari-Uberlândia, se por um lado ajuda, por outro lado, também cria algumas barreiras de investimentos. Porque quando há um novo investimento, pra onde que eu vou, né? Aí no caso da comparação, sempre vai ser para aquele município que tiver melhor estruturado. Então, quer dizer, Araguari sempre vai ficando com pequenas sobras, porque o capital vultoso, evidentemente, que procura a localidade melhor equipada*.[78]

Não obstante representar um avanço o fato de Araguari estar associada à AMVAP, a cidade necessita de investimentos em diversos setores, tais como educação, saúde e lazer. Esses dependem de fatores internos, como políticas públicas municipais, e também externos, os quais são condicionados pela divisão territorial do trabalho que permite o direcionamento do capital para os lugares melhor equipados no sistema urbano nacional.

O reconhecimento da polarização exercida por Uberlândia não significa aceitar a ideia de que Araguari estabelece uma relação de dependência com esse município, constituindo-se uma “cidade-dormitório”, conforme já apontado por alguns autores, como Bacelar (2003).

A nosso ver, a cidade consegue exercer uma centralidade em relação a municípios menores, como a oferta de serviços de educação e saúde, conforme já apontado. Entendemos que a relação de complementaridade entre Araguari e Uberlândia e a consequente circulação

---

[77] Marcos Roberto Alves da Silva.
[78] Marcos Roberto Alves da Silva.

de pessoas entre esses dois municípios decorrem de um processo mais amplo, qual seja, das especializações do território impostas pela divisão territorial do trabalho, a qual é inerente ao modo capitalista de produção. Reconhecemos a possibilidade de nos remeter às ideias de Santos (1993, p. 41), ao nos apontar que:

> As especializações do território, do ponto de vista da produção material, assim criadas, são a raiz das complementaridades regionais: há uma nova geografia regional que se desenha, na base da nova divisão territorial do trabalho que se impõe. Essas complementaridades fazem com que, em conseqüência, se criem necessidades de circulação, que vão tornar-se frenéticas, dentro do território brasileiro, conforme avança o capitalismo; uma especialização territorial que é tanto mais complexa quanto maior o número de produtos e a diversidade da sua produção.

Esse autor esclarece que a circulação e o movimento estabelecidos em função dessa complementaridade aprofundam a divisão territorial do trabalho e determinam uma especialização do território, em um processo contínuo e permanente. Nas palavras do autor:

> Estamos diante de novo patamar, quanto à divisão territorial do trabalho. Esta se dá de forma mais profunda e esse aprofundamento leva a mais circulação e mais movimento em função da complementaridade necessária. Mais circulação e mais movimento permitem de novo o aprofundamento da divisão territorial do trabalho, o que, por sua vez, cria mais especialização do território. O círculo, nesse caso virtuoso (ou será vicioso?) se amplia (SANTOS, 1993, p. 41).

Nesse contexto, consideramos que a cidade exerce um novo papel frente à nova divisão territorial do trabalho imposta e condicionada pelo capital, que é diferente em relação àquele desempenhado em outros períodos históricos, como ao atribuído à “cidade da ferrovia” e à “cidade da modernização agrícola”. A diferença reside também em relação a demais municípios da rede urbana, pois acompanhando a própria dinâmica da hierarquia urbana nacional, oferece serviços a centros situados em posições inferiores nessa hierarquia, ao mesmo tempo em que depende daqueles que nela ocupam posição superior. Reconhecemos a polarização de Uberlândia na rede urbana do Triângulo Mineiro e reiteramos a complementaridade que Araguari estabelece com esse município.

Desse modo, a ideia apresentada no trabalho de Camacho (2004, p. 183) corrobora nossa reflexão. Ao afirmar que há a constituição de um aglomerado urbano descontínuo entre Uberlândia e Araguari, o autor afirma que:

> [...] mais que um centro sub-regional, a cidade de Uberlândia afirma-se, no interior da rede urbana do sudeste brasileiro, como um aglomerado urbano descontínuo estabelecido especialmente com a cidade de Araguari, posto que tanto na educação superior quanto na saúde, o número de fluxos apresentados já exigem políticas inter-municipais que lhes dêem suporte.

É necessário considerar que, apesar da descontinuidade territorial entre esses municípios, observa-se uma continuidade espacial, em função da integração possibilitada pelo estabelecimento de fluxos cada vez mais intensos e complexos. E nesse contexto, podemos nos remeter às palavras de Sposito (2004, p. 204), ao explicar que:

> Com efeito, muitas vezes, a descontinuidade territorial é possível porque a continuidade espacial se fortalece por meio de ampliação de infra-estruturas de circulação e comunicação (sistema viário, sistema de fornecimento de água ou captação de esgotos, redes de telefonia, televisão e internet etc) e pela difusão do acesso aos equipamentos que possibilitam os deslocamentos e os contatos (veículos automotivos, antenas, microcomputadores etc).

Em decorrência das rápidas e intensas transformações da sociedade brasileira no período atual, há uma exigência cada vez maior do abandono das velhas análises pautadas na rigidez de classificação da rede urbana, ou seja, no esquema centro-periferia. A diversidade e complexidade da organização socioespacial do território brasileiro, especialmente do interior da região Sudeste, lança novos desafios aos pesquisadores que se propõem a compreender essa realidade. Portanto, o desafio é também proposto aos gestores municipais no que diz respeito à execução de políticas públicas, pois frente à intensidade de fluxos estabelecidos, faz-se urgente a integração de políticas que possam possibilitar o equilíbrio do sistema urbano brasileiro, paradoxalmente marcado por espaços articulados e fragmentados.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O processo de reestruturação espacial de Araguari representa a conjunção de ações locais e externas, sendo que a cidade constitui-se em um subespaço do global. Sua dinâmica é determinada pela lógica produtiva, a qual condiciona a unidade e a totalidade que marcam o espaço, que, de acordo com Santos (1985, p. 64), é [...] “uno e total”. O autor coloca que essa unidade e totalidade permitem que a sociedade realize uma atribuição diferenciada a cada parcela do território, que possui movimentos temporais e espaciais sucessivos e coexistentes. Entendemos, portanto, que essa sucessão e coexistência de temporalidades e espacialidades estão presentes em Araguari.

As análises realizadas neste trabalho permitiram identificar que, em função da divisão territorial do trabalho e da dinâmica do capital, aliadas a ações de agentes locais, a cidade desempenhou papéis diferenciados em relação a cada momento histórico, o que permite identificar também essas diferenças nas espacialidades correspondentes a cada etapa dessa divisão. O transporte ferroviário e o processo de modernização agrícola imprimiram, em períodos históricos diferentes, espacialidades diferenciadas, sendo, portanto, resultantes dos fixos que assumiram funções correspondentes à vigente organização social e econômica.

Nesse contexto, pode-se falar em reestruturação e refuncionalização em Araguari, uma vez que a mudança das funções desempenhadas pelos fixos engendrou fluxos mais diversos e complexos, resultantes da diversificação e complexificação das atividades comerciais e dos serviços.

As análises realizadas acerca desses processos não esgotam o assunto e nossa pretensão não era essa, visto que, a nosso ver, a organização socioespacial é dotada de fatores diversos e complexos. Entendemos que a compreensão dessa complexidade representa um desafio ao pesquisador, pois abarcar as constantes transformações às quais o espaço encontra-se submetido exige uma análise contínua e, consequentemente, um enorme esforço teórico-metodológico.

Nessa perspectiva, reconhecemos a importância de se apontar outros campos de investigação, os quais permitam compreender a totalidade socioespacial da cidade de Araguari. Conforme o que foi apresentado neste trabalho, surgem novas temáticas que podem ser analisadas em futuras pesquisas.

Aponta-se a necessidade de um estudo que problematize e aprofunde a análise acerca da diferença da dinâmica de produção do espaço intraurbano em função da ferrovia e do processo de modernização agrícola. Dessa maneira, julgamos importante a compreensão desse processo na redefinição da estrutura urbana em Araguari, por meio da investigação da existência de novas centralidades relacionadas, principalmente, ao surgimento de atividades comerciais e de serviços.

Ao optarmos pelo enfoque dos reflexos do processo de modernização agrícola na área urbana de Araguari, reconhecemos a importância de estudos que direcionem sua análise para a área rural do município. Consideramos, assim, que a perspectiva deva ser a compreensão da nova dimensão da relação campo-cidade, em que as categorias rural e urbano coexistem. Acreditamos que, apesar da importância que esse último adquiriu na sociedade contemporânea, o rural não sucumbiu à sua lógica. Assim, consideramos que é preciso investigar os hábitos, costumes, valores e tradições dos moradores da área rural de Araguari, buscando entender como o rural e o urbano podem se fundir sem que isso leve a uma homogeneização que suprime as especificidades concernentes a cada um.

Parece-nos relevante também analisar as estratégias e os instrumentos políticos adotados na gestão urbana de Araguari, com o objetivo de compreender a quais interesses atendem. Deve-se investigar se, no direcionamento de políticas públicas, há a preocupação com os anseios dos moradores da cidade, especialmente aqueles de menor poder aquisitivo, ou se privilegia um grupo minoritário de pessoas mais favorecidas economicamente. Essas, em função de seu poder econômico, conseguem se inserir no cenário político nas diferentes esferas de governo (municipal, estadual e federal).

Ainda perpassando essa temática apresentada no parágrafo anterior, é necessário analisar as condições de moradia da cidade, visto que são resultantes, dentre outros fatores, da atuação do poder público para resolver os conflitos relacionados ao uso e ocupação do solo. Portanto, os eixos de análise podem priorizar tanto a investigação da precariedade e dos problemas habitacionais observados em relação às formas de ocupação dos segmentos menos favorecidos economicamente, quanto do processo de segregação socioespacial advindo da implantação de condomínios de luxo em áreas periféricas da cidade dotadas de amenidades naturais e artificiais.

Outro interessante tema que merece ser estudado e compreendido refere-se à avaliação dos indicadores de qualidade ambiental urbana de Araguari, pois acreditamos que a permanência de pessoas que trabalham e estudam em municípios vizinhos, como Uberlândia,

e optam por continuar residindo em Araguari pode estar ligada à tranquilidade e consequente qualidade de vida encontrada na cidade. E, mesmo que seja incomum utilizar-se de relatos nesta parte final do trabalho, julgamos interessante destacar a fala de um entrevistado[79] que, ao apontar os motivos da escolha da cidade de Araguari para viver, deixou claro que é:

> [...] principalmente em função, assim, de Araguari ter uma qualidade de vida muito boa, então você tem um aspecto relacionado à segurança, porque mesmo não tendo, assim, o município não oferecendo, ne, toda uma infra-estrutura como os maiores municípios, isso é compensado por outros fatores, principalmente aí ao rol de amizades e isso também resultando em qualidade de vida.

Sabe-se que os motivos de escolha para se viver em uma cidade conjugam valores materiais e imateriais. Nesse sentido, consideramos que entender a inserção de Araguari como uma cidade média no contexto regional do Triângulo Mineiro exige a consideração de que sua sustentação social, econômica e política está ligada, dentre outros fatores, à identidade cultural de seu povo.

Mesmo frente à fala de inúmeras pessoas que a consideram como um "bairro distante" ou "cidade-dormitório" em relação à Uberlândia, o araguarino atribui valor à vida oferecida na cidade, em função de aspectos múltiplos (sociais, ambientais, culturais, etc.). Essa atribuição pode estar presente tanto no real como no imaginário de muitos que acreditam que a cidade passou e continua passando por momentos de ascensão, ruptura, estagnação, (re)construção e, de forma mais ampla, de (re)configuração espacial. Assim, compartilhamos com as ideias apresentadas na fala de um entrevistado[80], que nos disse: "Araguari é uma ave fênix, ela renasce das próprias cinzas e tá essa dinâmica de hoje. Eu sou muito otimista com as coisas [...]. Isso também está é na mente das pessoas".

Por fim, consideramos que as discussões realizadas nesta pesquisa representam o ponto de partida para futuras análises. Reconhecemos que sua importância pauta-se no fato de que se constitui em um dos primeiros trabalhos na área de Geografia a realizar reflexões mais aprofundadas sobre a cidade de Araguari.

Destarte, não representa o fim, pois deve despertar o interesse pelo aprofundamento de análises aqui realizadas, bem como o surgimento de novas temáticas que mereçam ser investigadas. Na medida em que a dinâmica de determinado espaço só pode ser compreendida a partir do conhecimento das especificidades locais que o constituem e o caracterizam, é que se aponta para a necessária continuidade de reflexões sobre Araguari.

---

[79] Marcos Roberto Alves da Silva.
[80] Honor Machado.

REFERÊNCIAS

ALBOR. **Caso político, a transferência da Goiás serviu para propaganda**. Araguari (MG), 01 nov. 1958, ano XXVIII, p. 1.

ALVES, Edmar César. Conquista alcançada. In: _____. **Batalhão Mauá**: uma história de grandes feitos. Araguari, 2003. p. 153-195.

AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno; SERRA, Rodrigo Valente. Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional. In: ANDRADE, T; SERRA, R.V. (Orgs.). **Cidades médias brasileiras**. Rio de Janeiro: IPEA, 2001, p. 1-34.

ANDRADE, Thompson; LODDER, Celsius. **Sistema urbano e cidades médias no Brasil**. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1979. 147 p.

ARAÚJO, Flávia Aparecida Vieira et al. Cidade média e desenvolvimento regional: uma análise dos papéis de Araguari e Uberlândia na rede urbana do Triângulo Mineiro (MG). In: SIMPÓSIO INTERNACIONAL SOBRE CIDADES MÉDIAS, II., 2006, Uberlândia. **Anais...** Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia, 2006, p. 1-14. 1 CD-ROM.

ARQUIVO HISTÓRICO E MUSEU DR. CALIL PORTO. **Informações históricas sobre o município de Araguari**. Araguari, 2009.

ASSOCIAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DA MICRORREGIÃO DO VALE DO PARANAÍBA (AMVAP). **Informações sobre os municípios integrantes da associação**. Disponível em: <www.amvapmg.org.br>. Acesso em: 07 dez. 2009.

ASSOCIAÇÃO DOS UNIVERSITÁRIOS USUÁRIOS DO TRANSPORTE INTERMUNICIPAL (AUTI). **Informações sobre o número de estudantes associados e instituições de ensino procuradas**. Araguari, 2010.

BACELAR, Winston Kleber de Almeida. **Os mitos do "sertão" e do Triângulo Mineiro:** as cidades de Estrela do Sul e Uberlândia nas teias da modernidade. 2003. 211 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2003.

BANCO COOPERATIVO DO BRASIL (BANCOOB**). Informações sobre as cooperativas acionistas**. Disponível em: <www.bancoob.com.br>. Acesso em: 08 dez. 2009.

BESSA, Kelly Cristine Fernandes de Oliveira. **Convergências e divergências da urbanização em áreas de Cerrado**: a dinâmica urbano-regional de Uberaba e Uberlândia (MG). 2007. 373 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.

BORGES, Barsanulfo Gomides. A Estrada de Ferro Goiás: uma análise histórica. In: COELHO, Gustavo Neiva (Org.). **Ferrovia**: 150 anos de arquitetura e história. Goiânia: Trilhas Urbanas, 2004. p. 83-101.

BOTIJA PARDA. **Prefeito recebe industriais**. Araguari (MG), 18 fev. 1973, n. 179, p. 1.

_____. **Apanhados da história do Colégio Regina Pacis**. Araguari (MG), 24 mar. 1974, n. 230, p. 3.

_____. **IBC promove encontro em Araguari**. Araguari (MG), 04 mai. 1975, n. 284, p. 1

_____. **Maracujá de Araguari no Rio**. Araguari (MG), 11 mai. 1975, n. 285, p. 6.

_____. **Araguari, capital do café**. Araguari (MG), 12 dez. 1975, n. 314, p. 1.

_____. **A transferência da sede da paróquia de Santana da Barra do Rio das Velhas para a Capela Senhor Bom Jesus da Cana Verde**. Araguari (MG), 29 mar. 1981, n. 563, p. 1.

BRANDÃO, Carlos Antônio. **Triângulo**: capital, geopolítica e agroindústria. 183 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Econômicas) - CEDEPLAR: Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 1989.

BRASIL, Antônio. **A vida histórica de Araguari**. In: BOTIJA PARDA, Araguari (MG), 25 jan. 1981, n. 555, p. 1.

_____. **A vida histórica de Araguari**. In: BOTIJA PARDA, Araguari (MG), 06 dez. 1981, n. 625, p. 1.

BRETAS Supermercado. **Informações sobre a rede de supermercados**. Disponível em: <www.bretas.com.br>. Acesso em: 08 dez. 2009.

BRUM, Argemiro Jacob. A revolução verde. In: _____. **Modernização da agricultura**: trigo e soja. Petrópolis: Vozes, 1987. p. 44-50.

CADASTRO NACIONAL DE ESTABELECIMENTO DE SAÚDE (CNES)**. Leitos disponíveis em unidades hospitalares de Araguari**. Disponível em: <http://cnes.datasus.gov.br >. Acesso em: 27 jul. 2009.

CAMACHO, José Fernando. **Do povoado ao aglomerado**: uma análise sócio-econômica da rede urbana de Uberlândia. 2004. 188 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2004.

CASTELLO BRANCO, Maria Luisa Gomes. Algumas considerações sobre a identificação de cidades médias. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 89-111.

CIDADE LIVRE. **Nos trilhos da história**. Araguari (MG), 26 mai. 2006, A-03, p. 2.

CORRÊA, Roberto Lobato. **A rede urbana**. São Paulo: Ática, 1989. 96 p.

_____. **Trajetórias Geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. 302 p.

_____. Rede urbana: reflexões, hipóteses e questionamentos sobre um tema negligenciado. **Cidades**, v. 1, n. 1, 2004, p. 65-78.

_____. Construindo o conceito de cidade média. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 23-33.

CORREIO DE ARAGUARI. **Frigorífico encerra atividades e demite 121 empregados**. Araguari (MG), 13 jan. 2010, s/n., p. 1. Disponível em: <www.correiodearaguari.com>. Acesso em: 15 jan. 2010.

DAVIDOVICH, F. Brasil metropolitano e Brasil urbano não metropolitano – algumas questões. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro: AGB, v.52, n.2, p.127-133, abr/jun 1991.

DIÁRIO DE ARAGUARI. **Marcas de um tempo**. Araguari (MG), 13 jan. 2000, n. 1401, p. 1

ELIAS, Denise. Agricultura e produção de espaços urbanos não metropolitanos: notas teórico-metodológicas. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 113-138.

EMPRESA BRASILEIRA DE BEBIDAS E ALIMENTOS (EBBA). **Histórico da empresa**. Disponível em: <www.ebba.com.br>. Acesso em: 16 dez. 2009.

ESTRADA DE FERRO GOYAZ. **Foto da Estação Stevenson**. Disponível em: <http://efgoyaz.blogspot.com/2009/07/sobre-estacao-stevenson-velha.html>. Acesso em: 25 nov. 2009.

FREITAS, Paulo Sérgio Rais; SAMPAIO, Roberto Cury. **Sinopse do diagnóstico sócio-econômico do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba**, Uberlândia: UFU/Dep. Economia, 1985. 185 p.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO (FJP). **PIB 1999 a 2007**. [s.n.t.].

GAZETA DO TRIÂNGULO. **Araguary**. Araguari (MG), 31 jul. 1938, n. 74, p. 5.

_____. **Está lançada a luta, à qual não pode faltar qualquer araguarino**. Araguari (MG), 13 fev. 1954, n. 1024, p. 1.

_____. **Com o apoio unânime do povo araguarino prossegue a campanha em torno do 'caso' da 'Goiás'**. Araguari (MG), 28 fev. 1954, n. 1026, p. 3.

_____. **Consumada a mudança da sede da Estrada de Ferro Goiás através de uma reorganização administrativa**. Araguari (MG), 04 abr. 1954, n. 1030, p. 1.

_____. **Telegrama dos ferroviários da Goiás**. Araguari (MG), 11 abr. 1954, n. 1031, p. 1.

_____. **Foi fundado o Aereo Club de Araguary**. Araguari (MG), 12 jun. 1938, n. 67, p. 1.

_____. **Em completo desmantelo o sistema de transporte da Estrada de Ferro Goiás**. Araguari (MG), 25 dez. 1954, n. 1060, p. 1.

_____. **1880-1980:** centenário de nascimento de Hugo Alessi – "um dos pioneiros da industrialização em Araguari". Araguari (MG), 23 mar. 1980, n. 4658, p. 1.

_____. **Araguari de outrora**: os bares do passado. Araguari (MG), 15 mar. 1976, n. 4159, p. 1.

_____. **A importância de Araguari como entroncamento ferroviário**. Araguari (MG), 16 fev. 1954, n. 927, p. 1.

_____. **Araguari é manchete na imprensa especializada dos grandes centros**. Araguari (MG), 07 fev. 1972, n. 3389, p. 1.

GEIGER, Pedro Pinchas. **Evolução da rede urbana do Brasil**. Rio de Janeiro: Centro Brasileiro de Pesquisas Educacionais, MEC, 1963. 457 p.

GEOMINAS. **Mapa-base de divisão político-administrativa do estado de Minas Gerais**. Disponível em: <http://www.geominas.mg.gov.br>. Acesso em: 26 nov. 2009.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e Técnicas de Pesquisa Social**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 1999. 206 p.

GODOY, Maria Paula Fleury. **Do Rio de Janeiro a Goiás**: a viagem era assim (1896). Rio de Janeiro, 1961. 67 p.

GRAZIANO DA SILVA, José. **A modernização dolorosa**: estrutura agrária, fronteira agrícola e trabalhadores rurais no Brasil. Rio de Janeiro: Zahar, 1982. 192 p.

GUIMARÃES, E. N. **Infra-estrutura pública e movimento de capitais:** a inserção do Triângulo Mineiro na divisão inter-regional do trabalho. 1990. 224 f. Dissertação (Mestrado em Economia) – Instituto de Economia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 1990.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censos agropecuários**: 1995 e 2006. Disponível em: <http://www.sidra.ibge.gov.br>. Acesso em: 20 mai. 2009.

_____. **Censos demográficos**: 1970, 1980, 1991 e 2000. Disponível em: < http://www.sidra.ibge.gov.br>. Acesso em: 26 out. 2009.

_____. **Cidades**: 2009. Disponível em: <www.ibge.gov.br/cidades>. Acesso em: 07 dez. 2009.

_____. **Contagem populacional**: 1996 e 2007. Disponível em: <http://www.sidra.ibge.gov.br>. Acesso em: 20 mai. 2009.

_____. **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros, 1958**. 1 CD-ROM. [s.n.t].

_____. **Produção agrícola municipal**: 2007; 2008 e 2009. Araguari: Seção Local, 2009.

_____. **REGIC - Região de Influência das cidades**. Rio de Janeiro: IBGE, 1993. [s.n.t.].

IPEA/IBGE/NESUR. **Caracterização e tendências da rede urbana do Brasil**: estudos básicos para a caracterização da rede urbana. v.1-v.6. Brasília, IPEA, 2002.

IPEADATA. **Dados estatísticos do município de Araguari**. Disponível em <http://www.ipeadata.gov.br>. Acesso em: 14 nov. 2009.

LISTA TELEFÔNICA GUIATEL 1999. **Araguari**: 1999. [s.n.t.].

LISTA TELEFÔNICA GIP 2009. **Araguari**: 2009. [s.n.t.].

LOURENÇO, Luís Augusto Bustamante. **A Oeste das Minas** - Escravos, índios e homens livres na fronteira oitocentista - Triângulo Mineiro 1750-1861. 2002. 345 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2002.

_____. **Das fronteiras do império ao coração da república**: o território do Triângulo Mineiro na transição para a formação sócio-espacial capitalista na segunda metade do século XIX. 2007. 306 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

MACHADO, Honor. **Minha centenária Araguari**. In: JORNAL DE ARAGUARI, Araguari (MG), 19 fev. 1988, n. 228, p. 1.

_____. **Texto comemorativo dos 60 anos da Associação Comercial e Industrial de Araguari (ACIA)**. Revista da ACIA, 1995. [s.n.t].

MAMERI, Abdala. **Pelos caminhos da história**: pessoas, coisas e fatos de Araguari. Araguari: Artgraf, 1988. 124 p.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Maria Eva. **Técnicas de pesquisa**: planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisas, elaboração, análise e interpretação de dados. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2002. 231 p.

MARQUES DA COSTA, Eduarda. Cidades médias: contributos para a sua definição. **Revista Finisterra**, Lisboa, vol. XXXVII, n. 74, p. 101-128, 2002.

MARTINE, George. Fases e faces da modernização agrícola brasileira. **Planejamento e Políticas Públicas**, Brasília, v.1, n.1, p.3-44, jun.1990.

MELO, Nágela Aparecida de. **Pequenas cidades da microrregião geográfica de Catalão (GO)**: análises de seus conteúdos e considerações teórico-metodológicas. 2008. 527 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2008.

MINISTÉRIO DA SAÚDE. **Norma Operacional de Assistência à Saúde** (NOAS 01/02). Disponível em: <www.saude.gov.br>. Acesso em: 21 dez. 2009.

_____. **Plano Diretor de Investimentos (PDI)**. Disponível em: <www.saude.gov.br>. Acesso em: 21 dez. 2009.

_____. **Plano Diretor de Regionalização (PDR)**. Disponível em: <www.saude.gov.br>. Acesso em: 21 dez. 2009.

_____. **Portaria n. 1101/GM**, de 12 de janeiro de 2002. Disponível em: <www.saude.gov.br>. Acesso em: 21 dez. 2009.

_____. **Portaria n. 1097/GM**, de 22 de maio de 2006. Disponível em: <www.saude.gov.br>. Acesso em: 21 dez. 2009.

_____. **Programação Pactuada e Integrada (PPI)**. Disponível em: <www.saude.gov.br>. Acesso em: 21 dez. 2009.

MUNICÍPIO DE ARAGUARI. **Álbum organizado pela Prefeitura Municipal para Exposição de Uberaba**. Araguari, 1934. [s.n.t.]

O SPORT. **Inauguração luz elétrica**. Araguari (MG), 06 nov. 1910, n. 23, p. 1.

O TRIÂNGULO. **Companhia. Melhoramentos de Araguari**. Araguari (MG), 17 fev. 1935, n. 272, p. 1.

_____. **Concluída a construção da Ponte Benedicto Valadares**. Araguari (MG), 18 jul. 1935, n. 20, p. 1.

OLIVEIRA, Célia Regina Gomide. **A frente cafeicultora em Araguari -MG**. 1990. 193 f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Departamento de Geografia: Universidade de São Paulo, São Paulo, 1990.

OLIVEIRA, Bianca Simonelli. **Ituiutaba (MG) na rede urbana tijucana**: (re) configurações sócio-espaciais no período de 1950 a 2000. 2000. 208 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2000.

OLIVEIRA, Ademir José. **As linhas do progresso**: a Estrada de Ferro Goiás e a ascensão da cidade de Araguari. 1920-1950. 2005. 80 p. Monografia (Bacharelado em História). Universidade Federal de Goiás, 2005.

OLIVEIRA, Hélio Carlos Miranda de. **Em busca de uma proposição metodológica para os estudos das cidades médias**: reflexões a partir de Uberlândia (MG). 2008. 364 p. Dissertação

(Mestrado em Geografia). Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2008.

PEIXOTO, Juscélia Abadia; VIEIRA, Aparecida da Glória Campos. **Histórico do Município de Araguari**. Araguari: Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto, 2006. 92 p. [s.n.t.].

PEREIRA, Anete Marília. A propósito das cidades médias: algumas considerações sobre Montes Claros. In: SIMPÓSIO INTERNACIONAL SOBRE CIDADES MÉDIAS, 1., 2005, Presidente Prudente. **Anais...** Presidente Prudente: GASPERR/UNESP, 2005. p. 1-13.

PEREIRA, Viviane da Silva. **Memórias a todo vapor**: transferência da sede da Estrada de Ferro Goiás (1654) na imprensa araguarina (1947-1954). 2006. 80 p. Monografia (Bacharelado em História). Universidade Federal de Uberlândia, 2006.

PESSÔA, Vera Lúcia Salazar. **Características da modernização da agricultura e do desenvolvimento rural em Uberlândia.** 1982. 164 f. Dissertação (Mestrado em Geografia), IGCE-UNESP, Rio Claro, 1982.

_____. **Ação do estado e as transformações agrárias no cerrado nas zonas de Paracatu e Alto Paranaíba – MG.** 1988. 239 f. Tese (Doutorado em Geografia), IGCE-UNESP, Rio Claro, 1988.

PESSÔA, Vera Lúcia Salazar; CAVALINI, Maria Benedita. O espaço rural no Triângulo Mineiro: principais transformações nas últimas décadas. **Cadernos de Geografia**, Uberlândia, AGB: 1988. p. 1-20.

PESSÔA, Vera Lúcia Salazar. **O café e a soja na (re) organização do espaço do Triângulo Mineiro / Alto Paranaíba**. Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia, 1999. 113 p.

PINTAUDI, Silvana Maria. A cidade e as formas de comércio. In: CARLOS, Ana Fani. Alessandri (Org.). **Novos Caminhos da Geografia.** São Paulo: Contexto, 1999. p. 143-159.

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

PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil contemporâneo**: colônia. 17. ed. São Paulo: Brasiliense, 1981. 390 p.

PREFEITURA MUNICIPAL DE ARAGUARI. **Plano Diretor Urbano 2004-2019**. Araguari, 2004. 128 p. [s.n.t.].

PROCURADORIA GERAL DO MUNICÍPIO DE ARAGUARI. **Loteamentos aprovados:** 1980-2009. Araguari, 2009.

PRONTO SOCORRO MUNICIPAL DE ARAGUARI. **Número de pacientes atendidos e encaminhados dos municípios de Araguari, Cascalho Rico, Estrela do Sul e Indianópolis**: 2007-2008. Araguari, 2009.

RAMIRES, Julio César de Lima. Cidades médias e serviços de saúde: algumas reflexões sobre os fixos e os fluxos. . In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 173-186.

RANIERO, Ivana. **Companhia Mogiana de Estradas de Ferro**: participação no desenvolvimento de Uberlândia. 1997. 117 f. Monografia (Bacharelado em Geografia). Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, 1997.

RIOS, Gilma Maria; NAVES, Maria Consuelo Montes. **Araguari**: cem anos de dados e fatos. Araguari: Fundação Educacional e Cultural de Araguari, 1988. 233 p.

SANTOS, Milton. **Espaço e sociedade**: ensaios. Petrópolis: Vozes, 1979. 152 p.

_____. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1985. 88 p.

_____. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993. 157 p.

_____. **A natureza do espaço**: técnica e tempo. Razão e emoção. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1997a. 308 p.

_____. **Metamorfoses do espaço habitado.** 5. ed. São Paulo: Hucitec, 1997b. 124 p.

_____. **Técnica, espaço, tempo**: globalização e meio técnico-científico-informacional. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1997c. 190 p.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. 3. ed. Rio de Janeiro: Record, 2001. 473 p.

SECRETARIA DE ESTADO DE SAÚDE DE MINAS GERAIS. **Plano de Desenvolvimento de Regionalização de Minas Gerais (PDR-MG)**. Disponível em: <www.saude.mg.gov.br>. Acesso em: 21 dez. 2009.

_____. **Divisão assistencial de saúde de Minas Gerais**. Disponível em: <www.saude.gov.br/cib>. Acesso em: 21 dez. 2009.

SECRETARIA MUNICIPAL DE SAÚDE DE ARAGUARI. **Número e tipos de exames realizados pelos pacientes de Cascalho Rico, Estrela do Sul e Indianópolis**: 2007-2008. Araguari, 2009.

SICOOB ARACOOP. **Informações sobre a cooperativa de crédito**. Disponível em: <www.aracoop.com.br>. Acesso em: 22 dez. 2009.

SILVA, William Ribeiro da. Londrina e Maringá enquanto cidades médias: desconstruindo o mito das regiões metropolitanas do Norte do Paraná. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 551-586.

SILVA, José Rafael Rosa da. **Passagem e destino**: reflexões sobre a dinâmica do transporte rodoviário de passageiros em Uberlândia – MG. 2008. 91 f. Monografia (Bacharelado em Geografia). Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, 2008.

SINGER, PAUL. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1977. 377 p.

SOARES, Beatriz Ribeiro. **Uberlândia**: da cidade jardim ao portal do cerrado – imagens e representações no Triângulo Mineiro. 1995. 366f. Tese (Doutorado em Geografia) – Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1995.

_____. Urbanização no cerrado mineiro: o caso do Triângulo Mineiro. In: Silva, J. B. da; COSTA, M. C. L.; DANTAS, E, W. C. **A cidade e o urbano**. Fortaleza: EUFC, 1997, p. 105-130.

_____. Repensando as cidades médias no contexto da globalização. **Revista Formação**, Presidente Prudente, n. 6, p. 55-63. jan./dez 1999.

SOARES, Beatriz Ribeiro et al. **Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba**: reconfigurações urbanas no contexto da globalização. Uberlândia: Universidade Federal de Uberlândia, 2000. 145 p.

SOARES, Beatriz Ribeiro et al. Dinâmica urbana na bacia do rio Araguari (MG) – 1970-2000. In: LIMA, Samuel do Carmo; SANTOS, Rosselvelt José dos (Org.). **Gestão ambiental na bacia do rio Araguari**: rumo ao desenvolvimento sustentável, Uberlândia: UFU/IG, Brasília: CNPq, 2004. p. 125-161.

SOUZA, Alexandre Jairo Campos. **A formação da vila ferroviária da Estrada de Ferro Goiás na cidade de Araguari - MG**. 2009. 93 f. Monografia (Bacharelado em Geografia). Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, 2009.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. As cidades médias e os contextos econômicos contemporâneos. In: SPOSITO, M. E. B. (org). **Urbanização e cidades**: perspectivas geográficas. Presidente Prudente: GASPERR/FCT/UNESP, 2001. p. 609-643.

_____. **O chão em pedaços**: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo. 2004. 508f. Tese (Livre Docência). Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista, Presidente Prudente, 2004.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão et al. O estudo das cidades médias brasileiras. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 35-67.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007. 630 p.

TERMINAL RODOVIÁRIO TANCREDO DE ALMEIDA NEVES. **Número e destino relativo ao embarque de passageiros**. Araguari, 2009.

UM MARCO NO CAMINHO. **Como se fundou, cresceu e se desenvolveu em um quarto de século de lutas o Colégio Regina Pacis (1926-1951)**. Araguari: Gráfica Siqueira, 1951. 53 p. [s.n.t.].

UNIMED. **Guia médico de Araguari 2009**. Araguari: UNIMED, 2009. [s.n.t.]

UNIVERSIDADE PRESIDENTE ANTÔNIO CARLOS (UNIPAC). **Informações diversas sobre a instituição**. Disponível em: <www.unipac.br>. Acesso em: 15 dez. 2009.

UNIVERSIDADE PRESIDENTE ANTÔNIO CARLOS (UNIPAC - Campus Araguari). **Informações sobre o Campus da instituição em Araguari**. Disponível em: <www.unipacaraguari.edu.br>. Acesso em: 15 dez. 2009.

_____. História: um marco na educação em Araguari. **Revista comemorativa dos sete anos da Universidade Presidente Antônio Carlos**, set./out. 2008, p. 4-5. [s.n.t.]

VARGAS, Heliana Comin. **Espaço terciário**: o lugar, a arquitetura e a imagem do comércio. São Paulo: SENAC, 2001. 335 p.

Entrevistas:

Arsênio Paranhos Lopes, 80 anos, ferroviário, vive na cidade há 68 anos. Entrevista realizada no dia 23/07/2009, em sua residência.

Cleber José Pereira, 32 anos, estudante, vive na cidade há 32 anos. Entrevista realizada no dia 27/07/2009, em sua residência.

Cristiane Abadia Rodrigues Pereira, 39 anos, professora, vive na cidade há 39 anos. Entrevista realizada no dia 27/07/2009, em sua residência.

Daniel Alves de Resende, 73 anos, ferroviário, vive na cidade há 40 anos. Entrevista realizada no dia 27/07/2009, em sua residência.

Gessy Carísio de Paula, 68 anos, escritora, vive na cidade há 68 anos. Entrevista realizada no dia 22/04/2009, em sua residência.

Honor Machado, 83 anos, aposentado (dentista), vive na cidade há 83 anos. Entrevista realizada no dia 23/04/2009, em sua residência

Jerônimo Lopes, 78 anos, ferroviário,vive na cidade há 30 anos. Entrevista realizada no dia 28/07/2009, em sua residência.

José Lopes da Silva, 94 anos, ferroviário, vive na cidade há 94 anos. Entrevista realizada no dia 28/07/2009, em sua residência.

José Rady Neto, 40 anos, engenheiro civil, vive na cidade há 40 anos. Entrevista realizada no dia 22/07/2009, em sua residência.

José Veloso de Araújo, 83 anos, aposentado (médico), vive na cidade há 77 anos. Entrevista realizada no dia 24/07/2009, em sua residência.

Leonardo Daher de Melo, 52 anos, industrial, vive na cidade há 52 anos. Entrevista realizada no dia 22/07/2009, no Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto

Lucille Garcia Gomes, 34 anos, professora universitária, vive na cidade há 34 anos. Integra o corpo docente da UNIPAC - Campus Araguari. Entrevista realizada no dia 27/07/2009, na UNIPAC.

Marcos Roberto Alves da Silva, 49 anos, professor universitário, vive na cidade há 49 anos. Entrevista realizada no dia 27/07/2009, em seu escritório de trabalho.

Marília de Souza Pereira, 48 anos, supervisora escolar, vive na cidade há 48 anos. Entrevista realizada no dia 27/07/2009, em sua residência.

Marta Ferreira Alves Duarte, 86 anos, aposentada (professora), vive na cidade há 86 anos. Entrevista realizada no dia 22/07/2009, em sua residência.

Miguel Domingues de Oliveira, 80 anos, aposentado (bancário) e atualmente é ruralista, vive na cidade há 57 anos. Foi prefeito da cidade de Araguari durante duas gestões (1963-1967 e 1993-1996). Entrevista realizada no dia 22/04/2009, em sua residência.

Milton de Lima Filho, 74 anos, aposentado (advogado) e hoje é agricultor, vive na cidade há 74 anos. Foi prefeito da cidade de Araguari durante duas gestões (1971-1973 e 1997-2000). Entrevista realizada no dia 22/04/2009, em sua residência.

Odilon Neves, 77 anos, jornalista profissional, vive na cidade há 77 anos. Entrevista realizada no dia 23/04/2009, no Arquivo Histórico e Museu Dr. Calil Porto.

Paulo Afonso Alamy, 74 anos, aposentado, vive na cidade há 74 anos. Entrevista realizada no dia 22/07/2009, em sua residência.

Valdote Pereira Marinho, 69 anos, ferroviário, vive na cidade há 65 anos. Entrevista realizada no dia 23/07/2009, em sua residência.

APÊNDICES

APÊNDICE 1

Título - Araguari (MG): comércio de adubos, sementes e fertilizantes (1999-2009)

Adubos, sementes e fertilizantes (1999)		
NOME	**ENDEREÇO**	**BAIRRO**
Agroara Araguari Ltda	Av. Minas Gerais, 1480	Centro
Agrofértil Indústria e Comércio Ltda	Av. Vereador Geraldo Teodoro Silva, 777	Amorim
Agromercantil AC Martins Ltda	Rua Jaime Araújo, 260	Santa Terezinha
Agropaiva Ltda	Av. Senador Melo Viana, 225	Goiás
Agropecuária Machado Oliveira Ltda	Rua Jaime Araújo, 220	Santa Terezinha
Agropecuária Naves e Fellini Imp. Exp. Ltda	Pça. Padre Eloy, 34	Jardim Regina
AJR Defensivos Agrícolas Ltda	Av. Vereador Geraldo Teodoro Silva, 626	Amorim
APP Agropecuária Piçarrão Ltda	Av. Coronel Teodolino Pereira Araújo, 1273	Centro
Copel Comercial Agro Pecuária Ltda	Rua Wenceslau Braz, 196	Centro
D & F Agropecuária S/A	Av. Joaquim Anibal, 284	Centro
Du Solo Insumos Agrícolas Ltda	Av. Senador Melo Viana, 830	Goiás
Emec Agropecuária Ltda	Rua Virgílio de Melo Franco, 47	Centro
Fert Serrana Comércio e Representação Ltda	Av. Vereador Geraldo Teodoro Silva, 490	Amorim
Fertil Fertilizantes do Triângulo Ltda	Rua Júlio Cesar de Souza, 960	Bosque
Piracaíba Agropecuária Ltda	Comendador Erick Markus, 900	Bosque

Adubos, sementes e fertilizantes (2009)		
NOME	**ENDEREÇO**	**BAIRRO**
Agram Serviços Produção e Comércio Agrícolas	Rua Marcílio Dias, 313	Jardim Regina
Agroara Araguari Ltda	Av. Minas Gerais, 1480	Centro
Agromarques Produtos Agropecuários	R. Dr. Ciro Palmerston, 360	Santa Terezinha
Agromercantil Ac Martins Ltda	Rua Prata, 154	Santa Terezinha
Agromol Agropecuária Ltda	Rua Jaime Araújo, 136	Santa Terezinha
Agropaiva Ltda	Av. Senador Melo Viana, 225	Goiás
Ajr Defensivos Agrícolas Ltda	Av. Vereador Geraldo Teodoro Silva, 626	Amorim
Badião Agropecuária	Av. Vereador Geraldo Teodoro Silva, 230	Amorim
Comil Comércio de Milho e Alimentos	Av. Senador Melo Viana, 1018	Goiás
Copel Comercial Agro Pecuária Ltda	Rua Afonso Pena, 1061	Centro
Cultiva Agronegócios Ltda	Av. Senador Melo Viana, 691	Goiás
Fert Agro Comércio e Representação Ltda	Av. Vereador Geraldo Teodoro Silva, 490	Amorim
Futura Agronegócios Ltda	Av. Senador Melo Viana, 830	Goiás
Merlin Comércio e Representação	Rua Jaime Araújo, 220	Santa Terezinha
Nutriminas	Av. Mato Grosso, 1318	Centro
Piracaíba Agropecuária Ltda	Rua Comendador Erick Markus, 900	Bosque
Precisão Agrícola	Av. Minas Gerais, 1457	Bosque
Rural M	Av. Marechal Rondon, 240	Santiago
Safra Agronegócios	Av. Minas Gerais, 1398	Centro
Serrana Fertilizantes	Av. Minas Gerais, 1447	Bosque
Terra Fértil Agronegócios Ltda	Av. Senador Melo Viana, 890	Goiás

Triângulo Agrícola	Av. Vereador Geraldo Teodoro Silva, 331	Amorim
W2 Agronegócios Ltda	Av. Batalhão Mauá, 1055	Centro

Título - Araguari (MG): venda de tratores, peças e serviços (1999-2009)

Tratores, peças e serviços (1999)		
NOME	**ENDEREÇO**	**BAIRRO**
Maqnelson Ltda	Av. Santos Dumont, 30	Amorim
Massey Peças Agrícolas	Rua Joaquim Barbosa, 52	Amorim
TDI Máquinas Agrícolas	Rua Trindade, 50	Beatriz
Trator Agro	Av. Paraná, 770	Goiás

Tratores, peças e serviços (2009)		
NOME	**ENDEREÇO**	**BAIRRO**
Maqnelson Agrícola Ltda	Rua Presidente Juscelino Kubitschek, 1001	Amorim
Máquinas Agrícolas TDI	Rua Trindade, 50	Beatriz
Massey Peças Agrícolas	Rua Joaquim Barbosa, 52	Amorim
Trator Agro	Av. Paraná, 770	Goiás

Título - Araguari (MG): Transporte de pessoas e cargas (1999-2009)

Transporte de pessoas e cargas (1999)		
NOME	**ENDEREÇO**	**BAIRRO**
Agadeway Transportes LTDA	Pça. Benito Felice, 210	Paraíso
Aratur Araguari Transporet Colegial e Fretamento Ltda	Rua 4, 111	Goiás
Expresso Araguari Encomendas e Cargas Ltda	Av. Minas Gerais, 1670	Centro
Expresso Novato Ltda	Av. Minas Gerais, 1670	Centro
Expresso União Ltda	Pça. Benito Felice, 100	Paraíso
Hamada Transportes Ltda	Rua Pedro Nasciutti, 1028	Centro
Maranata Transporte Ltda	Rua José Joaquim Souza, 310	Fátima
Nacional Expresso Ltda	Pça. Benito Felice, 100	Paraíso
RCP Transportes Ltda	Av. Theodoreto Veloso de Carvalho, 711	Paineiras
Real Expresso Ltda	Pça. Benito Felice, 100	Paraíso
Tec. Encomendas e Cargas	Av. Dr. Oswaldo Pieruccetti, 90	Sibipiruna
Texas Transportes Araguari Ltda	Av. Batalhão Mauá, 1150	Industrial
Trans Bannitz Ltda	Av. Cornélia Rodrigues da Cunha, 264	Santiago
Transbarbosa Ltda	Rua Wenceslau Braz, 740	Centro
Transfrutas Toninho Ltda	Av. Bahia, 581	Santa Helena
Transparaná	Av. Vereador Geraldo Teodoro Silva, 1016	Amorim
Transpereira Ltda	Av. Senador Melo Viana, 420	Goiás
Transportadora Emborcação Ltda	Av. Minas Gerais, 1615	Centro
Transportadora Paulista	Rua Coronel Lindolfo França, 320	Centro
Transportadora Rio Araguari Ltda	Av. Hugo Alessi, 915	Industrial
Transportadora São Carlos do Triângulo Ltda	Av. Bahia, 280	Santa Helena
Transprimi Ltda	Rua Avaré, 182	Centro

Transprocópio Ltda	Av. Minas Gerais, 1655	Centro
Trasrápido Araguari Ltda	Av. Minas Gerais, 2526	Centro

Tratores, peças e serviços (2009)		
NOME	**ENDEREÇO**	**BAIRRO**
Araguari Encomendas e Cargas Ltda	Avenida Minas Gerais, 1670	Centro
Caiapó Cargas Ltda	Avenida Santos Dumont, 142	Aeroporto
Emtram Transporte Rodoviário	Pça. Benito Felice, 100, loja 2	Paraíso
Expresso Araguari Encomendas e Cargas Ltda	Av. Minas Gerais, 1670	Centro
Expresso Cidade de Araguari Ltda	Av. Coronel Teodolino Pereira Araújo, s/n, box 47	Centro
Expresso Novato Ltda	Av. Minas Gerais, 1670	Centro
Expresso União Ltda	Pça. Benito Felice, 100	Paraíso
Hamada Transportes	Rua Pedro Nasciutti, 1028	Centro
Nacional Expresso Ltda	Pça. Benito Felice, 100, guichê 7	Paraíso
Rcp Transportes Ltda	Rua Joaquim Barbosa, 1590	Amorim
Real Cargas	Rua Quatro, 305	Goiás
Real Expresso Ltda	Pça. Benito Felice, 100, guichê 9	Paraíso
Risson Alvares Transportes	Rua Gonçalves Dias, 195	Centro
Ths Transportes	Av. Santos Dumont, 29	Aeroporto
Transparaná	Av. Vereador Geraldo Teodoro da Silva, 1016	Amorim
Transpereira Ltda	Av. Senador Melo Viana, 410	Goiás
Transportadora Caibiense	Rua Antimônio, 320	Beatriz
Transportadora Emborcação Ltda	Av. Minas Gerais, 1615	Centro
Transportadora Rotacafe Ltda	Rua Raul José de Belém, 3060	Idelmino
Viação Motta Ltda	Pça. Benito Felice, 100, guichê 06	Paraíso
Viação São Bento Ltda	Pça. Benito Felice, 100, guichê 05	Paraíso

Título - Araguari (MG): Lojas de departamento (1999-2009)

Lojas de departamento (1999)		
NOME	**ENDEREÇO**	**BAIRRO**
Casas Pernambucanas	Rua Rui Barbosa, 226	Centro
Irmãos Spirandelli Ltda	Av. Coronel Teodolino Pereira Araújo, 1166	Centro
Lojas Mig	Rua Rui Barbosa, 239	Centro
Magazine Luiza S/A	Rua Rui Barbosa, 186	Centro

Lojas de departamento (2009)		
NOME	**ENDEREÇO**	**BAIRRO**
Casas Bahia	Rua Rui Barbosa, 301	Centro
Casas Pernambucanas	Rua Rui Barbosa, 226	Centro
Eletrozema	Rua Rui Barbosa, 272	Centro
Magazine Luiza S/A	Rua Rui Barbosa, 186	Centro
Rede Eletrosom Ltda	Rua Rui Barbosa, 110	Centro
Ricardo Eletro	Rua Rui Barbosa, 239	Centro

Título - Araguari (MG): Supermercados em rede (2009)

Supermercados (2009)		
NOME	**ENDEREÇO**	**BAIRRO**
Supermercado Alvorada	Av.Calimério Pereira de Ávila, 1170	Miranda
Supermercado Badião 1	Av. Ver. Geraldo Teodoro da Silva, 258	Amorim
Supermercado Badião 2	Pça. José Rodrigues Alves, 57	Amorim
Supermercado Baratão	Rua São José, 235	Paraíso
Supermercado Brasileiro	Pça. Waldomiro Barbosa, 110	Idelmino
Supermercado do Povo	Avenida Belchior de Godoy, 1173	Goiás
Supermercado Irmãos Andrade	Rua Joaquim Barbosa, 685	Santa Helena
Supermercado Melo Viana 1	Rua Estácio de Sá, 1875	Miranda
Supermercado Melo Viana 2	Av. Senador Melo Viana, 176	Goiás
Supermercado MG	Av. Minas Gerais, 2545	Santa Helena
Supermercado Niquelândia	Rua Paraguai, 450	Brasília
Supermercado Novo Horizonte	Rua Otacílio Pinto Oliveira, 445	Novo Horizonte
Supermercado Patussi	Rua Padre Nicácio, 640	Amorim
Supermercado Principal	Rua Dr. Augusto Carpaneda, 841	Independência
Supermercado Real Super	Rua Anhanguera, 505	Jóquei Clube
Supermercado Reginez	Rua Joviano Troncha, 33	Sibipiruna
Supermercado Renascer	Rua Constâncio Pereira Barbosa, 103	Goiás
Supermercado Santa Helena	Rua Monte Alegre, 553	Santa Helena
Supermercado Tejotão	Av. Mato Grosso, 1132	Centro
Supermercado Alvorada	Av.Calimério Pereira de Ávila, 1170	Miranda
Supermercado Badião 1	Av. Ver. Geraldo Teodoro da Silva, 258	Amorim

Título - Araguari (MG): Bancos, consórcios e seguros (1999-2009)

Bancos (1999)		
NOME	**ENDEREÇO**	**BAIRRO**
Banco Bemge	Av. Tiradentes, 134	Centro
Banco Bradesco	Rua Rui Barbosa, 46	Centro
Banco do Brasil	Av. Tiradentes, 207	Centro
Banco HSBC Bandeirantes S/A	Av. Tiradentes, 179	Centro
Banco Itaú S/A	Rua Rui Barbosa, 37	Centro
Banco Mercantil do Brasil	Rua Rui Barbosa, 69	Centro
Banco Real S/A	Av. Tiradentes, 310	Centro
Caixa Econômica Federal	Av. Tiradentes, 387	Centro
Unibanco-União de Bancos Brasileiros S/A	Rua Rui Barbosa, 172	Centro

Bancos (2009)		
NOME	**ENDEREÇO**	**BAIRRO**
Banco Abn Amro Real S/A	Av. Tiradentes, 310	Centro
Banco Bradesco S/A	Rua Rui Barbosa, 46	Centro
Banco do Brasil S/A Agência Araguari	Rua Rodolfo Paixão, 189	Centro
Banco Itaú S/A Agência Araguari	Rua Rui Barbosa, 37	Centro
Banco Mercantil do Brasil S/A	Rua Rui Barbosa, 69	Centro
Banco Sicoob Aracoop	Rua Marciano Santos, 140	Centro
Caixa Econômica Federal	Av. Tiradentes, 387	Centro

HSBC Bank Brasil S/A Araguari	Av. Tiradentes, 134	Centro
Banco Sicoob Aracredi	Rua Jaime Gomes, 364	Centro
Unibanco	Rua Rui Barbosa, 172	Centro

Consórcios (1999)		
NOME	**ENDEREÇO**	**BAIRRO**
Adcar Administradora de Consórcios Araguarina SC Ltda	Rua Brasil Acciolly, 23	Centro

Consórcios (2009)		
NOME	**ENDEREÇO**	**BAIRRO**
Adcar Administradora de Consórcios Araguarina S/C	Rua Brasil Accioly, 23	Centro
Âncora Consórcio	Rua Humaitá, 49	Amorim
Consórcio Capim Branco e Energia	Rua Doutor Afrânio, 161	Centro
Consórcio Honda	Av. Coronel Teodolino Pereira Araújo, 1450	Centro
Consórcio Luiza	Rua Rodolfo Paixão, 296	Centro

Seguros (1999)		
NOME	**ENDEREÇO**	**BAIRRO**
Araseg Corretora de Seguros LTDA	Av. Tiradentes, 492	Centro
CD Seguros	Av. Coronel Teodolino Pereira de Araújo, 1273	Centro
Itaú Seguros S/A	Av. Minas Gerais, 2505	Centro
PHD Consultoria e Corretora de Seguros	Av. Coronel Teodollino Pereira Araújo, 2210	Centro
Sul América Seguros	Av. Tiradentes, 492	Centro
Toto Corretora de Seguros LTDA	Rua João Peixoto, 85	Centro

Seguros (2009)		
NOME	**ENDEREÇO**	**BAIRRO**
Aracor Triângulo Corretora de Seguros Ltda	Rua Virgílio de Melo Franco, 47	Centro
Araseg Araguari Corretora de Seguros Ltda	Rua Pedro Nasciutti, 383	Centro
Eli Administradora e Corretora de Seguros Ltda	Pça. Farid Nader, 134, sala 04	Centro
Kemp Corretora de Seguros	Rua Jaime Gomes, 1488	Centro
L Car Corretora de Seguros	Av. Coronel Teodolino Pereira Araújo, 657	Centro
Proinvest Corretora e Administradora de Seguros	Rua Jaime Gomes, 294	Centro
Puzzle Corretora de Seguros	Rua Olímpio dos Santos, 182	Centro
Riberal Corretora de Seguros de Vida	Av. Coronel Teodolino Pereira Araújo, 1273, sala 03	Centro
Total Corretora de Seguros Ltda	Av. Coronel Teodolino Pereira Araújo, 2210, sala 101	Centro
Toto Corretora de Seguros LTDA	Rua João Peixoto, 85	Centro
Udiseg Triângulo Corretora de Seguros LTDA	Rua Rui Barbosa, 460	Centro

Título - Araguari (MG): Hotéis, agências de turismo e empresas de organização de eventos (1999-2009)

Hotéis (1999)		
NOME	**ENDEREÇO**	**BAIRRO**
Big Hotel	Rua Marciano Santos, 45	Centro
Hotel Orsi	Rua Rui Barbosa, 333	Centro
Palace Hotel Empreendimentos Ltda	Praça Manoel Bonito, 164	Centro

Hotéis (2009)		
NOME	**ENDEREÇO**	**BAIRRO**
Big Hotel	Rua Marciano Santos, 45	Centro
Big Executive Hotel	Av. Minas Gerais, 1305	Centro
Hotel Del Rey	Pça da Constituição, 26	Centro
Hotel Havaí	Pça da Constituição, 237	Centro
Hotel Itália	Rua Uberaba, 147	Centro
Hotel Sogrão	Rua Coronel Carneiro, 50	Sibipiruna
Hotel União	Pça. da Constituição, 44	Centro
Monte Castro Executive Hotel	Av. Mato Grossso, 1870	Centro
Orsi Hotel	Rua Rui Barbosa, 333	Centro
Palace Hotel Empreendimentos Ltda	Pça. Manoel Bonito, 164	Centro
Big Hotel	Rua Marciano Santos, 45	Centro
Big Executive Hotel	Av. Minas Gerais, 1305	Centro

Agências de turismo (1999)		
NOME	**ENDEREÇO**	**BAIRRO**
Araminas Agência de Viagens Ltda	Rua Dr. Afrânio, 187	Centro
Iskema Agência de Viagens e Turismo Ltda	Av. Tiradentes, 272	Centro

Agências de turismo (2009)		
NOME	**ENDEREÇO**	**BAIRRO**
Gl Tour	Avenida Tiradentes, 272, sala 214	Centro
Iskema Agência de Viagens e Turismo Ltda	Avenida Tiradentes, 272, sala 216	Centro

Empresa de organização de eventos (1999)		
NOME	**ENDEREÇO**	**BAIRRO**
Buffet Chico's Promoções e Eventos	Rua Brasil Accioly, 35	Centro
Casa Blanca Buffet	Av. Minas Gerais, 275	Centro

Empresa de organização de eventos (2009)		
NOME	**ENDEREÇO**	**BAIRRO**
Casablanca Buffet Ltda	Avenida Minas Gerais, 275	Sibipiruna
Porto Arantes Buffet	Rua Afonso Pena, 910	Centro
Sayonara's Buffet	Avenida Mato Grosso, 2122	Centro
Styllus Buffet	Rua Antônio Camilo da Costa, 59	Bosque

Título - Araguari (MG): Imobiliárias (1999-2009)

Imobiliárias (1999)		
NOME	**ENDEREÇO**	**BAIRRO**
Arantes Imobiliária Ltda	Rua Marciano Santos, 479	Centro
Imobiliária Araguari Ltda	Rua José Carrijo, 495	Centro
Imobiliária Brejo Alegre	Rua Coronel José Ferreira Alves, 902	Centro
Imobiliária Castelo	Rua Rio Branco, 593	Centro
Imobiliária Expansão Imóveis	Rua Rodolfo Paixão, 52	Centro
Imobiliária da Jô	Rua Itumbiara, 851	Miranda
Imobiliária Localize	Rua Rio Branco, 441	Centro
Imobiliária Mário Nunes	Pça. Padre Nilo Tabuquini, 70	Centro
Imobiliária Pilar Projetos Construções e Empreendimentos Ltda	Pça. Doutor José Jehovah Santos, 70	Centro
Imobiliária Santa Júlia	Pça. Manoel Bonito, 176	Centro
Jarudore Empreendimentos Imobiliários	Rua Virgílio de Melo Franco, 47	Centro
Método Araguarina de Imóveis Ltda	Pça. Manoel Bonito, 92	Centro
NC Empreendimentos Ltda	Av. Batalhão Mauá, 505	Centro

Imobiliárias (2009)		
NOME	**ENDEREÇO**	**BAIRRO**
Buriti Imóveis Ltda	Rua Virgílio de Melo Franco, 230	Centro
Imbiliária Santa Helena	Avenida Batalhão Mauá, 1236	Centro
Imobiliária Araguari Ltda	Rua José Carrijo, 495	Centro
Imobiliária Brejo Alegre	Rua Coronel José Ferreira Alves, 902	Centro
Imobiliária Castelo	Rua Rodolfo Paixão, 420	Centro
Imobiliária Cn Imóveis	Rua Pedro Nascuitti, 766	Centro
Imobiliária Dimas Ltda	Rua Rio Branco, 399	Centro
Imobiliária Eduardo Imóveis	Rua Marciano Santos, 726	Centro
Imobiliária Localize	Rua Rio Branco, 441	Centro
Imobiliária Real Assesoria Contábil	Rua Quinca Mariano, 337, sala 311	Centro
Imobiliária Santa Júlia	Pça. Manoel Bonito, 180	Centro
Imobiliária Sopranzetti Negócios Imobiliários	Rua Elias Peixoto, 147	Centro
Marco Imóveis	Rua Coronel Lindolfo França, 320, sala 4	Centro
Pilar Projetos Construções e Empreendimentos Imobiliários Ltda	Pça. Doutor José Jehovah Santos, 70	Centro

Título - Araguari (MG): Clínicas médicas (1999-2009)

Clínicas Médicas (1999)		
NOME	**ENDEREÇO**	**BAIRRO**
Cardiologia Pediátrica Dr. José Samuel de Paula	Av. Coronel Teodolino Pereira de Araújo, 1273, sala 8	Centro
Centro Cardiológico de Araguari	Rua Rodolfo Paixão, 169	Centro
Centro de Diagnóstico do Coração	Av. Coronel Teodolino Pereira de Araújo, 1273	Centro
Centro de Reabilitação Fisioterápica Ltda	Rua João Peixoto, 53	Centro
Centro de Tomografia	Av. Coronel Teodolino Pereira de	Centro

Computadorizada Araguari Ltda	Araújo, 1370	
Centro Estético Regina Ferrari	Rua Marciano Santos, 51	Centro
Centro Integrado de Reabilitação Física	Pça. Manoel Bonito, 30	Centro
Centro Oftalmológico de Araguari Ltda	Rua Rio Branco, 636	Centro
Cirurgia Plástica Dr. Heal Brein L. Ferreira	Av. Coronel Teodolino Pereira Araújo, 1395	Centro
Clínica de Doença dos Rins	Rua Doutor Afrânio, 92	Centro
Clínica de Estética Needs	Rua Rio Branco, 554	Centro
Clínica de Estética Nova Imagem	Travessa São Bento, 5	Centro
Clínica de Fisioterapia Cor & Ação	Rua Olga Daher, 54	Sibipiruna
Clínica de Fisioterapia e Ortopedia Fisiomed	Rua Rio Branco, 645	Centro
Clínica de Fisioterapia Santa Clara	Rua Manoel Cruz Póvoa, 215	Industrial
Clínica de Geriatria Maria Tereza	Av. Minas Gerais, 1284	Centro
Clínica Dr. Sílvio França	Rua Rio Branco, 167	Centro
Clínica Estética Dela Derme	Rua Pedro Nasciutti, 309	Centro
Clínica Geral e Prótese	Rua Jaime Gomes, 240	Centro
Clínica Médica Dr. Lourival P. Barbosa Neto	Rua José do Patrocínio, 60	Centro
Clínica Nefrológica	Rua Dr. Afrânio, 100	Centro
Clínica Recuperarte Fisioterapia Ltda	Rua Jaime Gomes, 582	Centro
Clínica Santa Maria	Av. Coronel Teodolino Pereira Araújo, 741	Centro
Clínica Santo Agostinho	Rua Jaime Gomes, 1011	Centro
Clínica São Lucas	Av. Tiradentes, 486	Centro
Della Derme Cabelo e Pele	Rua Pedro Nascuitti, 309	Centro
Fisio & Saúde Clínica de Fisioterapia e Hidroginástica	Rua Juvenil Alves de Melo, 69	Amorim
Fisiotê Clínica de Reabilitação Fisioterápica	Rua Jaime Gomes, 247	Centro
Gastrocentro - Centro de Endoscopia do Aparelho Digestivo Ltda	Rua Rio Branco, 560	Centro
Integrar Clínica de Fisioterapia	Rua Afonso Pena, 326	Centro
Nuance Centro Estético Cida Hipólita	Rua Rui Barbosa, 460	Centro
Ortofisio Centro de Reabilitação Física Ltda	Rua Padre Lafaiete, 379	Centro
Stampa Clínica de Estética	Rua Brasil Acciolly, 116	Centro
Ultra Sonografia Araguari Ltda	Av. Tiradentes, 486	Centro

Clínicas Médicas (2009)		
NOME	**ENDEREÇO**	**BAIRRO**
Centro Cardiológico de Araguari	Rua Jaime Gomes, 210	Centro
Centro de Diagnóstico do Coração	Av. Coronel Teodolino Pereira Araújo, 1273, loja 7	Centro
Centro de Tomografia Computadorizada Araguari	Av. Coronel Teodolino Pereira de Araújo, 1370	Centro
Centro Estético Chic Bell	Av. Coronel Teodolino Pereira Araújo, 1273, loja 3	Centro
Centro Estético Regina Ferrari	Rua Marciano Santos, 51	Centro
Centro Oftalmológico de Araguari	Rua José do Patrocínio, 60	Centro

Clínica da Mulher	Av. Tiradentes, 481	Centro
Clínica de Estética e Geriatria Maria Tereza	Av. Coronel Teodolino Pereira Araújo, 123	Centro
Clínica de Fisioterapia Araguari	Rua Rio Branco, 526	Centro
Clinica de Fisioterapia Cor & Ação	Rua Rio Branco, 130, sala 4	Centro
Clínica de Fisioterapia Movimento	Rua Paranaguá, 59	Maria Eugênia
Clínica de Fisioterapia e Ortopedia - Fisiomed	Rua Rio Branco, 645	Centro
Clínica dos Pés	Rua Afonso Pena, 243	Centro
Clínica Dr. Sílvio França	Rua Rio Branco, 167	Centro
Clinica Fisioterapia Santa Clara	Rua Manoel da Cruz Póvoa, 215	Industrial
Clinica Nossa Senhora Aparecida	Rua Jaime Gomes, 1011	Centro
Clínica Santa Maria	Av. Coronel Teodolino Pereira Araújo, 741	Centro
Clinica Santa Marta	Rua Rio Branco, 130	Centro
Clinica São Lucas	Av. Tiradentes, 486	Centro
Clínica Ultrasonografia Ginecologia Obst. Nilson Floria	Rua Rodolfo Paixão, 161, sala 3	Centro
Stampa Cabelo e Pele	Rua Rio Branco, 295	Centro
Fisio Saúde Clínica de Fisioterapia e Hidroginástica	Pça. Juvenil Alves de Melo, 69	Amorim
Fisiovida Clínica de Reabilitação Física Ltda	Pça. Farid Noder, 143	Centro
Gastrocentro	Rua Rio Branco, 560	Centro
Ortofisio Centro de Reabilitação Física Ltda	Rua Padre Lafaiete, 379	Centro
Ultra Imagem e Diagnóstico	Rua Afonso Pena, 287	Centro
Ultracenter Ultrasonogrfia Especializada	Rua Rodolfo Paixão, 161, 3º andar	Centro
Ultrasonografia Araguari Ltda	Rua Rodolfo Paixão, 161, sala 4	Centro

Título - Araguari (MG): Laboratórios (1999-2009)

Laboratórios (1999)		
NOME	**ENDEREÇO**	**BAIRRO**
Laboratório de Análises Clínicas Adolfo Lutz Ltda	Rua Doutor Afrânio, 125	Centro
Laboratório de Análises Clínicas Santa Lúcia	Av. Tiradentes, 455	Centro
Laboratório de Análises Clínicas São José Ltda	Rua Brasil Acciolly, 400	Centro
Laboratório de Análises Exames Clínico Laboratoriais	Rua Afonso Pena, 658	Centro
Laboratório Central Patologia e Hematologia Clínica	Rua João Peixoto, 23	Centro
Laboratório de Análises Clínicas Dr. Reinaldo Caetano	Rua Rio Branco, 636	Centro
Laboratório de Análises Clínicas Hirono	Av. Tiradentes, 272	Centro
Laboratório de Análises Clínicas Prevenção	Av. Coronel Teodolino Pereira Araújo, 1273	Centro
Laboratório de Patologia Clínica São	Av. Tiradentes, 259	Centro

Sebastião Ltda		
Laboratório Pio XII Ltda	Rua Marciano Santos, 173	Centro
Laboratório Santa Apolônia Ltda	Av. Joaquim Anibal, 193	Centro

Laboratórios (2009)		
NOME	**ENDEREÇO**	**BAIRRO**
Diagnóstico Laboratório de Análises Clínicas	Rua José do Patrocínio, 56	Centro
IAP Instituto Araguari de Patologia	Av. Tiradentes, 382	Centro
Laboratório Análises Clínicas Dr. Antônio Reinaldo Caetano	Rua Rio Branco, 636	Centro
Laboratório Central de Patologia e Hematologia Clínica	Av. Coronel Teodolino Pereira Araújo, 700	Centro
Laboratório de Análises Clínicas Lac	Rua Profª. Lourdes Naves, 750	Centro
Laboratório de Análises Clínicas Prevenção	Rua Rodolfo Paixão, 91	Centro
Laboratório de Análises Clínicas Santa Lúcia	Av. Tiradentes, 455	Centro
Laboratório de Análises Clínicas São José Ltda	Rua Brasil Acciolly, 400	Centro
Laboratório de Patologia Clínica São Sebastião	Av. Tiradentes, 259	Centro
Laboratório Pio XII Ltda	Rua Marciano Santos, 173	Centro
Laboratório Pronto Socorro	Pça. Constituição, s/n	Centro
Laboratórios Baldacci S/A	Rua Aurélio de Oliveira, 555, sala 12	Centro
NC Lab. Patologia Cirúrgica e Citopatologia	Rua Tertuliano Goulart, 403, sala 3	Centro

Título - Araguari (MG): Hospitais (1999-2009)

Hospitais (1999)		
NOME	**ENDEREÇO**	**BAIRRO**
Hospital Maternidade Santa Catarina	Pça. Padre Nilo Tabuquini, 129	Centro
Hospital Santa Marta Ltda	Rua Quinca Mariano, 119	Centro
Hospital Santo Antônio Ltda	Av. Coronel Teodolino Pereira Araújo, 1395	Centro
Hospital São Sebastião Ltda	Av. Tiradentes, 259	Centro
Santa Casa de Misericórdia	Pça. Dom Almir Marques Ferreira, 2	Centro

Hospitais (2009)		
NOME	**ENDEREÇO**	**BAIRRO**
Hospital Santo Antônio Ltda	Av. Teodolino Pereira Araújo, 1370	Centro
Hospital São Sebastião Ltda	Av. Tiradentes, 259	Centro
Santa Casa de Misericórdia	Pça. Dom Almir Marques Ferreira, 2	Centro

ANEXOS

ANEXO 1

ANEXO 1

ROTEIRO DE ENTREVISTA - Representantes da vida social e política da cidade de Araguari (MG)

Instituição: Universidade Federal de Uberlândia - Programa de Pós-Graduação em Geografia

Curso: Mestrado em Geografia

Título da dissertação: "(RE)CONFIGURAÇÕES ESPACIAIS NA CIDADE MÉDIA: a análise de Araguari no Triângulo Mineiro (MG)"

Autora: Flávia Aparecida Vieira de Araújo

Orientadora: Profª. Drª. Beatriz Ribeiro Soares

Data da realização da entrevista: ___/ ___/ ____

Nome: _____

Idade: _____

Profissão: _____

Tempo de moradia na cidade: _____

1. Em sua opinião, qual foi a importância das ferrovias (Mogiana e Estrada de Ferro Goiás) para a economia da cidade de Araguari?
2. Como era o comércio da cidade na época em que essa era um entroncamento ferroviário?
3. Você considera que a cidade exercia uma importante influência na região? Por quê?
4. Como era a vida social na cidade?
5. Você observava uma grande quantidade de pessoas de municípios vizinhos que vinham para Araguari? Quais eram esses municípios e quais os motivos pelos quais elas vinham para essa cidade?
6. Qual foi o período em que a cidade viveu o "auge" de seu desenvolvimento?
7. Você acha que a cidade ficou prejudicada com a transferência da sede da Estrada de Ferro Goiás para a cidade de Goiânia? Por quê?
8. Quais as principais mudanças você observa atualmente em comparação à dinâmica que a cidade possuía no início do século?
9. Você acha que a cidade não acompanhou o mesmo ritmo de desenvolvimento de outros municípios vizinhos? Por quê?
10. Quais os fatores você considera que interferiram para a perda de importância de Araguari na região?
11. Quais são suas expectativas em relação ao futuro social e econômico de Araguari?

ANEXO 2

ANEXO 2

ROTEIRO DE ENTREVISTA – Ferroviários da cidade de Araguari (MG)

Instituição: Universidade Federal de Uberlândia - Programa de Pós-Graduação em Geografia
Curso: Mestrado em Geografia
Título da dissertação: "(RE)CONFIGURAÇÕES ESPACIAIS NA CIDADE MÉDIA: a análise de Araguari no Triângulo Mineiro (MG)"
Autora: Flávia Aparecida Vieira de Araújo
Orientadora: Profª. Drª. Beatriz Ribeiro Soares
Data da realização da entrevista: ___/ ___/ ____
Nome: _____
Idade: _____
Profissão: _____
Tempo de moradia na cidade: _____

1. Em sua opinião, qual foi a importância das ferrovias (Mogiana e Estrada de Ferro Goiás) para a economia da cidade de Araguari?
2. Você acha que ser um trabalhador da ferrovia representava um papel importante na sociedade araguarina? Por quê?
3. Em sua opinião, ocupar o cargo de diretor da ferrovia à época representava uma posição de "status social"? Por quê?
4. Você considera que os ferroviários contribuíram para o desenvolvimento da cidade de Araguari na época da ferrovia? Por quê?
5. Você acha que a transferência da sede da Estrada de Ferro Goiás para a cidade de Goiânia gerou impactos para a cidade de Araguari? Por quê?

ANEXO 3

ANEXO 3

ROTEIRO DE ENTREVISTA - Membros de famílias “tradicionais” da cidade de Araguari

Instituição: Universidade Federal de Uberlândia - Programa de Pós-Graduação em Geografia
Curso: Mestrado em Geografia
Título da dissertação: “(RE)CONFIGURAÇÕES ESPACIAIS NA CIDADE MÉDIA: a análise de Araguari no Triângulo Mineiro (MG)”
Autora: Flávia Aparecida Vieira de Araújo
Orientadora: Profª. Drª. Beatriz Ribeiro Soares
Data da realização da entrevista: ___/ ___/ ____
Nome: _____
Idade: _____
Profissão: _____
Tempo de moradia na cidade: _____

1. Em sua opinião, qual foi a importância das ferrovias (Mogiana e Estrada de Ferro Goiás) para a economia da cidade de Araguari?
2. Você considera que a cidade de Araguari exercia uma importante influência na região? Por quê?
3. Considerando o contexto social de Araguari na época da ferrovia, os representantes do poder político eram os membros das famílias mais “ricas” da cidade? Por que acha que isso acontecia?
4. Você considera que as famílias que possuem maior poder aquisitivo atualmente são as mesmas que eram consideradas influentes na cidade à época da ferrovia? Por quê?
5. Você acha que a transferência da sede da Estrada de Ferro Goiás para a cidade de Goiânia gerou impactos para a cidade de Araguari? Por quê?

ANEXO 4

ANEXO 4

ROTEIRO DE ENTREVISTA: Moradores da cidade de Araguari (MG)

Instituição: Universidade Federal de Uberlândia - Programa de Pós-Graduação em Geografia
Curso: Mestrado em Geografia
Título da dissertação: "(RE)CONFIGURAÇÕES ESPACIAIS NA CIDADE MÉDIA: a análise de Araguari no Triângulo Mineiro (MG)"
Autora: Flávia Aparecida Vieira de Araújo
Orientadora: Profª. Drª. Beatriz Ribeiro Soares
Data da realização da entrevista: ___/ ___/ ____
Nome: _____
Idade: _____
Profissão: _____
Tempo de moradia na cidade: _____

1. Por que você escolheu Araguari para viver?
2. Você acha que Araguari consegue atender a todas as necessidades de sua população em relação aos principais serviços, como saúde e educação? Por quê?
3. Em sua opinião, qual é a importância da UNIPAC no contexto local e também regional de Araguari?
4. Você acha que essa instituição consegue exercer uma polarização em relação ao serviço que oferece?
5. Em sua opinião, a cidade consegue exercer uma polarização, em relação a municípios menores, quanto aos serviços de saúde oferecidos pelos estabelecimentos públicos e privados?
6. Em sua opinião, quais fatores explicam o grande fluxo de pessoas que partem diariamente de Araguari e se dirigem a Uberlândia?
7. Você acha que a relação estabelecida entre Araguari e Uberlândia é de dependência ou complementaridade? Por quê?
8. Apesar da inegável polarização de Uberlândia no Triângulo Mineiro, qual é o papel desempenhado por Araguari nessa região?
9. Quais são suas expectativas em relação ao futuro social e econômico de Araguari?

10. Em sua opinião, quais são os setores em que a cidade precisa de investimentos para que possa voltar a desempenhar a importância que possuía no cenário regional, à época da ferrovia?