

## AVISO AO USUÁRIO

A digitalização e submissão deste trabalho monográfico ao *DUCERE: Repositório Institucional da Universidade Federal de Uberlândia* foi realizada no âmbito do Projeto *Historiografia e pesquisa discente: as monografias dos graduandos em História da UFU*, referente ao EDITAL Nº 001/2016 PROGRAD/DIREN/UFU (<https://monografiashistoriaufu.wordpress.com>).

O projeto visa à digitalização, catalogação e disponibilização online das monografias dos discentes do Curso de História da UFU que fazem parte do acervo do Centro de Documentação e Pesquisa em História do Instituto de História da Universidade Federal de Uberlândia (CDHIS/INHIS/UFU).

O conteúdo das obras é de responsabilidade exclusiva dos seus autores, a quem pertencem os direitos autorais. Reserva-se ao autor (ou detentor dos direitos), a prerrogativa de solicitar, a qualquer tempo, a retirada de seu trabalho monográfico do *DUCERE: Repositório Institucional da Universidade Federal de Uberlândia*. Para tanto, o autor deverá entrar em contato com o responsável pelo repositório através do e-mail [recursoscontinuos@dirbi.ufu.br](mailto:recursoscontinuos@dirbi.ufu.br).

**GEOVANNA DE LOURDES ALVES RAMOS**

**ESTRADAS DE RODAGEM: VIAS IMPERIAIS À LUZ DA  
IMPREENSA – 1955 – 1960.**

**Graduação em História**

**Universidade Federal de Uberlândia – Julho/ 2004**

GEOVANNA DE LOURDES ALVES RAMOS

ESTRADAS DE RODAGEM: VIAS IMPERIAIS À LUZ DA IMPRENSA – 1955 – 1960

Monografia apresentada à Banca Examinadora da Universidade Federal de Uberlândia, como exigência parcial para obtenção do título de Graduada em História, sob orientação da Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Dilma Andrade de Paula.

Uberlândia

2004

Banca Examinadora

---

Profª Drª Dilma Andrade de Paula  
( orientadora )

---

Profª Drª Heloisa Helena Pacheco Cardoso  
( Examinadora )

---

Profª Drª Célia Rocha Calvo  
( Examinadora )

Dedico este trabalho à minha filha Aline e  
ao meu filho Glaucos,  
com todo o meu amor e carinho.

## Agradecimentos

Agradecer neste momento significa relembrar os momentos que passei na Universidade após muitos anos sem estudar. Muitas foram as pessoas que tiveram de alguma forma contato comigo nesta longa jornada. Assim, primeiramente começo agradecendo a Deus pela longa caminhada, minha mãe Aparecida e ao meu pai Jaime ( *in memoriam* ) que me deram vida e perseverança para continuar sempre lutando pelos meus ideais.

A minha filha Aline pelo imenso orgulho que tem de mim e ao meu filho Glaucos por sempre acreditar em meu potencial intelectual.

Aos meus irmãos Geovanni, Georthon e Gislene, por terem tido muita paciência comigo nos momentos difíceis da minha vida e em nossa infância.

A todos os professores e colegas do curso, pelas discussões em sala de aula que muito contribuíram para minha vida acadêmica e embasamento teórico – metodológico.

A João Batista, Gaspar, Maria Helena, mais que funcionários do Instituto de História, mas sim grandes e carinhosos amigos.

Aos funcionários da Arquivo Público Municipal de Uberlândia e ao CDHIS – Centro de Documentação em História, pela ajuda a consulta em seus acervos. Agradeço a Maria de Fátima, Maucia, Cristiane, Sérgio Daniel, Florianana, Dulcina, Velson e Marta com amor e carinho.

À banca examinadora por aceitar compartilhar comigo um momento tão especial de minha vida e pelas contribuições que, com certeza irão contribuir para futuros estudos.

À minha orientadora, Dilma, pela paciência, pelos conselhos, pelo carinho, pela humildade e competência para a realização deste trabalho pois, sem ela não seria possível realizá-lo.

## *ESTRADAS*

*Estradas! Faixas de terra, em tôdas as terras, sendas e sendas que se perdem  
na distância de desconhecidas distâncias e que parecem ocultar em cada  
curva a fôrça misteriosa de um apêlo, a eterna tentação de uma linda  
promessa...*

*Caminhos silvestres que atraem a nossa fantasia, porque envôltos  
permanecem, no segrêdo das matas, das florestas e dos bosques, envôltos  
sempre no encanto do ignorado...*

*Estradas que tão belas parecem assim divisadas e que desejaríamos  
percorrer... porque não sabemos aonde vão ter e porque as imaginamos bem  
diversas, bem mais suaves do que as sendas agrestes que somos obrigados a  
palmilhar, carregando sôbre os ombros, invisível cruz, a fadiga dorida de  
tantos e tantos passos vãos...*

*Estradas... Secretos caminhos de misteriosos apêlos... que de longe  
contemplamos, mas que o Destino nos proíbe sempre conhecer...*

*Sylvia Patrícia*

O reporter 10/12/1958.

## RESUMO

Esta pesquisa se propôs em analisar as rodovias que cortam a região Oeste de Minas Gerais, dando ênfase na rodovia federal BR - 050. Grandes empreendimentos foram incentivados na política de transportes e na indústria automobilística. A divulgação desses dados e a propaganda nessa direção é perceptível nos jornais locais da cidade de Uberlândia, '*Correio de Uberlândia*' e '*O Reporter*' como também a revista '*Manchete*', e estas são as fontes que utilizei para o estudo.

Analisamos o meio de Transporte Ferroviário na região e como a renda daí advinda pelo transporte de produtos, máquinas, matéria prima e pessoal, o Triângulo Mineiro foi sendo inserido no quadro da economia nacional. Neste contexto, o papel da ACIUB - Associação Comercial, Industrial e Agropecuária de Uberlândia no sentido de 'viabilizar' a construção das rodovias na região.

Dentre outras problemáticas, captamos o papel da elite política e econômica que por meio da Imprensa introduziu a Ideologia que esta região representava desde denominada 'Sertão da Farinha Podre' uma região de futuro. A região já vinha sendo 'moldada' para se tornar o denominado 'ponto de passagem' no contexto econômico nacional, ou seja, desde finais do século XIX, com a construção da Estrada de Ferro Mogiana em 1896.

Vários conchaves políticos foram traçados para a implementação desta extensa rede viária que corta a região. No entanto, percebemos que uma vez sedimentada e interiorizada, a Ideologia processa-se no interesse da classe dominante, eliminando e negando os interesses dos outros grupos e classes sociais.

|                                                                                                         |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Geovanna de Lourdes Alves Ramos. Estradas de Rodagem: Vias Imperiais à luz da Imprensa –<br>1955 - 1960 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|

## SUMÁRIO

|                                                                |    |
|----------------------------------------------------------------|----|
| Apresentação                                                   | 02 |
| Capítulo 1. RODOVIA X FERROVIA                                 | 09 |
| 1.1- Expansão Viária no Triângulo Mineiro                      | 09 |
| 1.2- Estado e Rodovias                                         | 19 |
| 1.3- Evolução da Rede Federal no Triângulo Mineiro             | 25 |
| Capítulo 2. TRIÂNGULO MINEIRO: Região do Futuro?               | 32 |
| 2.1-Imaginário e Ideologia progressista na região Triangulina  | 32 |
| 2.2- O Papel da Imprensa na representação do Discurso Político | 45 |
| CONSIDERAÇÕES FINAIS                                           | 56 |
| BIBLIOGRAFIA                                                   | 59 |
| FONTES                                                         | 63 |

## APRESENTAÇÃO

Ao pensar num projeto e tema de pesquisa, me defrontei com algumas dúvidas sobre o que pesquisar. De imediato, intentava pesquisar as rodovias que cortam a região Sudeste do País mas, como um projeto de Monografia - de praxe, não deve ser muito extenso - me propus a analisar o processo de construção das rodovias federais que cortam a parte oeste de Minas Gerais. Dentre estas a BR – 050. A escolha de fazer uma análise mais aprofundada na rodovia BR - 050 se deve ao fato da mesma fazer a ligação com a capital federal.

Grandes empreendimentos foram incentivados na política dos transportes e na indústria. A divulgação dessas grandes conquistas é perceptível nos jornais locais da cidade de Uberlândia como também a revista “*Manchete*”, fonte a nível nacional, e que será fundamental para minha análise.

Neste esboço inicial, tenho inúmeras questões que possam fundamentar para uma possível explicação sobre a construção de tantas estradas de grandes proporções ligando Minas Gerais a outras regiões como, por exemplo, a região Centro - Oeste. Seria somente a implantação da Indústria Automobilística no Brasil? A partir desse questionamento, se pode supor que seria essa a razão para a abertura de novos mercados consumidores? Ou seria também, a concretização dos planos rodoviários previstos no governo de JK?

Ao iniciar o pré-projeto, as disciplinas cursadas, as longas conversas com minha orientadora prof. Dr<sup>a</sup>. Dilma Andrade de Paula, começava a se converter em projeto de pesquisa. E nossas reuniões eram repletas de *isto não está bom, isto precisa melhorar* me deixavam na dúvida e imatura para seguir em frente.

Assim, meu propósito neste estudo é pesquisar no que de fato se constitui a abertura de tantas rodovias no oeste de Minas Gerais, analisando o papel que este eixo rodoviário teve para a construção da ‘*modernidade e desenvolvimento econômico*’ da região.

Cabe ressaltar, que será também fundamental analisar o impacto que teve a construção de Brasília no crescimento da região a ser analisada. A região triangulina foi considerada o grande celeiro para abastecer a capital federal e as regiões próximas,

devido a isso, grandes empreendimentos foram incentivados no setor atacadista de alimentos.

Os anos J.K. podem ser considerados de estabilidade política, aliás pode-se dizer que foram embalados por grande crescimento econômico principalmente pela construção da nova capital do Brasil: Brasília. A propaganda oficial, “*os cinquenta anos em cinco*”, adotou estratégias e políticas que tinham como objetivo central expandir a economia brasileira. Partindo dessa premissa, captar as características que possibilitaram e abriram caminho para aquilo que é considerado como progresso: a capacidade de mobilização de sua elite econômica e política, no sentido de colocar em prática o seu projeto de desenvolvimento.

A política econômica de Juscelino foi definida no Programa de Metas, que abrangia 31 objetivos, distribuídos em seis grandes áreas: energia, transportes, alimentação, indústrias de base, educação e a construção de Brasília.

O Estado de Kubistchek visava intervir no setor de infra-estrutura como também na industrialização. Para tanto, atraiu capitais estrangeiros, concedendo-lhes facilidades, como explicita Maria Antonieta P. Leopoldi,

*“... um investidor estrangeiro podia trazer para o Brasil equipamentos para formar uma nova empresa ou ampliar uma já existente. A conversão do capital representado pelos equipamentos importados era feita pela taxa de câmbio livre, o que equivalia a uma quantidade maior em cruzeiros e constituía, portanto, um claro subsídio ao capital estrangeiro”<sup>1</sup>.*

Assim, a ideologia nacionalista perdia espaço para o desenvolvimento e as empresas estrangeiras obtinham facilidades que viabilizariam uma maior integração nacional. A legislação facilitou os investimentos estrangeiros em áreas consideradas prioritárias pelo governo: indústria automobilística, transportes aéreos e estradas de ferro, eletricidade e aço.

O Programa de Metas atingiu resultados impressionantes, sobretudo no setor industrial, que cresceu em 80%. Associado à instalação da indústria automobilística, o governo Kubistchek alcançou grandes proporções em relação a governos anteriores, já que existiam montadoras e fábricas de autopeças no Brasil. Com o incentivo à produção de automóveis e caminhões, as grandes empresas multinacionais, como a Willys Overland, a Ford, a Volkswagen e a General Motors, concentraram-se no ABC

---

<sup>1</sup> GOMES. Angela de Castro (org.). *O Brasil de JK*. Editora da Fundação Getúlio Vargas, p. 80.

paulista<sup>2</sup> - área da Grande São Paulo que abrange os municípios de Santo André, São Bernardo e São Caetano - , alterando a fisionomia daquela região.

Criando uma '*civilização do automóvel*', a tendência a fabricar automóveis cresceu e com isto as ferrovias foram na prática abandonadas, tornando o país cada vez mais dependente da extensão e conservação das rodovias, já que as estradas são componentes da malha rodoviária que transportam mercadorias e pessoas tanto das cidades quanto das zonas rurais.

Essas rodovias contribuem significativamente para o desenvolvimento do país. Ademais escoam a produção agrícola e conduzem a comunidade rural a mercados consumidores, educação, saúde, lazer, entre tantas outras atividades. Observa-se a influência impressionante da penetração rodoviária no interior do país, semeando povoações, ao longo dos percursos, ampliando as formações urbanas, valorizando terras, propagando o bem estar e o progresso, por zonas e processos os mais diversos.

Mas, também, provoca desajustes. Temos conhecimento de estudos acadêmicos demonstrando rivalidades entre cidades quanto à questão de traçados rodoviários que podiam beneficiar alguns em detrimento a outros<sup>3</sup>.

As estradas surgem com a função de atender o desenvolvimento no país mas todo o território sofre alterações. Isto significa que, o desenvolvimento se dá na economia porém, os efeitos são contraditórios. A facilidade do transporte rodoviário propiciado pela rodovia, abalou o comércio local em muitas regiões providas por este tipo de transporte, provocou a marginalização dos atacadistas que, armazenando as mercadorias, vendiam os gêneros por preços exorbitantes nas entre-safras.

O transporte ferroviário perdeu a importância e não pôde competir com o transporte rodoviário (em termos de custo e eficiência), em segundo lugar, não tendo ainda sido construídas pontes sobre os rios, as cidades ficavam isoladas e parte das funções locais e regionais que exerciam passaram a ser executadas pelos novos centros que surgiram e surgem à beira da estrada.

Estes, por sua vez, acumulam funções até então desconhecidas, como exemplo, a atender o tráfego da estrada e motoristas de diferentes modalidades. É assim que surgem

---

<sup>2</sup> LIMONCIC, Flávio. *A civilização do automóvel: a instalação da indústria automobilística no Brasil e a via brasileira para uma improvável modernidade fordista, 1956 – 1961*. Rio de Janeiro, 1997. Dissertação - Mestrado em História – Universidade de São Paulo.p.107.

<sup>3</sup> CARVALHO, Rosana Areal de; FILHO, Eloy Alves. *O Papel da Associação Comercial, Industrial e Agropecuária na Industrialização de Uberlândia – 1950 – 1970*. História & Perspectivas, Uberlândia, ( 22 ) : 115 – 142, Jan./ Jun. 2000.

atividades típicas de centros de beira de estrada, como postos de gasolina, bares, restaurantes, butecos que vendem produtos diversos, hotéis, entre outros.

O início da expansão rodoviária acelerou a mercantilização da economia, abrindo espaços geoeconômicos dentro do país, ampliando a aplicação de capitais tanto nacionais como estrangeiros, possibilitando uma integração da economia brasileira dentro e fora do país.

Retrocedendo no tempo, mas continuando a temática e o enfoque, Dilma Andrade de Paula<sup>4</sup> em sua tese de doutorado, trabalha a trajetória histórica da construção ferroviária a nível internacional e particularmente o Brasil. O objetivo da autora é contextualizar alguns processos de desativação de ramais ferroviários em diversos países e como ocorreu uma revolução, com a introdução da máquina a vapor, criando-se as ferrovias.

Paula deu ênfase, que a ‘*era ferroviária*’ chegava ao fim em que a tentativa de recuperação seria difícil, ou seja, o aparelho do Estado até a década de 20 - incentivou esta modalidade de transporte – posteriormente assumiu uma política de desmonte, argumentando que o País estava em vias do progresso – rodovias – e as ferrovias representavam o arcaico.

Na terceira parte de sua tese - “O Império das Rodovias”, Paula procura analisar a política dos transportes, considerando o Estado como ‘relação de forças’. O marco central foi dado para a política dos transportes nos anos 1950 – 1960, recuperando momentos das décadas de 1930/1940 quando se esboçou a transformação do padrão rodoviário para os transportes. Em particular, trata da emergência do “rodoviarismo”, ressaltando os interesses das empresas nacionais e o setor internacional da produção automobilística após 1950.

Esse estudo favoreceu o amadurecimento de algumas questões que me preocupavam e que não tinha ainda muita clareza. Dentro dessas questões, estava presente a mudança na política de transportes e Paula deixa claro, em seu trabalho, a tendência de estudar esse processo. A autora privilegia o político, sem no entanto desprezar outros aspectos, como o econômico. No meu trabalho, também privilegio o político como também, pretendo investigar outros aspectos que determinam ou são por ele determinados.

---

<sup>4</sup> PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974*. Niterói, 2000. Tese de Doutorado - Universidade Federal Fluminense, p.123-124.

Outro trabalho que analisa a questão dos transportes é a dissertação do historiador Flávio Limonic<sup>5</sup>, que estuda as trajetórias entre ferrovias e rodovias. O autor fornece subsídios para analisar o avanço da indústria automobilística no Brasil.

Limonic oferece muitas possibilidades de conhecermos como se deu o processo de instalação da indústria automobilística no Brasil dos anos 50 incorporando os cenários político, econômico e cultural do país. Não foi somente, segundo o autor, a incorporação tecnológica, mas sim um projeto de modernidade, hegemônico no pós-guerra e de inspiração norte-americana, que visava o automóvel seu elemento central. A partir dos teóricos como David Harvey, Robert Boyer, Alain Lipietz, Claus Offe & Volker Ronge e de Pierre Bourdieu, Limonic visa demonstrar que, com a instalação desta indústria, consolidou-se no País um novo padrão de capitalismo. É um caminho que me proponho a seguir, pois o autor procura nas fontes o emergir da instalação da indústria automobilística.

O trabalho de Carlos Antônio Brandão<sup>6</sup> em muito contribuirá para nossa pesquisa; em vias de que analisa a região aqui em estudo. O autor reflete o Triângulo Mineiro partindo da sua ‘genealogia’ contextualizando as ‘fases’ da periodização em capítulos.

Na primeira parte, denominada ‘fase da ocupação’, o autor analisa como se deu o processo de exploração de minerais da região. Brandão também percorre toda a trajetória da mercantilização regional, apontando o que seria imprescindível para impor uma dinâmica regional. Uma transformação nos meios de transporte, corroboraria para articular a economia mercantil, já que o existente (transporte de cargas em mula) era considerado inadequado.

Brandão discute a chegada da ferrovia ao Triângulo, em 1888 e como a região consolidou-se enquanto entreposto comercial (Goiás/São Paulo) abastecendo o complexo cafeeiro paulista e distribuindo produtos para a região Centro-Oeste. Posteriormente, faz um estudo da hegemonia capitalista comercial e seu impacto regional. Por fim, converge sua pesquisa ao estudo contemporâneo, indagando à construção de Brasília e como a meta-síntese do governo de Juscelino Kubistchek contribuiu para consolidar a região Oeste de Minas como grande pólo armazenador, processador de produtos agrícolas e (re)distribuidor/atacadista de mercadorias<sup>7</sup>.

---

<sup>5</sup> LIMONCIC, Flávio, op. cit.

<sup>6</sup> BRANDÃO, Antônio Carlos. *Triângulo Capital Comercial, Geopolítica e Agroindústria*. Belo Horizonte, 1989. Dissertação de Mestrado.

<sup>7</sup> BRANDÃO, A. C. , op. cit., p. 6.

Uma das fontes que trabalho é a *'Revista Manchete'*, priorizando os anos que vão de 1955 a 1960. Porém, ao pensar em utilizar este tipo de fonte, busquei entender um pouco mais sobre a análise de discurso – a mesma procura compreender a linguagem enquanto trabalho simbólico - parte do trabalho do homem e da sua história. Conforme Eni Orlandi, *“o discurso é (...) palavra em movimento, prática de linguagem: com o estudo do discurso observa-se o homem falando”*<sup>8</sup>. Assim, a análise de discurso se torna primordial para a percepção da própria história e da atuação e concepções dos sujeitos, ou seja, *“a língua não é somente um instrumento de comunicação ou mesmo de conhecimento, mas um instrumento de poder”*<sup>9</sup>.

Também foram trabalhadas como fontes de pesquisa os jornais locais, especialmente, *'Correio de Uberlândia'* e *'O Reporter'* – enfocando como estes lidam com a questão das rodovias no Triângulo, tendo em vista que estas fontes refletem valores e interesses de quem escreve e também para quem se escreve, pois antes de tudo o jornalista é um cidadão que ao escrever não o faz deslocado de sua inserção na cidade. Uma vez encaminhada esta etapa, torna-se necessário empreendermos algumas considerações acerca do conteúdo dos documentos catalogados, sobretudo pela quantidade de informações que estes guardam e pelas amplas possibilidades de estudo que oferecem.

Para tal análise, me aprofundei na obra de Maria Helena Capelato<sup>10</sup>. Na mesma, vemos que durante o processo da pesquisa, afirma a autora, cabe aos pesquisadores distinguir a imprensa oficial da oficiosa, diferenciando imprensa de opinião pública.

Capelato explicita que a historiografia mais recente tem refletido sobre o significado do documento e que a partir daí as *'suspeitas'* contra a imprensa desapareceram. Trabalhar com a imprensa, é resgatar o passado e compete ao historiador fazer reviver as personagens do passado, procurando entendê-las na sua época. Assim, tendo esta visão - sobre esse tipo de fonte – a história morta cede lugar a uma história viva, captando as transformações dos homens no tempo.

Os historiadores brasileiros adotavam posturas distintas ao utilizar o jornal como documento. Por um lado colocavam-no sob suspeita e por outro como repositório da verdade. No entanto, diz a autora, *“o jornal não é um transmissor imparcial e neutro*

<sup>8</sup> ORLANDI, Eni. *Análise de Discurso*. Campinas (SP): Pontes, p.15.

<sup>9</sup> BOURDIEU, Pierre. *A economia das trocas lingüísticas*. IN: ORTIZ, Renato. Sociologia. São Paulo: Ática, 1994, p.160-161.

<sup>10</sup> CAPELATO, Maria Helena Rolim. *A Imprensa na história do Brasil* – São Paulo: contexto/EDUSP, 1988.

*dos acontecimentos...*”<sup>11</sup> e sim um instrumento de veiculação de interesses. Cabe ao historiador, estudá-lo como agente da história e captar o movimento das idéias e as pessoas que perpassam pelo mesmo.

Por meio da leitura de Capelato, percebemos a importância de se utilizar o jornal como fonte histórica. O uso da mesma implica algumas dificuldades, que os historiadores do passado chegaram a se desencorajar. Porém, nos dias atuais, os pesquisadores enfrentam os desafios e realizam suas pesquisas sob a égide da imprensa obtendo resultados compensativos e este será um caminho que pretendo percorrer.

No primeiro capítulo, *Rodovia X Ferrovia* analiso o processo da Expansão Viária no Triângulo Mineiro, partindo da chegada da Estrada de Ferro Mogiana, dando ênfase no comércio realizado entre a região com as regiões de São Paulo e Goiás. Um outro enfoque que dou em minha pesquisa é o Estado na questão rodoviária no país, sendo que priorizo os anos do governo de J.K. Por fim por meio das reportagens nos jornais locais trabalho o processo de expansão da Rede Federal no Triângulo Mineiro.

No segundo capítulo, *Triângulo Mineiro: Região do Futuro?*, procuro discutir o papel da imprensa na representação do discurso político em suas múltiplas representações, como também analiso o discurso nas reportagens dos Jornais locais ‘*O Reporter*’ e ‘*Correio de Uberlândia*’ e a nível nacional a revista ‘*Manchete*’.

Quero deixar claro que a todo o momento de minha pesquisa procurei trabalhar com a Imprensa portanto, a estruturação dos capítulos não deve ser vista de ‘modo estanque’ mas, sim no entrecruzamento das mesmas com o intuito de realizar discussão sobre o meu tema de trabalho.

Agora não há como recuar. Justamente aqui se encerra o caminho para meu plano de pesquisa ou quem sabe, o início de outro longo caminho.

---

<sup>11</sup> Op. cit. ,p.21.

## CAPÍTULO 1

### RODOVIA X FERROVIA

#### 1.1-EXPANSÃO VIÁRIA NO TRIÂNGULO MINEIRO

Ao contextualizar a parte Oeste de Minas Gerais e explicitá-la enquanto entreposto comercial agropecuário privilegiada por suas *‘aptidões naturais’*, analisaremos que a partir da década de 1950, iniciou-se uma nova conjuntura para a região. Analisaremos como foi se estabelecendo e se firmando economicamente o Triângulo a nível regional. Para tanto, faremos uma breve discussão sobre a expansão do transporte ferroviário no âmbito de assegurar o espaço da reprodução de capital na região.

A ferrovia, indubitavelmente, propiciou progressos na economia, tanto a nível nacional quanto internacional porém, os efeitos repercutidos com este tipo de transporte apresentou diferenciações marcantes quando direcionada a determinado país.

Em países de grande produção industrial; a ferrovia apresentou papel importante como via de comunicação. Ou seja, viabilizava condições para a sua própria expansão como também estimulava toda uma indústria de bens de capital.

Neste sentido, segundo a análise de Hobsbawn,

*“(...) a esta altura era mais importante o imenso apetite das ferrovias (...), maquinaria pesada, mão-de-obra e investimentos de capital. Pois propiciava justamente a demanda maciça que se fazia necessária para as indústrias de bens de capital(...)”<sup>12</sup>.*

---

<sup>12</sup> HOBBSAWM, E. J. *Da revolução industrial inglesa ao imperialismo*. Forense Universitária. Ensaios de Economia, n° 1. Rio de Janeiro. 1977, p. 61 –2.

No caso das áreas periféricas, como o Brasil, a história das ferrovias deve ser pensada como sendo parte da própria evolução do capitalismo. As ferrovias cresceram juntamente com a economia capitalista, servindo ao capital como instrumento no seu processo de reprodução e acumulação<sup>13</sup>.

O transporte ferroviário no Brasil veio suplantando o transporte de tração animal, que propagava-se em estradas mal conservadas, além da demora tanto de entregas de mercadorias quanto a dificuldade da interligação entre regiões. Indiscutivelmente, incorporou novas áreas ao processo de produção de mercadoria 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 propiciou um maior intercâmbio comercial entre os consumidores e os produtores não somente a nível regional mas, também nacional. Com o advento da ferrovia, a representação da modernidade sobressaía e rompia as barreiras geográficas.

Nesse sentido, os interesses regionais se impunham em detrimento da Nação como um todo, visto que, os recursos financeiros destinados aos projetos ferroviários canalizavam regiões de maior produção, tais como as regiões de café.

Nas áreas de penetração da estrada de ferro, ocorreu um aumento no processo de compra e venda de mercadorias, ampliando e diversificando o consumo de produtos até então desconhecidos alterando o comportamento das populações. Impulsionou também, as redes urbanas em diferentes localidades nacionais promovendo mudanças econômicas, propiciando a exploração para o interior, valorizando as cidades atendidas por este meio de transporte.

A região Oeste de Minas, como as demais regiões do país, inserida nessas transformações no transporte, participou como protagonista no *'tempo das ferrovias'*, em que ocorreram conflitos, contradições dentro de uma sociedade com divergência de interesses; grupos interessados em obter vantagens tanto político quanto economicamente.

Temos estudos voltados à História Econômica<sup>14</sup> contendo dados referentes ao crescimento regional. Entretanto, torna-se importante ressaltar que esses dados por si só

---

<sup>13</sup> BORGES, Barsanufio Gomide. *O Despertar dos Dormentes*. Goiás, 1982. Mestrado em História - Universidade Federal de Goiás - ICHL, p. 13.

<sup>14</sup> Para aprofundar – FREITAS; SAMPAIO. *Sinopse do Diagnóstico Sócio-Econômico do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba (1940-1980)*. Uberlândia, 1985. Universidade Federal de Uberlândia, CEHAR – Centro de Ciências Humanas e Artes, Departamento de Economia.

não indicam o desenvolvimento triangulino. O advento da ferrovia no Triângulo procedeu-se pelo empenho de sua elite política e econômica<sup>15</sup>, os quais interessavam pela modernização e integração à economia regional. Nesta direção, temos documentos<sup>16</sup> que demonstram a *'preocupação'* das autoridades da região em expandir estradas de ferro em que, dentro de seus conchaves políticos procuravam obter junto ao Estado muitos benefícios. Queremos deixar claro que não vemos o desenvolvimento regional como algo prejudicial. Nosso intuito está em analisar como se processou esse desenvolvimento, as reivindicações e a quem as mesmas beneficiou.

Dentro das inúmeras fontes que podemos pesquisar, percebemos que as de nível local carregam em si uma *'história oficial'* centrada em prol dos *'ditos fundadores'*. Como exemplo disto vemos,

*“Fernando Vilela, Juscelino, Associação Comercial e homens que rasgaram com os dedos e com as máquinas o coração dos cerrados – aí está (...)atirando seus pés de asfalto aos rincões mais longínquos como uma catapulta do desenvolvimento plantada no portal dos sertões do centro oeste*  
*17 .”*

Ao trabalhar com fontes locais, nós historiadores, devemos desvendar a produção das diversas linguagens com suas respectivas representações elaboradas. A memória é edificada intencionalmente refletindo conceitos dissimulados voltados à dimensão simbólica. As falas dos habitantes também retratam essas representações, perpassando para seus amigos e familiares, tornando comum memórias coletivas locais e regionais.

De acordo com Maurice Halbwachs<sup>18</sup>, memória e espaço mantêm uma relação de quase interdependência, pois é difícil modificar os elos estabelecidos entre os

---

<sup>15</sup> A elite que aqui refiro é a qual em que toda a sociedade, existe, sempre e apenas, uma minoria que, por várias formas, é detentora do poder, em contraposição a uma maioria que dele está privada. Uma vez que, entre todas as formas de poder ( entre aquelas que, socialmente ou estrategicamente, são mais importantes estão o poder econômico, o poder ideológico e o poder político ), a teoria das Elites nasceu e se desenvolveu por uma especial relação com o estudo das Elites políticas, ela pode ser redefinida como a teoria segundo a qual, em cada sociedade, o poder político pertence a um restrito círculo de pessoas: o poder de tomar e de impor decisões válidas para todos os membros do grupo, mesmo que tenha de recorrer à força, em última instância. Para saber mais: BOBBIO, N. et all. *Dicionário de Política*, V. 1, Brasília: Edunb/ Linha Gráfica Editora, 1991, p..385 et seq..

<sup>16</sup> O Centro de Documentação e Pesquisa em História – CDHIS - comporta em seu acervo documental um número considerável de documentos que demonstram os inúmeros pedidos e intervenções políticas quanto a construção de ferrovias na região. Dentre estes vemos cartas, no início do século XX, em que os governantes na época não achavam o momento oportuno para prolongamentos ferroviários, alegando que seria viável se lhes interessasse.

<sup>17</sup> ACIUB EM REVISTA – Edição Extra – 50 anos trabalhando com amor. Associação Comercial e Industrial de Uberlândia. Gráfica Sabe.p.41.

<sup>18</sup> Para aprofundar: HALBWACHS, Maurice. *A Memória Coletiva*, São Paulo, Vértice, 1990.

homens e as pedras de uma cidade, mesmo quando acontecem mudanças na estrutura urbana. A memória se apoia e se alimenta no espaço geográfico e visual no qual circulamos e vivemos.

Portanto, podemos pontuar que a região Oeste de Minas se mostra sob óticas diversas de estudo. Uma região retratada a partir de sua transformação, um olhar apontando para um futuro desejado mas que não consegue esconder seu passado e sua memória. A elite política e econômica constrói realidades possíveis ao nascimento do moderno entre nós porém, traz em seu bojo as marcas de suas próprias mazelas e contradições, deflagradas e desenvolvidas no decorrer dos anos.

A historiografia tradicional concede aos *'fundadores'* locais e/ou regionais a condição de *'promotores do progresso'* e ao mesmo tempo incorpora um sistema de exclusão, reproduzindo desigualdades sociais, adequando a si mesmos a acumulação de capital.

Nesta linha de raciocínio, Célia R. Calvo nos mostra que,

*“Muitos desses estudos dizem respeito a coleções e materiais produzidos ou selecionados em diferentes períodos pelas autoridades, empresários, jornalistas, professores, editores e redatores de jornais, revistas e obras especializadas. Em geral, essas produções são apresentadas como memória histórica e/ou fontes para o estudo de história local, atuando como suportes de produção de materiais didáticos pedagógicos no ensino de primeiro e segundo graus, como também, nos eventos de comemoração do calendário cívico da cidade”. (...)*

*“Por outro lado, não se pode perder de vista que, as imagens que nos chegam desse passado são sempre registros de ações realizadas por sujeitos, que viviam nesses lugares e que se deslumbravam com as mudanças que pretendiam fazer em relação a uma situação, um problema ou uma tensão constituída no emaranhado do viver social. Ações que registram expectativas de transformações para a cidade, às quais se tornam documentos históricos para o olhar de quem investiga e propõe uma compreensão dos sentidos, que norteavam as projeções e necessidade dessas mudanças nesses tempos históricos”<sup>19</sup>.*

As ações foram e são efetivadas pela diversidade de discursos oficiais imbricados nas relações de trabalho, modernidade, capital, enfim, ao progresso. Assim,

---

<sup>19</sup> CALVO, Célia Rocha. *Muitas Memórias e Histórias de uma cidade: Experiências e Lembranças de Viveres Urbanos. Uberlândia – 1938/1990*. São Paulo, 2001. Tese de Doutorado ( História ) - PUC , p.80-1.

aos ‘grandes homens’ da região couberam o papel de gerar modelos e divulgar, observando, *a priori*, se os mesmos interessavam a ‘ordem burguesa’, mantendo e construindo um discurso de que a região era próspera, sem problemas econômicos e sociais.

Num sentido mais amplo, a região triangulina com foi se consolidando e se revelando como uma região capaz de se firmar como ponto de intermediação entre São Paulo e o Centro-Oeste, fundamentalmente ‘graças as intervenções’ da burguesia regional. Na sua antecedência histórica, o Triângulo era visto e reconhecido como ‘ponto de passagem’ de mercadorias, que possibilitava o escoamento de alimentos de Goiás para São Paulo,

*“Os produtos goianos de exportação com destino ao Sudoeste do Brasil passaram a ser reelaborados em Minas Gerais, possibilitando a montagem de um sistema especulativo, calcado nos estoques de produtos goianos e matogrossenses; controlados econômica e geograficamente pelo gargalo do Triângulo Mineiro”<sup>20</sup>.*

Vale ressaltar que, Goiás não via com ‘bons olhos’ seus produtos passarem pela região pois, ao realizar o comércio via Triângulo, permitia lucros a este. Muitas vezes, Goiás pleiteou comunicação direta com São Paulo para libertar-se do Triângulo, principalmente da cidade de Uberlândia. Como exemplo, temos uma carta da Associação Comercial Industrial e Agro Pecuária de Uberlândia à Câmara Municipal, reivindicando melhoramentos das estradas da região, em vista que sabia do descontentamento dos goianos,

*“(…), o problema de vital interesse para Uberlândia e para o Estado que é a construção e conservação de nossa rodovias de penetração para o Estado de Goiás.*

*(…), que os goianos, (...), pleiteiam as suas comunicações com São Paulo, quer através de estrada que, partindo de Barretos, vai a Campina Verde, Canal de S. Simão, quer através outras ligações mais rápidas com São Paulo que fazem parte do seu plano de livrar-se do Triângulo Mineiro e consequentemente de Uberlândia”<sup>21</sup>.*

O fato é que o café se constituiu enquanto principal produto exportador e São Paulo passa a produzi-lo em grande escala. As áreas antes destinadas ao plantio de

<sup>20</sup> BERTRAN, Paulo. Formação econômica de Goiás. In: FREITAS, P.S. Sampaio (coord.). *Sinopse do Diagnóstico do Triângulo e Alto Paranaíba*. (1940-1980). Uberlândia, 1985. Universidade Federal de Uberlândia, Departamento de Economia, p.29.

<sup>21</sup> Vide Ata 486, Câmara Municipal de Uberlândia. 05/08/1952. Arquivo Público Municipal.

culturas primárias como arroz e milho, deram espaço ao plantio de café. Com isso, os preços de tais produtos elevaram-se sobremaneira no estado sendo portanto necessário ser trazidos de outras regiões. Além disso, São Paulo recebeu um grande fluxo de migrantes pelo crescente aumento de plantação de café. Os produtos agrícolas não forneciam subsídios satisfatórios a população. Assim, esses produtos foram trazidos de Goiás.

O estado goiano, possuía um excedente agrícola que satisfazia à demanda paulista, mas não o fazia satisfatoriamente devido as dificuldades de transportes<sup>22</sup>. Com a implementação das ferrovias - estas vindo de São Paulo - penetraram no Brasil Central favorecendo o desenvolvimento regional.

Conforme Gomide<sup>23</sup>, a interação política e econômica entre o Triângulo Mineiro e o mercado Paulista vai se aprofundando, e se distanciando cada vez mais da capital do estado.

*“o Triângulo (...) era bem integrado ao mercado paulista. Por falta de transporte para Belo Horizonte, essa região extensa e rica se comporta como se pertencesse a São Paulo e não a Minas; a troca de produtos é dificultada, as relações comerciais e mesmo os vínculos de política administrativa são atenuados. Estimava-se que 95% de todos os bens vendidos no triângulo em 1935 viessem de São Paulo assim como 95% de seus produtos fossem para o mercado paulista.”*<sup>24</sup>

Dentro dessa análise, as ferrovias possibilitaram ao Triângulo um acúmulo de capital, frente ao comércio realizado entre São Paulo, Goiás e Mato Grosso, contribuindo sobremaneira para a produção agrícola e pecuária na região. Em Uberaba, por exemplo, além de significativo domínio sobre o território triangulino, matogrossense e goiano, o comércio se consolidava criando condições para desenvolver atividades complementares.

Porém, quando a Estrada de Ferro Mogiana atingiu o município de Araguari, Uberaba sofreu impacto na economia. Segundo Pontes,

*“Este fato importou no desvio de Uberaba, para aquela cidade, das mercadorias destinadas a Goiás e outros pontos em derredor. Contudo, as*

<sup>22</sup> Segundo Brandão, os problemas de escoamento da produção agrícola goiana são antigos e recorrentes. Para saber mais, ver Brandão, Carlos. *Triângulo: capital comercial, geopolítica e agroindústria*. Belo Horizonte, Dissertação (Mestrado), UFMG/CEDEPLAR, 1989.

<sup>23</sup> GOMIDE, Leila Regina Scalia. *O Triângulo Mineiro: História e Emancipação*. Um estudo sob a perspectiva da História Regional. Cadernos de História ESPECIAL. (4) 4 . Jan. 1993, p.31

<sup>24</sup> WIRTH, John D. *O Fiel da Balança- Minas Gerais na Federação Brasileira – 1889 – 1937*. Rio de Janeiro, Paz e Terra S.A, 1982, p. 107.

*grandes transações continuaram para o resto do Triângulo Mineiro, Sul de Mato Grosso e mesmo Goiás, pelos mascates ambulantes ou boiadeiros*”<sup>25</sup>.

Indubitavelmente, a extensão da malha ferroviária do estado de São Paulo para Minas Gerais, explicada em grande parte pelo desenvolvimento da lavoura cafeeira, desempenhou para a região um crescimento representativo porém, não foi tão proeminente quanto a burguesia regional almejava.

A partir de meados da década de 1910, a interação do eixo São Paulo/ Triângulo Mineiro/ Goiás foi se viabilizando por meio das reivindicações políticas ao governo federal. Este constrói a Ponte Afonso Pena sobre o Rio Paranaíba contribuindo para que o Triângulo se inserisse no mercado nacional<sup>26</sup>.

*“Construída à expensas da União, a ponte Afonso Pena, assim se tornando fácil, praticável e segura a grande via de penetração do Sul Goiano, interposto quasi unico de todo o movimento agrícola e commercial de vastíssimas e opulentas regiões(...)”*<sup>27</sup>.

As transformações econômicas da região voltadas para o desenvolvimento se favorece e se amplia com a fundação da Companhia Mineira de Auto-Viação Intermunicipal<sup>28</sup> em 1912, ocorrendo construção de estradas, favorecendo o escoamento da produção rural, transportes de passageiros e ligando centros comercializadores.

Examinando a documentação em relação à Companhia Mineira de Auto-Viação Intermunicipal, vemos como foi se firmando os interesses dos acionistas, sob a direção de seu fundador Fernando Vilela. A primeira estrada construída partiu deste, sendo de iniciativa privada, obtendo concessões do Estado de Minas Gerais para construção de rodovias dentro do Triângulo. A Companhia Mineira começa a cobrar pedágio que recaía sobre todos os automóveis, caminhões e carroças pela utilização das estradas<sup>29</sup>. Calvo também nos mostra que,

<sup>25</sup> PONTES, Hildebrando. *História de Uberaba e a Civilização no Brasil Central*. Ed.: Academia de Letras do Triângulo Mineiro, Uberaba, 1970, p. 94 et seq..

<sup>26</sup> GOMIDE, op. cit., p. 31..

<sup>27</sup> PEZZUTTI, Pedro. *Município de Uberabinha; história, administração, finanças e economia*. Uberabinha, Oficinas Livr. Kosmos, 1922, p.30.

<sup>28</sup> Roberto Sampaio ressalta que a Cia Mineira de Auto Viação Intermunicipal logo no início de seus trabalhos teve como barreira na sua expansão a alto frete cobrado pela Cia Mogiana de transportes no transporte de gasolina, que necessitava para o consumo e transporte. Isto levou os seus diretores a pensar em montar usinas de álcool como combustível para substituir a gasolina, ou aguardar a intervenção federal na diminuição das tarifas para o transporte de gasolina. SAMPAIO, Roberto Cury. *Migrações Internas no Triângulo Mineiro: Análise Demográfica e econômica, 1960 – 1970*. Belo Horizonte, 1985. Dissertação – CEDEPLAR, UFMG, p.17-8.

<sup>29</sup> Como exemplo temos a revista ACIUB EM REVISTA – Edição extra, em que a Associação Comercial e Industrial de Uberlândia, ( ACIUB ) - tendo como editor Antônio Pereira – a produção de artigos

*“Depois de inauguradas as estradas, o proprietário da empresa tinha direito a cobrar pedágios pelo uso das mesmas, passando dessa maneira a controlar o tráfego daqueles que antes podiam transitar sem essa obrigação. A concessão desse direito era dada pelo governo do estado (...). Assim, parece evidente que a construção dessas estradas desenhavam um diferente mapa na região do Triângulo Mineiro, diminuindo as distâncias entre os municípios e facilitando a circulação da produção ao campo. Eram empreendimentos lucrativos, tanto para os proprietários dos grandes latifúndios, como para os comerciantes que faziam das cidades postos de comércio ,baseados na troca e no abastecimento de equipamentos para o trabalho no campo”<sup>30</sup>.*

O resultado desse processo foi viabilizar o caminho já traçado - ao longo de seu processo histórico - de expandir a região além de sua fronteira. Para tanto, necessitaria do melhoramento das estradas existentes e construção de outras que, atenderiam ao ritmo do desenvolvimento da região. Estradas estas para levar adiante sua função de ‘celeiro’ do Centro-Sul do país como também abrir as primeiras rotas de comércio com o leste e norte do Mato Grosso de produtos manufaturados provenientes de São Paulo. Em razão disso, percebemos que ocorreu uma interação entre as autoridades governamentais e as associações patronais; em grande parte empresários e comerciantes regionais.

Surgiram muitas reivindicações quanto à melhoria e ampliação da rede viária regional. Esses princípios nortearam mudanças advindas por parte das autoridades locais - tendo como porta-voz a imprensa - (re)forçando o discurso da necessidade de ligar as cidades da região, fortalecendo que o retardamento de construção e reparos das estradas já existentes acarretaria prejuízos para o município.

Ao analisarmos os problemas e as dificuldades encontradas com as primeiras construções das estradas, temos que ter em mente que as mesmas foram inúmeras, a começar pelo problema da técnica. As pessoas que fixavam os traçados não possuíam nenhuma formação específica, mas tinham vasto conhecimento da região. Para tanto, rodeavam matas, cabeceiras e brejos, pois, como não havia máquinas, tudo era feito no braço dos peões, com instrumentos de trabalho muito rudimentares: foice, machado, enxada.

---

referentes aos ‘propulsores do progresso’ da cidade de Uberlândia e região, demonstrando ‘o quanto estes contribuíram’ para que esta se tornasse uma grande cidade, de futuro promissor.

<sup>30</sup> CALVO, op. cit. p.86. Grifos meus.

Em alguns lugares, quando era necessário cortar determinada propriedade, a recepção dos donos da terra não era das melhores, além disso, o desconforto, a solidão, a distância, as doenças que contraíam, ocasionava um certo descontentamento nos trabalhadores,

*“As primeiras estradas foram abertas com o auxílio de burros, que puxavam uma lâmina niveladora; posteriormente, utilizou-se para o serviço trator importado, com rodas de ferro e movido a querosene (...) as estradas eram uma lástima. Verdadeiros trilhos abertos no cerrado, ou picadas nas florestas, que os pneus pequeninos, apenas dois na frente e dois atrás, iam alargando, amansando com cargas que variavam de 2.000 a 4.000 quilos (...). Nos córregos, as companhias de viação construíram mata-burros e umas pontes fracas nos rios mais perigosos. A travessia do Rio dos Bois era muito perigosa. Eram três lances de Ponte... às vezes os próprios motoristas consertavam pontes e mata-burros. No tempo das chuvas, atoleiro era demais (...) a gente dormia em pensões, muito distantes uma das outras. Não tinha posto de gasolina nem hospedarias nas estradas. Por qualquer probleminha, a gente ficava parado no caminho, onde comia o que tinha levado e dormia na boléia do caminhão”. (...) Na época, a abertura e conservação de estradas ficavam a cargo de duas companhias (...)”<sup>31</sup>.*

Não fizemos uma pesquisa detalhada nos anos anteriores ao delimitado em nosso estudo porém, dentre as diversas leituras e abordagens pelas quais passamos, percebemos que não sucederam muitas mudanças a nível de construção de estradas na região. No que se refere a este assunto vemos, *“Estradas e pontes eram investimentos construídos com a finalidade de aproximar as distâncias entre os caminhos realizados nas trajetórias desses diferentes sujeitos sociais”<sup>32</sup>.*

Podemos também enfatizar que ocorreram muitos pedidos quanto a construção de pontes para comunicações em diversas localidades regionais. Examinando a documentação oficial - no tempo em estudo aqui delimitado - vemos que os pedidos foram constantes por volta da década de 1950<sup>33</sup>. Temos como exemplo a resposta de um dos inúmeros pedidos,

---

<sup>31</sup> Entrevista publicada no Jornal ‘Correio de Uberlândia’. Indústria e Comércio. Cadernos do Centenário. A História. *A Epopéia de Nêgo Amâncio*. Agosto, 1988, p.21-24.

<sup>32</sup> CALVO, op. cit., p. 80.

<sup>33</sup> No Arquivo Público Municipal encontram-se muitos processos referentes a pedidos para construções tanto de estradas de rodagem como também providências para a construção de pontes com a finalidade de viabilizar e favorecer a região uma maior rapidez ao escoamento de produção. Os pedidos vinham por parte de pessoas da região e da ACIUB – Associação Comercial e Industrial de Uberlândia.

*“A Câmara Municipal de Uberlândia decreta e eu sanciono a seguinte lei:*

*Art. 1º - Fica o senhor P. Municipal autorizado a construir uma ponte sobre o rio Tijuco, na divisa deste com o Município do Prata, no lugar denominado Paraíso (...)*

*Parecer Processo N° 591 Projeto N° 453 ( Comissão Obra Públicas )*

*(...) considerando o interesse que representa para o município a construção da Ponte sobre o rio tijuco, (...)*

*Comissão Legislação e Justiça*

*Processo N° 591 Projeto N° 453*

*Parecer*

*É necessária a ligação de Uberlândia com os Municípios de Prata, Campina Verde, Itapagipe, Iturama de Comendador Gomes. A ponte sobre o Tijuco, no lugar denominado Paraíso, é o ponto de ligação das Cidades e Município acima descritos. Somos pela aprovação do Projeto em todos os seus termos.*

*Uberlândia, 17/11/1952.*

A construção, conservação e exploração das rodovias ficaram a cargo de empresas privadas, geralmente concedidas a grupos interessados no processo de modernização regional. A Prefeitura Municipal de Uberlândia também corroborou com verbas para reparos e reformas das estradas municipais em geral.

Em razão disso, possuindo esta Prefeitura, máquinas para execução dessas obras, tentou prontamente solucionar o problema, justificando que este era de interesse para os municípios. Mas, seria necessário para tal, o empenho de empreiteiros particulares e proprietários de máquinas.

É interessante ressaltar que, ocorreu doação de terreno ao Departamento de Estradas de Rodagem na cidade de Uberlândia para favorecer o Estado.

*“Constantes e inumeráveis tem sido as queixas e reclamações contra os governos estadual e municipal, sobre a falta de conservação das estradas de rodagem estaduais que servem o nosso município. (...), surge agora com a proposta espontânea do Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Minas Gerais, de realizar a construção em nossa cidade, de uma sede definitiva da (...) Residência Regional (...), compreendendo serviço de conservação de*

*estradas e oficina mecânica para a manutenção das suas próprias máquinas. (...) <sup>34</sup>”.*

Dentro dessa diretriz, ocorreu o início de algumas melhorias e construção de rodovias. Inserida no Plano de Metas de J.K., a construção da nova capital repercutiu sobre as comunicações num curto espaço de tempo propiciando a região Oeste de Minas comércio com outras regiões econômicas brasileiras.

Podemos dizer que os anos de 1956 – 1960, esteve em plena consonância com as diretrizes da política federal, nos sentido de efetivar a “*Marcha para o Oeste*”, objetivo defendido pelo Presidente J.K., integrando Minas ao resto do país como mercado consumidor. O fato é que a “*Marcha para o Oeste*”, reforçou a expansão capitalista no Triângulo.

## 1.2-ESTADO E RODOVIAS

A modernização na infra-estrutura de determinadas regiões, encontra respaldo nos interesses da elite política e econômica, como também aos grupos estrangeiros a ela ligado; favorecendo ao desenvolvimento do tema rodoviário com o intuito de expandir as fronteiras econômicas.

Até a I Grande Guerra Mundial, a Inglaterra exercia função de grande exportadora de materiais voltados ao desenvolvimento de rede ferroviária. O Brasil, sob a égide do capital britânico, construiu extensas ferrovias com o intuito de escoar produtos primários exportáveis, principalmente o café. No entanto, as ferrovias acumularam grandes déficits, pois eram financiadas pelo Tesouro Nacional e a maioria delas eram empresas estrangeiras. A partir de 1930, as ferrovias deixam de ser prioridade e cedem lugar as rodovias.

Podemos enfatizar que o capitalismo sofre mudanças na estrutura agro-exportadora, ocorrendo assim a predominância da estrutura produtiva da base urbano-industrial, como também a expansão das atividades voltadas ao mercado interno. Essa política de industrialização – metas defendidas por Getúlio Vargas e Juscelino Kubitschek - impulsionou a implantação de uma infra-estrutura que propiciasse melhor escoamento da produção, redução dos custos da produção e da comercialização. Dessa

---

<sup>34</sup> Processo nº 914 – Projeto nº 720. Data 23/08/1955. Arquivo Público Municipal.

forma, as rodovias passam a adquirir importância progressiva em termos de vias terrestres.

Com Getúlio Vargas ( 1930-1945 ), iniciou-se a política de integração, ou seja, interesses em levar avante a “*Marcha para o Oeste*”. Grupos industriais e agrário do Centro-Sul, como também os setores médios se revestiram no discurso de preocupação social e política, enfatizando principalmente quanto à questão dos desequilíbrios regionais para os quais,

*“quebrar os desequilíbrios implicava a implantação de uma política demográfica,”(...) O Sertão, o isolamento, a falta de contacto são os únicos inimigos para a integridade do país (...) A expansão econômica trará o equilíbrio desejado entre as diversas regiões do país, evitando-se que existem irmãos ricos ao lado de irmãos pobres”<sup>35</sup>.*

Contudo, para alcançar êxito nesse plano político, os estados periféricos produziram gêneros alimentícios e matérias primas que abasteceriam o Centro-Sul, e por conseguinte a implantação de uma infra-estrutura adequada a política nacional.

Porém, no segundo governo de Vargas ( 1951 – 1954 ), as propostas econômicas modificaram-se em relação à primeira gestão. Com o programa de industrialização, o setor agropecuário permaneceu como base de apoio mas, em importância deixou muito a desejar. Modificou-se o panorama do comércio externo, ou seja, houve um crescente aumento de importações de máquinas, equipamentos, matérias primas, superando os produtos manufaturados que prevaleciam antes. Segundo Heitor Ferreira Lima,

*“o crescimento industrial no Governo de Vargas é limitado pela existência dos pontos de estrangulamento como as desigualdades regionais existentes, o desequilíbrio entre os diversos setores de atividades”<sup>36</sup>.*

Investimentos em infra-estrutura rodoviária e grandes importações de veículos, propiciou a ascensão do transporte rodoviário. Assim, temos o crescimento de bens de produção interna, em detrimento da dinâmica do setor industrial brasileiro - que estivera estagnada devido ao sistema de transportes – e a disseminação por todas as regiões do país de produtos manufaturados.

As rodovias ocuparam novas áreas, primordialmente pela necessidade de expandir a fronteira agrícola. Inúmeros troncos rodoviários começaram a se multiplicar

<sup>35</sup> VARGAS, Getúlio. “*A Nova Política do Brasil*”. Vol. 05. Rio de Janeiro, Livraria José Olympio, 1948, p. 164.

<sup>36</sup> LIMA, Heitor Ferreira. *História Política – Econômica e Industrial do Brasil*. São Paulo, ed. Nacional, 1973, p.386.

quando o núcleo industrial São Paulo – Rio<sup>37</sup> almejava fontes de abastecimento de matérias-primas e posteriormente novos consumidores.

Torna-se fundamental estudar os vários fatores que propiciaram a expansão dos investimentos rodoviários no Brasil. Para tal, pesquisaremos a política econômica adotada pelo Presidente Juscelino Kubitschek, onde ocorreu de fato o auge do crescimento rodoviário.

Com a política estatal voltada para a industrialização, se implementaram novas políticas de transportes. Ou seja, as ferrovias perderam cada vez mais para a construção das rodovias, em função da implementação da indústria automobilística.

De modo geral, podemos enfatizar que em meados da década de 1950, as ferrovias já se encontravam em precária manutenção e muitas delas foram encampadas pelo Governo Federal por meio da criação da RFFSA – Rede Ferroviária Federal S.A. em 1957<sup>38</sup>. Fundamentando-se que as ferrovias estavam em péssimo estado, o transporte rodoviário se sobressaía, como se não existisse espaço para aquelas na história dos transportes.

Assim, a montagem de uma rede rodoviária interligando, de forma direta as regiões do país, penetrando locais até então semi-isoladas, se constituía como ícone de expansão nacional.

No Governo de J.K. vemos um proeminente desenvolvimento industrial no país. O intuito estava em dar um grande avanço em um curto espaço de tempo, ocasionando sérias rupturas nas relações sócio culturais – o chamado “*Cinquenta anos em cinco*”. Conforme Maria Antonieta Leopoldi,

*“A estratégia usada para a tomada de decisões na área econômica no governo JK envolvia um acompanhamento dos eventos no cenário internacional com vistas à inserção do Brasil no jogo das grandes potências capitalistas, e o entendimento às pressões de setores econômicos e políticos”*<sup>39</sup>.

---

<sup>37</sup> A industrialização por meio de um processo cumulativo provocou inicialmente forte concentração dos investimentos nas cidades do Rio de Janeiro e São Paulo, os quais comandavam as mais importantes regiões agrícolas do país – as regiões cafeeiras. O rápido e intenso crescimento representado pelas duas metrópoles reduziu as demais regiões brasileiras à função de alimentar as massas urbanas dos grandes centros e fornecer matéria-prima à indústria a baixo custo de maneira a facilitar o processo de acumulação urbano-industrial.

<sup>38</sup> Para saber mais: PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de Linha. A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955 – 1974*. Niterói, 2000. Tese de Doutorado.

<sup>39</sup> LEOPOLDI, Maria Antonieta P. “Crescendo em meio à incerteza: a política econômica do governo J.K. (1956-60)” In: GOMES, Angêla de Castro (org.). *O Brasil de J.K.* Rio de Janeiro. Fundação Getúlio Vargas/ CPDOC, 1991, p.73.

Neste sentido, promovem-se investimentos voltados ao desenvolvimento do país, e temos a ascensão de muitas empresas nos mais diferenciados empreendimentos. Vemos uma (re) modelação do país, ou seja, com um passado agrário sendo lançado no mercado internacional com um revestimento moderno e arrojado.

Quanto ao desenvolvimento, teria em princípio, o financiamento pelo Estado e estratégias de persuasão frente a sociedade com o uso da ideologia desenvolvimentista. Segundo Leopoldi os principais pontos defendidos pelo governo J. K. foram: o planejamento, a abertura a investimentos estrangeiros na indústria nacional, financiamento do setor empresarial, protecionismo sobre a taxa de câmbio e das alíquotas sobre os produtos importados.

A economia internacionalizou, ocorreu avanço na industrialização interna e organização de um novo padrão de acumulação de capital, como também a interiorização de infra-estrutura voltada principalmente para os setores de energia e de transporte. Nessa análise, a construção de estradas de rodagem foi uma das metas implementadas, como também a implantação da indústria automobilística.

Portanto, este foi o momento de por em prática as condições gestadas no período anterior, em que se destacavam os trabalhos elaborados pela Comissão Mista Brasil-E.U.A e o grupo Misto BNDE<sup>40</sup> ( Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico ) – CEPAL, com objetivos de levar adiante um processo de industrialização pesada. Os trabalhos destas comissões legaram ao período posterior a seguinte caracterização do quadro brasileiro: necessidade de desenvolvimento de uma infra-estrutura social básica ( energia e transportes) e de avanço da industrialização como meio de superação dos estrangulamentos internos.

Desta forma, as metas estabelecidas no Plano de Metas representaram uma sistematização ampliada das discussões em torno das potencialidades da economia periférica brasileira e, ao mesmo tempo, deixaram claro a ampla aceitação de um Estado mais integrado à economia.

Segundo Jorge Natal, a industrialização (pesada) consagrou o novo padrão nacional de transportes, o rodoviário-automobilístico e a superação do modal ferroviário enquanto definidor de um padrão nacional de transporte<sup>41</sup>. Apesar de constar a

---

<sup>40</sup> Para saber mais: VESENTINI, José William. *A capital da Geopolítica*. Editora Ática S.A. 1986, p.102 et seq.

<sup>41</sup> NATAL, Jorge Luiz Alves. *Transporte, Ocupação do Espaço e Desenvolvimento Capitalista no Brasil: história e perspectivas*. Campinas, 1991. Tese de Doutorado, p.131.

construção de ferrovias no governo de J.K., a meta atingida permaneceu relativamente baixa.

O mesmo autor, explicita que a política do Governo Kubitschek estava em reduzir os ramais construídos na economia agrário-mercantil que estavam sendo superadas, modernizar os trechos prioritários do ponto de vista do processo de industrialização em curso e promover tais racionalizações e modernizações tendo em vista o sistema existente<sup>42</sup>.

Para concretizar as metas propostas, o governo J.K. utilizou da participação de capitais externos, reforçando a dependência econômica do país cada vez mais ao capital estrangeiro<sup>43</sup>. Por meio do quadro abaixo, podemos visualizar os investimentos introduzidos entre os anos 1955 e 1959.

#### INVESTIMENTOS ESTRANGEIROS ENTRE OS ANOS 1955 E 1959

| PAÍSES                   | MILHÕES DE DÓLARES | PERCENTAGEM |
|--------------------------|--------------------|-------------|
| E.U.A.                   | 192,5              | 48,8%       |
| Alemanha                 | 73,2               | 17,8%       |
| Suíça                    | 27,0               | 6,0%        |
| França                   | 17,6               | 4,1%        |
| Inglaterra               | 16,1               | 3,9%        |
| Itália                   | 11,2               | 3,5%        |
| Outros países europeus   | 19,1               | 6,2%        |
| Canadá                   | 10,6               | 2,7%        |
| Outros países americanos | 11,4               | 2,9%        |
| Japão                    | 15,9               | 4,0%        |
| Outros países orientais  | 1,1                | 0,3%        |
| TOTAL                    | 395,7              | 100,0%      |

FONTE: FERREIRA, Heitor Lima. Op. Cit., p.401.

*“Como se pode verificar totaliza-se quase 400 milhões de dólares para o período de um quinquênio apenas. A preponderância norte-americana é absoluta decorrente da sua concentração de produção e de capital convertendo os Estados Unidos na maior potência imperialista”<sup>44</sup>.*

<sup>42</sup> Idem, ibidem, p.140.

<sup>43</sup> No ano de 1956, J.K. iniciou ‘uma nova fase’ da história econômica do Brasil, ou seja, realizou ampla e profunda transformação do sistema econômico do País. A política econômica esteve centrada no Programa de Metas ( ou Plano de Metas ), como ficou conhecido, consistia de um amplo e sistemático planejamento de 31 metas as quais tinham como fundamentos básicos: abolir os pontos de estrangulamento da economia, por meio de investimentos infra-estruturais a cargo do Estado; ampliar e instalar as indústrias de base, estimulando investimentos privados nacionais e internacionais e, por fim, ‘forçar’ a interiorização da economia brasileira por meio da construção da nova sede administrativa do país. Sintetizando, distribuídas em cinco grandes grupos: energia, transporte, alimentação, indústria de base, educação e a meta- síntese, construção da nova capital, Brasília.

<sup>44</sup> FERREIRA, Heitor Lima, op. cit. , p.401.

Percebemos na análise do quadro, que ocorreram significativos investimentos estrangeiros, principalmente dos E.U.A, que trariam conseqüências duradouras no desenvolvimento econômico brasileiro, cada vez mais dependente desse modelo.

Consideramos que as mudanças na economia e no sistema de transporte brasileiro decorreram das transformações ocorridas no quadro do capitalismo na sua fase imperialista, ao qual fez-se necessário o aumento da produção e da produtividade assim como maior facilidade de escoamento.

Podemos enfim resumir que os fatores de ordem micro-econômica que explicam a expansão do transporte rodoviário são a deterioração do sistema ferroviário e de cabotagem, à redução da capacidade da frota marítima existente, o obsoletismo do equipamento ferroviário, bem como aos altos custos operacionais destas modalidades.

O atraso nas operações de carga e descarga nos portos em virtude do seu congestionamento, o encarecimento relativo destas operações e a baixa produtividade da mão-de-obra ali empregada, a política de financiamento indiscriminado dos déficits de operação das ferrovias por parte do setor públicos, são também motivos incentivadores da expansão rodoviária.

Para além dessas questões, nosso intuito está em analisar como se processou a estruturação de um novo padrão de acumulação de capital no Brasil, tendo na sua base o Estado. A discussão será calcada no aspecto regional, em que priorizaremos a região do Triângulo Mineiro.

A construção da nova capital – Brasília – concretizou a ocupação efetiva do Centro – Oeste<sup>45</sup>; proporcionou a expansão de troncos rodoferroviários, em que a nova capital se transformou o centro irradiador do sistema de transportes terrestres do país. Além do mais, ocupou vastidões inexploradas por meio do Sistema de Comunicação Viária, acesso a mercados, núcleos de povoamento, ocorrendo aumento de tráfego de caminhões transportando alimentos e matérias primas. Grupos industriais nacionais e estrangeiros foram atraídos pela facilidade de comunicação e na valorização de terras em regiões que antes se encontravam isoladas dos grandes centros econômicos.

Este período determinou a economia triangulina. Com a consolidação da meta-síntese do Plano de Metas – a construção de Brasília – que o Triângulo passou, a ser ‘*moldado*’ para ser considerado como ‘*ponto de passagem*’, localizado entre a principal

---

<sup>45</sup> Segundo VESENTINI o Centro – Oeste, como região, passa a ser criado nesse momento, e a construção de Brasília, juntamente com as rodovias que ligam essa cidade até os grandes centros urbanos do País, desempenhou um papel importante nesse processo. VESENTINI, op. cit. p. 122.

região econômica do país – São Paulo - e a administração central – Brasília. Porém, percebemos que bem antes da construção da nova capital do país, os poderes regionais já se empenhavam em *‘articular preceitos’* e *‘formar alianças políticas’* para que esta região se consubstanciasse economicamente frente a malha rodoviária que possui e é isto que veremos a seguir.

### 1.3 - EVOLUÇÃO DA REDE FEDERAL NO TRIÂNGULO MINEIRO

Como analisado na primeira parte do trabalho, o Triângulo inseriu-se no mercado com a expansão da rede ferroviária com São Paulo nos finais do século XIX, tendo como núcleos principais de expressão econômica cidades como Araguari, Uberaba e Uberlândia.

Na década de 1950, com as inúmeras transformações econômicas no país – industrialização pesada, opção rodoviária – Uberaba e Uberlândia, bem como outras cidades da região, passaram por graves problemas de energia e transportes.

Em Uberaba, foi constituída a Empresa Força e Luz, em 1905. Sacramento e Conquista se beneficiou com a construção da hidrelétrica Cajuru em 1907. Uberlândia encontrou respaldo frente aos problemas de energia com uma Sociedade Anônima – Empresa Força e Luz de Uberabinha fornecendo iluminação pública as residências e as indústrias. Posteriormente a mesma foi encampada pela Companhia Prada e na década de 1950, pela CEMIG – Centrais Elétricas de Minas Gerais. Não podemos deixar de enfatizar que a Usina Hidrelétrica de Cachoeira Dourada também beneficiou a cidade de Uberlândia frente a formulação de estratégias do empresariado regional<sup>46</sup>. Em outras cidades do Triângulo outras empresas procuram solucionar o mesmo problema<sup>47</sup>.

Com o Plano de Metas, os fluxos econômicos foram sendo definidos e a região triangulina procurou se inserir no contexto nacional, principalmente em relação a construção de rodovias. Privilegiaremos a análise dos traçados que foram sendo incorporados na região e quais foram os núcleos urbanos que se privilegiaram com as vias construídas.

---

<sup>46</sup> Vide Ata nº 888 de 05/09/1957. Na mesma há um registro quanto a aprovação de emenda do deputado Rondon Pacheco destinando verba para o início da construção da linha de transmissão de Cachoeira Dourada no Triângulo Mineiro.

<sup>47</sup> Conforme BRANDÃO, op. cit. p. 98-9.

De fato, a política desenvolvimentista de Juscelino Kubistcheck foi um marco nesse processo, sobretudo porque, se “*antes de Brasília, se pensava em rodovias de forma casuística*” a partir da interiorização da capital houve uma “*sistematização dos rumos rodoviários*”<sup>48</sup>.

Quanto a expansão rodoviária no Triângulo Mineiro, vemos que os traçados que foram demandados nos anos de nossa pesquisa não foram totalmente concretizados. Assim sendo, procuraremos ressaltar que as vias de transporte rodoviário priorizou num primeiro momento alguns núcleos e, posteriormente outros foram sendo efetivados e ampliados conforme os pedidos e as prioridades.

*Com a ampliação da malha rodoviária, Uberlândia se caracterizaria juntamente com Uberaba e Araguari como um dos três principais municípios da região, pois aquela cidade passou a utilizar-se das vantagens da ‘era rodoviária’ e a consolidar uma infra-estrutura de transportes e de comunicação, fortalecendo-se por meio do comércio atacadista e passando a exercer influência catalisadora em toda região do Brasil Central,*

*“(...) os prefeitos de Uberlândia, Monte Alegre de Minas, Canapolis e Centralina, reunidos (...), comprometeram-se a providenciar no sentido de reforma de algumas estradas da região, indispensáveis para a circulação das mercadorias no Triângulo, no sudoeste de Goiás e na zona de Mato Grosso com quem mantemos intercambio comercial permanente”*<sup>49</sup>.

*Enquanto a ferrovia atraía e consolidava as atividades produtivas e comerciais, o transporte rodoviário flexibilizava e descentralizava a distribuição de mercadorias.*

Analisando o processo histórico da construção das rodovias que ‘cortam’ a parte Oeste de Minas – principalmente a cidade de Uberlândia<sup>50</sup> - verificamos que as mesmas não passam na mesma apenas pelo fato estar localizada como ponto de passagem, mas sim porque houve um intenso esforço político das elites locais para conseguirem com que essas rodovias convergissem nesse sentido, qual seja, ligar as regiões industriais de São Paulo e Rio de Janeiro à capital federal, conforme o jornal local, “*Uberlândia se colocava como ‘a porta do Brasil novo, do Brasil que caminha para Brasília*”<sup>51</sup>.

<sup>48</sup> ACIUB EM REVISTA, op. cit. p.43.

<sup>49</sup> Reforma das estradas regionais. O comércio e a indústria contribuem para a solução do problema. *Correio de Uberlândia*. 18/04/1955, p.3.

<sup>50</sup> O Plano Rodoviário Quinquenal do DNER (1956), superado em face da construção da nova capital, sequer figura a cidade de Uberlândia. Vide Ata nº 939, 02/09/1958.

<sup>51</sup> Uberlândia é a porta do Brasil Novo : do Brasil que caminha confiante em direção a Brasília. *Correio de Uberlândia*, 17/07/1959, p.6.

Num sentido mais geral, até então, temos o estado de São Paulo bem estruturado em rodovias, como também o estado de Goiás em pleno desenvolvimento. Porém, a região do Triângulo Mineiro - em relação aos estados citados - se constituía em fraco desenvolvimento quanto a expansão rodoviária, apesar de muitas reivindicações. O Triângulo tinha pouca representação política seja a nível federal ou estadual, dificultando assim soluções quanto a melhoria no setor de transportes.

Assim na análise de Clélio Diniz,

*“O Programa de Metas significou, para Minas Gerais, uma continuidade das orientações que já vinham sendo implementadas pelo binômio energia e transporte”*<sup>52</sup>.

Apesar disto ser válido para Minas, não o era especificamente para o Triângulo, que na ausência de Brasília continuaria marginalizado nas decisões político-econômicas mineiras. É analisando a decisão da construção da nova capital do país no Planalto Central, que encontramos explicação para a malha rodoviária que corta a região. É pois, neste contexto, que a Associação Comercial Industrial de Uberlândia - ACIUB - passa a traçar seus planos juntamente com seus associados em prol da construção de rodovias na região,

*“ A época clássica da história da Associação Comercial, em que se enfrentaram os problemas mais definitivos de seus rumos na evolução econômica, política, social e cultural, entretanto, se situa entre os meados anos 50 e os inícios da década de 70, quando os embates rodoviários foram ferrenhos e exigiram dos homens responsáveis pelos destinos da cidade que enfrentassem as pedras e os escolhos com abnegação e denodo”*<sup>53</sup>.

Na década de 1950, temos inúmeros pedidos de melhoramento e construção de estradas para a região mas, até o ano de 1955 vemos muito pouco de concreto em termos de melhorias das estradas,

*“É plano governamental prosseguir normalmente as construções já em andamento e iniciarem-se novas estradas se os recurso orçamentários assim o permitirem. Portanto, o que desejamos é o prosseguimento normal de uma construção iniciada nos idos tempos de 1950 e que até hoje ainda não chegou a Ituiutaba. Já não estamos pedindo muito. Queremos que o DER construa a*

<sup>52</sup> DINIZ, Clélio Campolina. *Estado e capital estrangeiro na industrialização mineira*. Imprensa de UFMG, Belo Horizonte, 1981, p.85.

<sup>53</sup> ACIUB EM REVISTA, op. cit. p.43. Grifo meu.

*ponte sobre o Rio da Prata, pois a Estrada ou rodovia, nós os ituiutabanos, construiremos de qualquer maneira. (...)”<sup>54</sup>.*

Em 1951, o Governo do Estado de Minas autorizou a ligação de Uberlândia a Araguari e Uberlândia ao Canal de São Simão na divisa de Goiás. Porém, até 1955 não haviam sido efetivadas,

*“Como é de conhecimento geral, os prefeitos do Triângulo se reuniram em Centralina a fim de estudar os meios de reparar as estradas de vital importância para a sua economia: estradas.*

*Estão paralizadas as obras da rodovia Uberlândia-Canal São Simão e Uberlândia-Araguari, por caducidade de contrato, visto que o governo binômio “energia e transporte” não procurou aplicar as verbas recebidas ao trabalho das estradas às quais eram destinadas”<sup>55</sup>.*

*“A nova rodovia Uberlândia – Araguari, que encurtará, de muito, a distância entre as duas cidades, em breve será atacada novamente.*

*(...)Para o reinício das obras, aguarda-se a chegada de um maquinário destinado a terraplenagem, visto que com a sua paralização o trecho construído sofreu grandes estragos causados pelas chuvas(...)De qualquer forma, será um grande melhoramento para as cidades de Uberlândia e Araguari, que, assim, estarão separadas, apenas por meia hora de automóvel”<sup>56</sup>.*

*“Seguiu segunda-feira para o Rio de Janeiro uma comissão de representantes de Uberlândia e Araguari que foi tratar naquela Capital da construção de uma rodovia que ligue diretamente essas duas cidades ao planalto goiano, onde está sendo construída a nova capital da República. (...)Tratando, inegavelmente, de uma comunicação de grande alcance econômico, (...)”<sup>57</sup>.*

Essas são algumas das inúmeras reportagens reivindicando a construção da estrada que ligava a cidade de Uberlândia a cidade de Araguari. Por meio delas constatamos que não foi somente um curto espaço de tempo para a conclusão da mesma pois, as datas das fontes são diferentes. É notável na reportagem a importância da construção da rodovia enquanto propiciadora da economia regional. Vê-se portanto, os investimentos das elites regionais para a concretização desses traçados.

<sup>54</sup> Melhoramentos para o Triângulo Mineiro. *O Reporter*. 05/09/1956, p.1.

<sup>55</sup> O Município constrói e repara. Estradas do “Binômio”. *Correio de Uberlândia*. 07/05/1955, p.3.

<sup>56</sup> A Nova rodovia Uberlândia – Araguari. *O Reporter*. 03/08/1956, p.1.

A mesma morosidade ocorria com a estrada Uberlândia-Uberaba, autorizada em 1952, com situação indefinida até 1955 pois, com a construção da nova capital, foi projetada a BR - 050. Sabemos que as rodovias são construídas em trechos e isto ‘travou’ disputas entre as cidades de Uberlândia e Uberaba em que lutaram por muitos anos quanto a definição do traçado da mesma dando as seguintes denominações de Traçado 1 e Traçado 2.

O Traçado 1 era defendido pelas lideranças uberlandenses em que consistia no aproveitamento do trajeto Uberlândia – Almeida Campos e posteriormente ligando a Uberaba. Para alcançar tal empreitada era alegado que reduziria os custos e rapidez da construção, haja vista dos 50 km de estrada já construída. Possibilitaria também a ligação entre a Mogiana e a Rede Mineira de Viação<sup>57</sup>. Vemos que, por trás destes interesses a cidade de Uberlândia almejava ampliar seus negócios com a capital mineira, impedindo assim que os mesmos fossem realizados via Uberaba.

O Traçado 2, defendido por Uberaba, tratava da ligação direta entre Uberlândia e aquela cidade. Por trás desta defesa, incorporavam-se interesses de proprietários de terras uberabenses, *“contra este pronunciamento técnico do DNER (Traçado 1), levantaram-se uns poucos fazendeiros de Uberaba, interessados em desviar para suas glebas o leito da projetada rodovia federal”*<sup>58</sup>.

Nos jornais foram inúmeras as reportagens que tratavam quanto ao melhor traçado entre as duas cidades triangulinas. O Jornal ‘O Reporter’ se pronunciou,

“ (...)

*2.Tendo feito, nessa região, o levantamento do traçado da importante rodovia federal Santos – Brasília ( via Ribeirão Preto, Uberaba, Uberlândia, Araguari – Catalão ), o DNER, após estudos cuidadosos que se prolongaram por mais de um ano, adotou, como melhor solução, para o trecho Uberaba – Uberlândia, o chamado traçado n.º “1” (...)*<sup>60</sup>.

A questão de qual seria o melhor traçado para o asfaltamento da rodovia era um problema que se colocava diariamente nos jornais locais porém, percebemos dentre as inúmeras fontes pesquisadas a difícil solução ante a escolha de qual seria o melhor. Algumas vezes a imprensa tentava mostrar-se ‘neutra’ frente a questão do melhor traçado,

<sup>57</sup> Estrada Uberlândia – Araguari á nova capital. *O Reporter*. 28/11/1956, p.4.Grifos meus.

<sup>58</sup> Ata 950, 16/12/1958, livro 16, p. 131.

<sup>59</sup> Rodovia Uberlândia - Uberaba. *O Reporter*. 05/12/1958, p.4.

<sup>60</sup> Idem. Ibidem.

*“(...) parece-nos inocuo ou desaconselhável esse debate em torno do traçado da estrada de Uberaba a Uberlândia. Não queremos discutir qual dos dois seja o melhor, porque qualquer das hipóteses, estaríamos defendendo interesses particulares, embora pudesse num caso existir maior soma de argumentos do que no outro. (...) trata-se de um grande melhoramento para a região. Para que, portanto, vamos discutir pequenos detalhes inspirados nos interesses de moradores de certo local em detrimento das aspirações de moradores da vertente oposta? Todos se beneficiarão com a estrada, passa ela mais ao leste ou mais ao sul, (...). E um empreendimento de mais extensão que o governo leva a efeito para escoamento dos produtos de uma vasta zona que compreende três Estados.(...) Repetimos que seja qual for a diferença aparente ou real que exista entre as duas formula, qualquer delas encerra um passo decidido em favor da economia regional, pelas facilidades que oferece ao transporte de produção”<sup>61</sup>.*

Pela leitura dos jornais locais, foram muitos anos de luta entre as duas cidades, e em várias reportagens os editores responsabilizavam o governador Bias Fortes pois, ao declarar sua opinião quanto a questão dos traçados, o governador disse “ *... não podia brigar com Uberaba (...) se os fazendeiros de Uberaba quisessem que a estrada passasse em suas fazendas, esta terá de passar e quanto a nós iremos ter a nossa estrada para Araxá*”<sup>62</sup>.

Em 1959, o Traçado 2 foi decretado vitorioso e foi feito a proposta de executar a ligação Uberlândia - Araxá. No final da década de 1950, os planos para a construção da BR-14 ( BR-153 ) e a BR-116 ( BR- 050 ) já estavam definidos mas, quanto ao prazo de execução não tinha previsão. O Jornal ‘O Reporter’ em 1958 se pronunciou quanto a continuidade dos serviços de asfaltamento da BR - 14,

*“Apuramos que, além da cordialidade, era objetivo da visita a exposição dos planos do departamento Nacional de Estradas de Rodagem em relação à nossa zona, em face das verbas incluídas no orçamento federal pelo Sr. Deputado Rondon Pacheco. Assim, deverão ter início êste ano a restauração da rodovia Uberlândia – Araguari, construção da ponte sobre o Rio das Velhas; (...), conservação e policiamento do trecho asfaltado Uberlândia – Monte Alegre; estudos do percurso Uberlândia – Uberaba. Não sofrerão continuidade os trabalhos de asfaltamento até Monte Alegre e os em execução na BR – 14”<sup>63</sup>.*

<sup>61</sup> A questão dos traçados. *O Reporter*. 20/04/1959, p.1.

<sup>62</sup> Ata 973, 28/04/1959, Livro, p. 212/4.

<sup>63</sup> Chefe do D.N.E.R. esteve em Uberlândia. *O Reporter*. 20/01/1958, p.1.

A construção do trecho Uberaba – Uberlândia - BR – 050 - perdurou por muitos anos, sendo aberto ao tráfego em fins de 1962, funcionou precariamente até a inauguração asfáltica que ocorreu em meados de 1965.

Na parte leste do Triângulo Mineiro a ligação com a capital do estado – Belo Horizonte demorava muitos dias, sendo que para chegar a esta seria necessário primeiro ir a Uberaba, posteriormente a Araxá para enfim chegar a capital mineira. Com a ‘promessa’ do governador estadual à respeito de verbas para a construção da mesma a imprensa notificou,

*“Apelamos para o digno presidente, a fim de não permitir a inclusão, no Plano de Economia, as verbas do Orçamento de 1958, destinadas à pavimentação da BR – (...) e BR – 71, vitais para as comunicações com Brasília, inclusive no efeito de transporte dos materiais destinados à sua construção. Quais quer cortes implicarão em retardamento, (...)”<sup>64</sup>.*

*“(...) ordenou a construção imediata de uma rodovia asfaltada ligando Moema a Araxá, afim de encurtar em cinco horas o percurso entre Belo Horizonte e Uberaba.*

*Entre outras vantagens a rodovia que liga Belo Horizonte ao triângulo Mineiro deixará de passar pela serra da Saudade, de difícil acesso”<sup>65</sup>.*

A construção da rodovia BR - 153, por exemplo, representou um importante papel na economia triangulina. As cidades como Frutal, Prata e Centralina – área de intensa produção agropecuária – ligou São Paulo, via Matão, Barretos, Frutal, Itumbiara a Goiânia e Brasília<sup>66</sup>.

Assim, as cidades triangulinas intensificaram a mecanização agrícola, como também a atividade pecuária, diversificando a economia urbana. Segundo Cury, existia muitos processadores de grãos na região Oeste de Minas, como também um sistema de armazenagem e embalagem de cereais existentes nos centros urbanos. Existiam também abatedouros de gado bovino e suíno, granjas de frangos, atacados de frutas e verduras e agro-indústrias<sup>67</sup>, o que nos faz pensar que mesmo com poucas rodovias pavimentadas existia um mercado regional proeminente, viabilizando negócios.

<sup>64</sup> Assuntos da B.R. 14. *O Reporter*. 22/02/1958, p.1.

<sup>65</sup> Uberaba mais próxima de Belo Horizonte. *O Reporter*. 08/10/1956, p.3.

<sup>66</sup> GUIMARÃES, Eduardo Nunes. *Infra – Estrutura Pública e Movimento de Capitais: a inserção do Triângulo Mineiro na divisão inter-regional do Trabalho*. Belo Horizonte, 1990. Dissertação ( Mestrado em Economia ). CEDEPLAR. UFMG, p.102.

<sup>67</sup> CURY, op. cit., p.148.

## 2º CAPÍTULO

### TRIÂNGULO MINEIRO: REGIÃO DO FUTURO?

#### 2.1- IMAGINÁRIO E IDEOLOGIA PROGRESSISTA NA REGIÃO TRIANGULINA

Neste capítulo pretendemos refletir sobre a política implementada e do *'imaginário progressista'* construído na região Oeste de Minas. No centro desta investigação, procuraremos demonstrar que a região em estudo, foi se firmando aos poucos pelos *'estrategistas'* regionais. Para tanto, procuraremos ressaltar o papel dos maiores interessados – grupos empresariais e políticos – dando ênfase que a região em estudo, foi inserida economicamente a nível nacional dada a sua vocação *'natural'*. Porém, persistimos que este *'discurso'* utilizado, foi um processo de *construção histórica e política* que ao longo dos anos determinou e configurou a região.

Porém, ao estudarmos uma região, temos que ter em mente como se processa a política de grupos dominantes neste espaço em defesa de seus interesses, frente a outras regiões como também frente ao Estado. Neste contexto, vários re (arranjos) são dissimulados, haja vista que quando há uma parcela significativa de diversidade econômica e social, os interesses se chocam, ocorrendo algumas vezes movimentos separatistas. Nesta linha de raciocínio, temos como exemplo o Triângulo Mineiro que, desde os finais do século XIX tencionava separar-se de Minas Gerais e anexar-se á província de São Paulo. Dentre os vários motivos alegados estava uma suposta falta de apoio do governo provincial mineiro que só se lembrava da região objetivando arrecadar impostos<sup>68</sup>.

Os grupos governantes, ao longo dos anos, introduziram dispositivos constitucionais criando instituições de modo que procuravam agir dentro de seus próprios interesses. Vemos que, ao assumirem um discurso voltado aos mais favorecidos, ou aos mais desprotegidos, incorporam e privilegiam os setores privados dominantes, facilitando as práticas clientelísticas.

---

<sup>68</sup> Para aprofundar mais: OLIVEIRA, Selmane Felipe de. *Crescimento Urbano e Ideologia Burguesa*. Niterói, 1992. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal Fluminense, p.77 et seq..

Neste contexto, procuraremos recompor o período em estudo da região triangulina, tentando analisar como se processou a representação da modernidade pelas elites dirigentes, enquanto monopolizadores e detentores dos privilégios advindos desta. É perceptível ainda hoje que, todas as *'benfeitorias'* que chegam à região, são efetivadas *'graças a um reduzido grupo de pessoas'*. As desigualdades sociais são mascaradas pela mídia, criando um imaginário de uma região progressista, geradora de inúmeros empregos.

Para abordar o que poderia ser interpretado e entendido por modernidade buscamos nos apoiar nas leituras de M. Berman<sup>69</sup>. Em sua obra *"Tudo que é sólido desmancha no ar"*, o autor trata das transformações ocorridas que puderam ser vivenciadas no espaço das grandes metrópoles do século XX. Esse foi o período das reformas urbanas, inspiradas em grande parte, pelo modelo parisiense, como assinala Marshall Berman. Os grandes bulevares abertos em Paris a partir da segunda metade do século XIX, se sobrepuseram às ruas de traçado medieval. Pessoas provenientes de classes sociais distintas tinham acesso às regiões remodeladas, constituídas por um sistema integrado de amplas ruas e praças. O advento da cidade moderna trouxe consigo áreas arborizadas, bem iluminadas e saneadas, mas, paradoxalmente, aqueles que haviam sido expulsos dessas mesmas áreas podiam agora circular pelos locais públicos mais privilegiados da época.

Numa referência à Baudelaire, Marshall Berman destaca o sentimento de deslumbramento ou mesmo sedução, suscitado nos habitantes da Paris erguida a partir da reforma, porém, havia as visões formadas pelas regiões pobres e decadentes, próximas das áreas reformadas, mas completamente à margem da nova ordem social. Por esta razão este autor afirma que as contradições do indivíduo moderno se expressavam de forma mais veemente na cidade. É pois que, nos debruçamos em sua análise, com o intuito de compreender como se processou a ideologia<sup>70</sup> do progresso na região, ainda que em outro país e outro contexto.

---

<sup>69</sup> BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar*. A aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

<sup>70</sup> A tradição marxista propõe duas concepções da ideologia: a ideologia como imaginário social, e a ideologia como relação de poder. A primeira remonta ao jovem Marx da *Ideologia Alemã* e da *Sagrada Família*: a ideologia seria a forma mistificada pela qual os homens vivem suas relações reais. É uma simples ilusão, uma objetivação fantasmagórica, isto é, no registro do imaginário, de relações materiais concretas. Enquanto imaginário social, a ideologia não tem história, pois é o simples reflexo alucinatório. A segunda vê a ideologia, quaisquer que sejam as circunstâncias sociais de sua gênese, como uma força material, ocupando um lugar definido no sistema das instâncias ( superestrutura ), e investida em relações de poder, a serviço da classe dominante. Para saber mais: ROUANET, Paulo Sérgio. *Imaginário e dominação*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1978. ( Coleção Diagrama; 9 ), p.09 et seq..

A década de 1950 foi de significativo desenvolvimento para a região. Em termos quantitativos, o número de habitantes, de indústrias e lojas comerciais, somando-se a sua importância de pólo comercial com produtos diferenciados, fazia da região Oeste de Minas *‘um importante centro econômico’*. Sua importância econômica era evidente que segundo Roberto Sampaio,

“ O avanço econômico apresentado por alguns municípios, que se despontaram dentre outros de longa e abrangente predominância na economia regional, se deve a fatores encontrados na história local, nacional e regional. Destacamos a situação de localização dos municípios diante a política de transportes iniciada em meados dos anos cinquenta, além da estrutura e das relações econômicas e políticas evidenciadas também historicamente ”<sup>71</sup>.

O dinamismo econômico vivido na região fortalecia a representação expressa no imaginário coletivo do chamado *‘ponto de passagem’*, que se firmava havia décadas. A este imaginário se juntavam outras imagens, *‘pólo de desenvolvimento’*, *‘futuro de prosperidade’*. São essas as referências sobre a região, mais comumente encontrada na imprensa, *‘O imaginário voltado à região de futuro de prosperidade’*, e sua ligação com a recepção positiva ao discurso de J.K. Aparece nitidamente expresso na publicidade local, *“O nosso progresso, as nossas riquezas, o nosso desenvolvimento, para a maior grandeza de Minas, (...)”*<sup>72</sup>.

Entretanto, essas imagens da região Oeste de Minas, em meados da década de cinquenta, do século passado, eram dissonantes com as imagens do Brasil no mesmo espaço de tempo. No seu todo, o país vivia em meados dos anos de mil novecentos e cinquenta uma grave crise política e econômica, conforme pode ser verificado na obra ampla bibliografia de história do Brasil<sup>73</sup>, o que faz do estudo sobre a economia e sociedade nacional desse momento, um assunto de relevância para a reflexão acadêmica da nossa história, não somente local como também nacional.

---

<sup>71</sup> SAMPAIO, Roberto Cury. *Migrações Internas no Triângulo Mineiro: Análise Demográfica e Econômica, 1960 – 1970*. Belo Horizonte, 1985. Dissertação – CEDEPLAR, UFMG, p. 147.

<sup>72</sup> Até que ponto incluirão as questões pessoais. – Responsável o governo de Minas por qualquer submissão. *Correio de Uberlândia*. 23/02/1958, p.6. Grifos meus.

<sup>73</sup> Brum em sua obra *O desenvolvimento econômico brasileiro*, enfatiza que um dos resultados da política é a o- corrência de acentuado crescimento econômico, com base industrial, na região Sudeste, em parte às custas da estagnação, atraso e mesmo perda de terreno das demais Regiões. Ao invés de uma distribuição espacial da propriedade, da riqueza e da renda, como se esperava, verifica-se o contrário, isto é, uma forte concentração. O polvo econômico cresce rapidamente sugando as demais regiões com seus tentáculos. Para saber mais ver principalmente capítulos 04 e 05. BRUM, Argemiro J. *O desenvolvimento econômico brasileiro*. Petropolis, Ijuí: Vozes; UNIJUI, 1998.

Provavelmente, o *‘significativo desenvolvimento econômico’* do Triângulo é um aspecto de singular importância para a análise relativa à recepção, bastante favorável, do projeto político do governo J.K. como também no que diz respeito à receptividade das idéias de *‘modernização’* e *‘modernidade’*, do que mesmo na sua concretização. Neste ponto cabe lembrar que, face às especificidades internas da política algumas cidades da região triangulina mantinham suas bases políticas evidentemente apoiadas sobre práticas coronelísticas, muito comuns no país da época. A exemplo disto, o Jornal *‘Correio de Uberlândia’* noticiou,

*“É inacreditável o que vem de acontecer em Uberaba segundo noticiário dos jornais daquela cidade, a propósito da recente visita do diretor do Departamento de Estradas e Rodagem, eng. João Kubitscheck de Figueiredo.*

*O fato traz à imaginação paisagem do interior no século passado, quando os costumes eram tacanhos com as mentalidades, quando a largueza de vistas se circunscrevia aos próprios indivíduos, quando não existia o interesse público, mas sim a conveniência particular do ‘coronel’ ou do ‘chefe’.*

*(...)*

*esqueceu-se de que a época é outra, de que os costumes são outros, nem parece que a mentalidade evoluiu, acompanhando a transformação gerada pelos fenômenos da civilização moderna.*

*(...)*

*Por isso, lamentavelmente Uberaba ficou mal no julgamento do povo, ao retornar ao tempo mesquinho dos ‘coronéis’<sup>74</sup>.*

Pela dimensão do confronto político entre os partidos da época, a discussão em prol do desenvolvimento regional colocava os rivais eleitorais em discursos opostos porém, com discursos voltados a si mesmos. Se no âmbito federal, os partidos eram, respectivamente, a sustentação política do governo, no âmbito local a contenda política não só os transformava em opositores políticos, mas em projetos políticos opostos. Segundo a imprensa, os *‘coronéis’* de Uberaba com seus interesses pessoais interferiam na implementação de uma *‘nova era’*, tornando desfavorável a *‘criação do progresso’*, como também a *‘expansão econômica regional’*.

Assim, se no plano político as práticas comuns à vida política da região destoavam do conteúdo político do projeto defendido pelo governo Juscelino

---

<sup>74</sup> Deixará de ser imediato o serviço de asfaltamento – Uberlândia - Uberaba. *Correio de Uberlândia*. 23/02/1958, p.6.

Kubitschek; no plano econômico era muito diferente. O Plano de Metas era um projeto modernizador, eminentemente voltado para os interesses da indústria. Enquanto que o desenvolvimento econômico verificado na região era um desenvolvimento marcadamente comercial, não obstante a existência de fatores favoráveis à instalação de indústrias e seu crescimento. Conforme Sampaio,

*“Dentre os segmentos econômicos, em que assinalamos a entrada do grande capital, temos o setor agro-industrial que, de certa forma, é a principal base da organização da produção rural apresentada pelo Triângulo no pós 1950. É importante ressaltar que a agropecuária e o comércio, ainda são o sustentáculo econômico da mesoregião”<sup>75</sup>.*

O projeto político do governo federal era a modernização via industrialização, e a região procurou se inserir nesse quadro econômico. As forças políticas representativas do interesse industrializador procuraram se orientar no projeto do governo federal.

A dinâmica da economia encontrava respaldo na representação do imaginário envolto no discurso das pessoas que compunham a base política e econômica da região. As tradicionais elites da região utilizando do discurso em voga, iniciaram planos para investimentos futuros. Nesse período em estudo, são nítidas as estratégias de desenvolvimento da região Oeste de Minas,

*“ (...) Durante os anos cinquenta a região possuía uma elite agrária capaz de investir em uma tecnologia agrícola de nível superior ao restante do Estado. Além disto, esta elite também era capaz de formular politicamente seus interesses econômicos através de uma identidade regional que freqüentemente levantava o tema separatismo, como solução para suas reivindicações”<sup>76</sup>.*

Os investimentos e as estratégias foram se consolidando conforme os preceitos de se agir sobre a região, assumindo particularidades dinâmicas sobre o progresso. Temos uma região que, no final do século XIX, quase sem indústrias de grande porte<sup>77</sup>, uma série de representações sobre o ‘futuro’. Essas representações aparecem nos discursos tanto político quanto jornalísticos, em que o bloco do poder regional auferiu com a concretização de seus ideais, marcando fortemente as divisões de classe na região. Por

<sup>75</sup> SAMPAIO, op. cit. p.150.

<sup>76</sup> FREITAS; SAMPAIO, op. cit., p.50. Apud, PALHANO, M. R. N. *Agricultura, estado e desenvolvimento regional em Minas Gerais, 1950 e 1980*. Belo Horizonte, 1982. CEDEPLAR – FACE/UFG, ( texto para discussão, 13 ).

<sup>77</sup> Segundo FREITAS ; SAMPAIO, o processo de expansão comercial que se desenvolveu em algumas cidades da região - ainda em fase de incipiente urbanização - se mostrou relevante comparadas a outras importantes cidades mineiras. Para aprofundar mais: FREITAS ; SAMPAIO. *Sinopse do Diagnóstico sócio-econômico do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba ( 1940 – 80 )*. Uberlândia, 1985. CEHAR – Centro de Ciências Humanas e Artes. Departamento de Economia. Universidade Federal de Uberlândia.

meio da reportagem abaixo, direcionada à cidade de Uberlândia, percebemos a divulgação das ‘grandes conquistas’ e os elogios aos ‘grandes empreendedores’,

*“Se essa grande metrópole que aí está hoje deve alguma coisa a alguém, deve-o, por ordem: à Mogiana, à ponte Afonso Pena e às estradas da Companhia Mineira Autoviação, ou aos seus idealizadores, mais exatamente ao Coronel Carneiro e ao engenheiro Fernando Vilela”<sup>78</sup>.*

Devemos ressaltar que não é toda a população que cria e exprime esses discursos. Fundamentalmente, são os setores hegemônicos e os possuidores tanto do poder material quanto simbólico preponderando seus planos de desenvolvimento. Num sentido mais amplo vemos que, as classes médias da sociedade promoviam a criação de um mercado consumidor com novidades tecnológicas, aparelhos e modismos. Conforme Mello e Novais,

*“Num período relativamente curto de cinquenta anos, (...), e , mais aceleradamente, nos trinta anos que vão de 1950 (...), tínhamos sido capazes de construir uma economia moderna, incorporando os padrões de produção e de consumo (...). Produzíamos automóveis, utilitários, caminhões, ônibus, tratores. Eletrodomésticos. Alimentos industrializados”<sup>79</sup>.*

As pessoas ou os grupos que exerceram essas ações não foram ingênuas e é perceptível o ‘futuro da região triangulina’ ser projetada ao longo dos anos permeada em seus interesses. Assim, procuraremos pesquisar como foi de fato se consolidando os mecanismos para construção e melhoramento das rodovias já existentes, já que encontravam respaldo na abertura destas uma oportunidade para expansão regional.

O Triângulo Mineiro desde o então denominado ‘Sertão da Farinha Podre’, buscou aprimorar suas estradas porém, as décadas de 1955 a 1960 - como tempo delimitado em nossa pesquisa - vemos alianças serem articuladas consubstanciadas em seus respectivos interesses. Os líderes políticos e econômicos, desde os finais do século XIX, aspiravam por transformá-la em uma região dita ‘progressista’.

Nos jornais locais um colunista por exemplo, já enfatizava que na década de 1950 as cidades da região - Araguari, Uberaba e principalmente a cidade de Uberlândia - já apresentava muitas expectativas de se tornar grande metrópole e enfatizavam a região com suas grandes riquezas e desenvolvimento,

<sup>78</sup> ACIUB – Edição Extra. Op. cit. p. 17. Grifos meus.

<sup>79</sup> Para saber mais: MELLO; NOVAIS (orgs.). Capitalismo Tardio e Sociabilidade Moderna. In: *História da vida privada no Brasil* 4, p.560 et seq. Editora Cia das Letras.2000.

*“A imensa e fértil região contida entre os vales dos rios grandes e Paranaíba é sem dúvida, a zona de maior desenvolvimento do Estado de Minas. Aqui pelo Triângulo, por toda a parte nota-se um progresso admirável, fruto da audácia de seus habitantes. Uberaba, Uberlândia e Araguari, as três grandes cidades que comandam este progresso, constituem hoje, o justo orgulho deste povo esquecido dos poderes públicos, que do govêrno só conhece mesmo os ‘coletores’.*

*Apesar disto, o Triângulo Mineiro cresce. Quando apenas agora, o governo se lembra das estradas desta parte de Minas, elas, já há tempos são a ponta de lança civilizadora de todo o hinterland brasileiro. A fundação de Brasília deu algum impulso nesta arrancada de progresso. Mas não se pode de maneira alguma, dizer que foi este fato novo na geografia brasileira que descobriu o Triângulo Mineiro, ou fez de nossas cidades verdadeiras metrópoles. Não negamos que por ser passagem obrigatória para Brasília nossa região disto se beneficiou. É preciso, porém dizer que antes disto, o Triângulo crescia e vivia... de teimoso que é” (sic)<sup>80</sup>.*

Na reportagem, notamos o discurso ufanista ao desenvolvimento regional. Ao mesmo tempo, a imprensa transmitia a sociedade o descaso do governo mas que, o progresso encontrava respaldo nas intervenções do poder público imbricados ao imaginário da sociedade civil.

No governo de J.K., os meios de comunicação nortearam uma campanha contra o transporte ferroviário. As críticas progrediam à medida em que progredia a implantação da indústria automobilística,

*“Os chamados meios clássicos de transporte – a ferrovia e a navegação – não acompanharam, no Brasil, o ritmo de crescimento dos demais setores da economia nacional. (...) O certo é que as estradas de ferro e as companhias de navegação não puderam reaparelhar-se convenientemente, ficando impossibilitadas de atender, com a desejada presteza, às necessidades do transporte de passageiros e mercadorias. Êsse desequilíbrio, bem como a expansão da rede rodoviária e a pavimentação de estradas, aumentou muito o transporte por meio de caminhões e ônibus, tornando intensíssima a procura desses veículos<sup>81</sup>”.*

<sup>80</sup> Mesmo antes de Brasília o Triângulo Mineiro, crescerá. *Correio de Uberlândia*, 15/04/1958, p.6.

<sup>81</sup> Manchete fez um balanço da Indústria Automobilística no Brasil. O seu carro vem aí. *Revista Manchete*. N°250. 02/02/1957, p.63.

As reivindicações quanto à melhoria e a ampliação de estradas no Triângulo contribuía para que o setor rodoviário se cristalizasse como ícone de modernidade, como também para que este tipo de transporte ocupasse o espaço do transporte ferroviário, oferecendo segurança e rapidez no transporte de mercadorias e mensageiros.

Diante destas perspectivas e com vistas a resolver os problemas de transporte, grupos regionais passaram a realizar uma política voltada para a realização de uma infra-estrutura básica de transporte rodoviário, produção e transmissão de energia elétrica e telecomunicações, dada a crença, na época, de que a precariedade de sua infra-estrutura era o principal ponto de estrangulamento que impedia a expansão econômica da região. Dessa forma,

*“O binômio energia-transporte, que tantas preocupações trouxe para o governo federal e particularmente para o governo mineiro, chegando inclusive a ficar conhecido como ‘pontos de estrangulamento’, não se constituiu em entraves à acumulação no Triângulo, pois o próprio capital mercantil regional procurou, por iniciativa própria, solucioná-los”.*

*(...)“Assim, o Triângulo Mineiro logrou ampliar a mercantilização de sua economia ao apostar na inversão de recursos privados no desenvolvimento do sistema de transportes e comunicações regional, fator básico para o funcionamento de uma Região – ‘Atravessadora’, que requer o máximo de informações comerciais da área mais extensa possível”<sup>82</sup>.*

Assim, a região Oeste de Minas se voltava a todo um imaginário em torno da construção da idéia de progresso e modernidade, principalmente nos anos do Governo de Juscelino Kubitschek. Damos ênfase neste período por ser nosso objetivo de pesquisa, como também por ser justamente nesta época que o país passava por várias transformações econômicas e políticas voltadas principalmente para a concretização do Plano de Metas.

Marcada por interesses políticos e empresários regionais, como também encontrando apoio do governo estadual este período representou para a região Oeste de Minas o marco da busca de transformações. A região buscou inserir-se de modo mais complexo à economia de Minas, rompendo com a fase caracterizada pela predominância da atividade agrícola, caminhando para uma ‘nova etapa no seu processo de acumulação de capital’. Segundo Freitas & Sampaio,

*“Ao findar a década de 50, os interesses agrário – comerciais tinham equipado os principais centros urbanos desta região; consolidando a tradição*

*empresarial, possibilitando o surgimento de grupos poderosos; articulando um sistema de transporte intra-regional; acelerando a modernização da agropecuária; consolidando a condição de empório comercial de uma vasta região do Centro – Oeste brasileiro; integrando definitivamente o Triângulo Mineiro ao capital industrial paulista, (...)»<sup>83</sup>.*

Para os profetizadores dos novos tempos, o comércio seria o ponto centralizador para a economia regional. Em seus discursos, o fundamento primordial para a entrada do Triângulo em cena, seria uma infra estrutura adequada nos meios de transporte, abrindo assim uma possibilidade para atração de capitais a nível regional. Os grupos interessados aproveitaram as novas oportunidades em que os - “50 anos em 5”<sup>84</sup> de J.K. e “*todos caminhos levam a Brasília*” mencionados com frequência nos meios de comunicação nacional – impelindo sobre a necessidade do Triângulo, buscando oportunidades para sua expansão.

Muitos estudiosos e pesquisadores costumam pensar região como uma realidade óbvia, ou seja, aquela formada pelos elementos chamados naturais, como também por elementos históricos – econômicos – culturais. O que nos interessa aqui, é demonstrar e considerar que a região Oeste de Minas não se formou de forma aleatória; em vista dos fatores econômicos, políticos e sociais que paulatinamente foram sendo articulados e colocados em um único processo, ao final do qual resulta a região considerada.

Podemos dizer que até as regiões chamadas ‘*naturais*’, que emprega a vegetação, clima ou fauna, a própria definição de alguns critérios e não de outros para delimitar a região é uma imposição de uma definição que se legitima no mundo social, sendo portanto humana e assim cultural, estando perpassada pelos interesses e visão de mundo de quem divide. Assim sendo, desnaturalizar o conceito de região é, todavia, uma forma mais clara para o seu processo real de formação, isto é, a noção de que não há critérios ‘*naturais*’ na delimitação da região, mas esta é também formada a partir de relações de poder.

Dentro desta análise podemos pontuar que,

*“o espaço é um produto material em relação com outros elementos materiais – entre outros, os homens, que entram também em relações sociais*

---

<sup>82</sup> BRANDÃO, op. cit. p. 98 e 101.

<sup>83</sup> FREITAS; SAMPAIO, op. cit. p.56. Grifos meus.

<sup>84</sup> Para saber mais ver: TREVISAN, Maria José. *50 anos em 5 – a FIESP e o desenvolvimentismo*. Petrópolis: Vozes, 1986.

*determinadas, que dão ao espaço (bem como aos outros elementos da combinação) uma forma, uma significação social”<sup>85</sup>.*

De fato, neste período estabelece-se toda uma avaliação do projeto político do governo J.K. que valorizava o desenvolvimento do país e poderia trazer ainda mais, o progresso para a região. Para se entender a importância deste citado vínculo na formação histórica da região em estudo, é necessário compreender também que o progresso foi uma das principais idéias – força do ocidente no século XIX. Jacques Le Goff mostrou como a maioria das sociedades, nas diversas temporalidades, não estiveram dirigidas pela idéia de progresso<sup>86</sup>.

A região foi marcada pelo imaginário e pela afirmação de que o futuro estava na atividade comercial e para tanto a montagem de uma infra estrutura adequada iria valorizar as atividades econômicas, principalmente as agroindustriais que propiciaria assim o progresso da região.

Conforme Bronislaw Baczko<sup>87</sup>, politizamos o imaginário, compreendendo-o também como objeto de investimentos de poder, um sistema de idéias e imagens que formam uma representação coletiva, essencial para qualquer exercício de autoridade e dominação social. Muitas atitudes, tanto no presente quanto no passado - em mãos políticas, empresários e mesmo dos economistas – possibilitam o planejamento e o desenvolvimento econômico de várias sociedades por anos.

Foi a partir dessas noções que o Triângulo passou a ser pensado com vistas a alcançar estágios mais ‘*avançados*’ de desenvolvimento e as cidades inseridas nesse espaço seriam palco de inúmeros projetos que visavam ‘*tirá-las do atraso*’. Para os grupos políticos e empresariais com interesses no Triângulo tratava-se de aproveitar o momento propício, ou seja – o plano político e econômico - traçado no governo de Juscelino Kubistchek, para a realização de grandes empreendimentos econômicos e rodoviários que vinham sendo planejados.

A construção de Brasília foi o ponto de partida para a transformação do Centro-Oeste, em termos humanos e econômicos. A criação da nova capital, não provocou apenas a expansão dos troncos rodoferroviários já existentes, como também determinou a elaboração de um novo Plano Nacional de Viação, no qual Brasília se tornou o centro irradiador do sistema de transportes terrestres do país,

<sup>85</sup> CASTELLS, Manuel. *A Questão Urbana*. Paz e Terra, 1983, p. 146.

<sup>86</sup> LE GOFF, Jacques. Progresso/ Reação. In: *História e Memória*, 4ª edição, Campinas: Editora da Unicamp, 1996, p.233-281.

<sup>87</sup> BACZKO, Bronislaw. Imaginação Social. In: *Enciclopédia Einaudi*, V. 05, p.296 et seq.

*“Brasília cria condições para a integração em um outro eixo espacial, que também rompe com a herança das antigas ‘ilhas’. A nova capital contribui significativamente para que se redesenhe o mapa da infra-estrutura brasileira, que agora precisava subordinar-se ao crescimento do mercado interno. A Belém-Brasília, a Brasília-Porto Alegre, a Brasília- Recife, a Brasília-Fortaleza, além da Rio-Bahia, tecem os novos caminhos de circulação. Até os anos 40, esses caminhos eram desenhados ‘na horizontal’, para servir ao modelo primário-exportador. Brasília passa a ser o ponto do interior de onde saem os novos eixos de integração físico-territorial e econômica do país”<sup>88</sup>.*

A rede rodoviária criada em função da construção de Brasília repercutiu sobre a economia triangulina. Desse modo, com a construção da nova capital do país, demandava o fornecimento de materiais de construção, em quem a indústria triangulina supriu com suas fábricas as necessidades de Brasília<sup>89</sup>. A abertura de novas estradas de rodagem e a modernização das já existentes complementariam a política de industrialização e de ocupação da fronteira agrícola.

*“(...) provocou forte impacto na região do Triângulo Mineiro (...), consolidou-a como entrocamento de importantes estradas federais e, sobretudo fomentou várias atividades de apoio à construção de Brasília”<sup>90</sup>.*

Por outro lado, vemos que com a construção da extensa malha rodoviária que foi se efetivando num período de vários anos, acarretou uma intensa urbanização<sup>91</sup> formando uma classe média e de um operariado urbano com níveis crescentes de consumo. Estes núcleos urbanos em expansão geraram, por conseguinte, fluxos crescentes de tráfego de caminhões para longa distância, tanto para ao atendimento de suas necessidades de alimentos, quanto para o suprimento de matérias-primas industriais.

É importante assinalar que, embora uma boa parte do crescimento da frota de veículos tenha-se concentrado nas maiores aglomerações urbanas - principalmente no Rio de Janeiro e São Paulo – contribuiu também para a intensificação do tráfego local.

<sup>88</sup> ARAÚJO, Tânia Bacelar de. O elogio da diversidade regional brasileira. *Visões da Crise*. (orgs) Adhemar dos Santos Mineiro, Luiz Antônio Elias, César Benjamin. Rio de Janeiro. Contraponto. 1998. p.164-5. Entrevista publicada no *Jornal dos Economistas* n° 108, de abril de 1998.

<sup>89</sup> BRANDÃO, op. cit., p.133.

<sup>90</sup> Idem, p.131.

<sup>91</sup> Conforme Roberto Sampaio, os municípios que se destacaram na economia urbana foram os que receberam maior fluxo de migrantes para o meio urbano, sendo estes: Uberlândia, Uberaba, Ituiutaba e Frutal. Contudo, segundo o autor, o saldo migratório agregado nos setores rural e urbano, coloca Frutal e Ituiutaba como perdedores de população no município como um todo. SAMPAIO, op. cit., p.131.

Pode-se acrescentar que no Triângulo os diferentes meios econômicos, como também sociais em construção e a fragmentação da região em demarcações que obedeceram as divisões de classes, indicaram não apenas mudanças na distribuição espacial, mas um constante processo de afirmação de determinados valores e finalidades para as políticas regionais implementadas.

A exemplo disto, temos a cidade de Araguari que, em meados dos anos 30 do século passado, se consolidou como grande entreposto de cereais, intensificando seu domínio sobre o sudoeste goiano e, ao mesmo tempo, diversificando sua economia<sup>92</sup>. Porém, dados aos empreendimentos e jogos políticos não se desenvolveu no ponto de vista econômico e comercial como a cidade de Uberlândia<sup>93</sup>. Isto significa que o investimento em transportes pode ser uma condição necessária, mas não suficiente, para o desenvolvimento econômico de uma região, uma vez que são observáveis modestos índices de crescimento econômico em regiões bem servidas de infra-estrutura de transportes.

As diferentes opções de desenvolvimento, a escolha das cidades para a expansão e localização de novos empreendimentos públicos e privados, a suburbanização de algumas áreas em detrimento a outras, ordenaram e projetaram seu futuro. Ou seja, o planejamento dos governantes regionais e a criação de novas oportunidades de investimentos para o Triângulo, abriam um cenário que parecia ser totalmente novo. O futuro, para os empreendedores, finalmente havia chegado. A classe média aumentava em número e em influência política e cultural regional, com a instalação de diversos órgãos e empresas estatais,

*“No Triângulo, observam-se durante todo o período as ações decididas de uma burguesia comercial clarividente de seus interesses que foi competente na formulação e implementação de um projeto de modernização do urbano e do rural, alicerçada numa engenharia política que foi capaz de exercer um controle social bastante rígido baseado num peculiar ufanismo ( “tudo pela construção de um Grande Triângulo”)”.*

(...)

*“O Triângulo Mineiro se incorporou à dinâmica da economia nacional não como um sócio menor, o que está manifesto no vultoso excedente retido neste ‘jogo econômico’ (...)*

<sup>92</sup> BRANDÃO, op. cit., p.112.

<sup>93</sup> Para saber mais BRANDÃO, op. cit. p.118. Apud. *Anuário das Indústrias do Estado de Minas Gerais*. Belo Horizonte, FIEMG, 1955.

*Este processo contraditório de dependência (...), repercutiu decisivamente no ‘jogo político’ regional a classe, cada vez mais ativa dos comerciantes, apresentava-se diante do poder estadual reivindicando, freqüentemente, benesses ao governo mineiro, em nome do progresso triangulino (...)’<sup>94</sup>”.*

Podemos deduzir que, as contradições que se sucederam no processo de desenvolvimento da região Oeste de Minas não se proveu somente a processos ditos ‘naturais’. Os projetos vivificados por uma sociedade que reside em uma determinada região traz em seu bojo as peripécias e a história que diz respeito em grande parte aos interesses de grupos políticos e empresariais que adotam para si inúmeras metas. Na verdade, os mesmos projetaram uma região que atualmente encontra-se em divergentes caminhos e a sociedade que nela reside caminha sobre os restos de sonhos que efetivaram-se ou então foram abandonados ao longo dos últimos anos.

Fazer uma análise sobre o alcance das ações corretivas governamentais no sentido de reduzir as desigualdades regionais leva-nos a respostas contraditórias. Se, por um lado, o governo induz, por meio da implantação de uma infra-estrutura viária, uma maior integração da periferia, por outro lado, deixa ao capital privado liberdade para atuar no sentido de obter rendimentos máximos e imediatos, espoliando seus recursos naturais, acentuando a centralização do poder econômico e, portanto, aumentando o desequilíbrio na estrutura espacial.

Cremos que ainda há muito por se desvendar sobre os prováveis motivos que concorreram para que a região triangulina se consolidasse enquanto “ponto de passagem rumo ao Planalto Central, de sua afirmação enquanto ponto de abastecimento dos núcleos mineratórios e de sua capacitação para desempenhar o papel de ponto de interseção de ativos e substanciosos fluxos inter-regionais de mercadorias”<sup>95</sup>.

Nós nos arriscamos a supor que a modernidade, tão propalada pelos meios de comunicação locais e nacionais e tão ‘representativa’ no governo J.K., foi entendida, pelos empresários e representantes políticos triangulinos, como sendo o melhor para a região. Afinal de contas, o fato é que a região continuou sonhando em ser ‘Grande’, ‘cabendo-lhe pois todos os títulos’ e ‘imagens’ que reafirmassem o imaginário e tão sonhado de ‘futuro de prosperidade’. Percebemos nos últimos anos, que por meio da

<sup>94</sup> BRANDÃO, op. cit. p.116-7. Grifos meus.

<sup>95</sup> Brandão nos dá uma visão sobre as especificidades da região que, desde a ocupação, esteve atrelada a importantes circuitos mercantis nacionais. Para saber op. cit.p.173-5. Grifos do autor.

política dos grupos dirigentes, estes continuam assumindo o papel, como no passado, de principais agentes condutores do desenvolvimento.

## 2.2 - O papel da imprensa na representação do discurso político.

*“Por milênios o homem foi caçador. Durante inúmeras perseguições, ele aprendeu a reconstruir as formas e movimentos das presas invisíveis pelas pegadas na lama, ramos quebrados, bolotas de esterco, tufo de pêlos, plumas emaranhadas, odores estagnados. Aprendeu a farejar, registrar, interpretar e classificar pistas infinitesimais como fios de barba. Aprendeu a fazer operações mentais complexas com rapidez fulminante, no interior de um denso bosque ou numa clareira de ciladas (...) Decifrar ou ler pistas, de animais são metáforas”<sup>96</sup>.*

Pretendemos por meio do discurso jornalístico, como *‘caçadores de pistas’*, *‘farejar’* os enunciados que deslizam pelas margens das páginas. Analisando o discurso, buscaremos perceber o que foi escrito e o que foi silenciado; se há marcas que possamos analisar.

A imprensa não é apenas um veículo de informação, mas também de ação e influência. O jornal, por exemplo, é capaz de criar no seu público o clima necessário para o efeito que se pretende. Muitas vezes, utilizando-se de metáforas, o texto jornalístico se apresenta com estruturas de poder, estas caracterizadas pela persuasão e mecanismos de manipulação de poder, estabelecendo relação entre o texto, o contexto e o autor de texto.

Os jornais nomeiam, produzem explicações, enfim *‘digerem’* para os leitores aquilo sobre o que se fala. Esse processo cria a ilusão de uma relação entre causas e conseqüências para os fatos ocorridos e nesse funcionamento jornalístico procura envolver os leitores.

Nesta pesquisa procuraremos destacar o papel da imprensa enquanto divulgadora de artigos relacionados as reivindicações de construção e melhorias da rede de estradas no Triângulo Mineiro. Para tanto escolhemos, a nível nacional *Revista Manchete*<sup>97</sup>, procurando perceber o discurso da revista frente a figura de J.K. e suas

<sup>96</sup> GINZBURG, Carlo. *Mitos, emblemas e sinais*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989, p.151 – 2.

<sup>97</sup> Classificamos a *Revista Manchete* como fonte histórica, entendendo como fonte, tudo aquilo que ficou do passado e que pode informar algo sobre ele, levando-se em consideração as transformações ocorridas

metas propostas. A nível local optamos pelos jornais - *Jornal Correio de Uberlândia* e *O Reporter*<sup>98</sup> - estes vinculados ao cotidiano da sociedade uberlandense e região. No período aqui delimitado, os anos de 1955 a 1960, estes jornais serviram de veículo de propaganda, notificando reportagens sobre a necessidade da melhoria das estradas para o desenvolvimento econômico regional.

Antes de expor dados argumentativos sobre a análise e a posição da fonte em estudo, é preciso lembrar que estamos falando de um período em que ocorreram mudanças tanto na política nacional quanto na economia. No governo do presidente Juscelino Kubitschek havia toda uma expectativa por parte da sociedade de um ‘*novo tempo de progresso para o país*’. Sucederam, nessa fase, a aceleração do processo de industrialização e a exaltação dos valores nacionais.

O discurso, enquanto ideologia da representação social, exerceu estratégias de fundamental importância na concretização do progresso na região do Triângulo Mineiro. A imprensa inserida neste contexto corroborou como divulgadora das articulações dos poderes locais e regionais, “*A Associação Comercial de Minas vem desenvolvendo uma intensa atividade nestas últimas semanas, visando a atenção das autoridades governamentais para o problema rodoviário do Triângulo Mineiro, (...)*”<sup>99</sup>.

Mas, muitas evidências nos mostram como essa é uma preocupação antiga. Nas falas dos dirigentes políticos regionais, podemos observar a tônica colocada na palavra progresso e no empenho para colocá-lo em prática. Na Imprensa local, observamos a fala de ‘*personalidades locais*’; suas ações; as críticas publicadas contra as pessoas que se opunham à ordem estabelecida.

Vemos também artigos que se colocavam ao lado da proposta de uma política forte, contida no programa vigente, procurando transformar a região numa grandiosa região progressista. Foram efetivadas de várias formas os desejos de seus governantes. E continuam se efetivando.

Devemos ter em mente que a Imprensa não faz história imediata e sim faz reportagem, assim sua participação está na constituição histórica da memória oficial. A

---

na produção historiográfica, como a Escola dos Annales. Esta, ao realizar estudos interdisciplinares, renovou e ampliou o quadro das pesquisas históricas, trazendo como consequência um alargamento em relação aos objetos e as fontes para o historiador, visto que estas eram restritas aos documentos de cunho escrito e caráter oficial.

<sup>98</sup> Na representação dos proprietários desses jornais, Leandro nos mostra que um dos dois principais jornais desse período ( “O Triângulo” e “Correio de Uberlândia” ) pertenciam a políticos e empresários da cidade. NUNES, Leandro José. *Cidade e imagens : progresso, trabalho e quebra-quebras – Uberlândia – 1950/1960*. São Paulo, 1993. Dissertação ( Mestrado em História ) -. PUC, p. 16.

<sup>99</sup> Necessidade de boas rodovias para o Triângulo, *O Reporter*, 23/05/1960, p.2.

análise do discurso jornalístico se faz importante e necessária já que este, enquanto prática social, funciona em várias dimensões temporais simultaneamente : *capta*, *transforma* e *divulga* acontecimentos, opiniões e idéias da atualidade – ou seja, lê o presente – ao mesmo tempo em que *organiza* um futuro – as possíveis conseqüências desses fatos do presente – e, assim, *legitima*, enquanto passado – memória – a leitura desses mesmos fatos do presente, no futuro<sup>100</sup>.

### Análise do Discurso nas reportagens da ‘*Revista Manchete*’ e dos jornais ‘*O Reporter*’ e ‘*Correio de Uberlândia*’ nos anos de 1955 a 1960

Ao realizarmos a pesquisa na *Revista Manchete* percebemos por meio dos artigos referentes à Juscelino Kubistchek o quanto o mesmo foi glorificado pelas atitudes referentes ao seu governo. Os editores das reportagens acabavam por ajudar a criar a fama dos anos J.K. como ‘*anos dourados*’ e a tornar o presidente uma figura popular. “*Brasília e Manchete cresceram juntas*”, disse seu criador, Adolfo Bloch. Fundada em abril de 1952, a revista valorizava o aspecto visual, o colorido, a paginação<sup>101</sup>.

Na *Manchete*, J.K. era apresentado como homem simples, do povo, que transmitia confiança nos destinos do país. Essa confiança se fazia presente de forma concreta, já que Kubistchek era mostrado como um homem de ação, empreendedor e inovador, “*como um desvairado, abriu estradas, furou a imensidão das selvas, construiu hidrelétricas, povoou desertos, implantou a fabricação de automóveis*”<sup>102</sup>.

Apesar de algumas pessoas aplaudirem suas atitudes frente aos projetos incorporados em seus discursos, Juscelino Kubitschek recebia críticas do exterior. Numa reportagem na revista norte-americana *Time*, de uma maneira sucinta e irônica, a mesma deixou o leitor em dúvida quanto a possibilidade do Presidente do Brasil

<sup>100</sup> ORLANDI, Eni Puccinelli (org.). Os primórdios da Imprensa no Brasil ( ou: de como o Discurso jornalístico constrói memória). Bethânia Sampaio Corrêa Mariani. In : *Discurso Fundador*. A formação do país e a construção da identidade nacional. Editora Pontes, p.33.

<sup>101</sup> OLIVEIRA, Lúcia Lippi . “*O governo JK nas páginas da Manchete*”. Disponível em [http://www.cpdoc.fgv.br/nav\\_jk/htm/o\\_Brasil\\_de\\_jk/o\\_governo\\_jk-na\\_Manchete.asp](http://www.cpdoc.fgv.br/nav_jk/htm/o_Brasil_de_jk/o_governo_jk-na_Manchete.asp).

cumprir tantas metas, “*Até o fim do seu mandato, o novo Presidente do Brasil promete: construir uma estrada (...), a qual será pavimentada com asfalto brasileiro, pela qual rodarão automóveis brasileiros, equipados com pneus brasileiros e queimando gasolina brasileira. Será possível isso em cinco anos?(...)*”<sup>103</sup>. Neste sentido, uma revista de grande circulação, incorpora os compromissos políticos de J.K. no sentido de ‘policiar’ o cumprimento de suas ‘promessas’.

Na inauguração da nova capital a revista introduziu em suas foto reportagens, imagens de impacto desenvolvidas pelo governo J.K. *Manchete* destinou muitos números à “*odisséia do Planalto*”, como também editou um número especial com a inauguração de Brasília. Nessa edição histórica, de 21 de abril de 1960, os exemplares se esgotaram em 48 horas. Uma de suas manchetes dizia: “*Começa aqui a nova História do Brasil: JK recebe as chaves da capital*”<sup>104</sup>. Nessa edição, vemos dentre inúmeras fotos; um sino, como também uma celebração à memória de Tiradentes. Devemos enfatizar que a inauguração da nova capital do país foi justamente no aniversário de morte do mártir da Inconfidência Mineira. Apesar de ambas as circunstâncias serem diferentes, percebemos que a cerimônia carregou em si um tom solene, tanto quanto a morte do mártir Tiradentes. Temos ainda,

“(...) *Ele está convencido de que o público brasileiro, nos últimos meses, acostumou-se à velocidade na construção de cenários bonitos: Brasília, Furnas, Três Marias, indústria automobilística, (...), estradas que derrotam a selva, morros que se aterram, pistas que se alongam, cidades que se erguem (...)*”<sup>105</sup>.

Vemos que, o intuito do autor estava em engrandecer o governo Kubitschek, frente a outros governos, demonstrando as obras faraônicas de sua gestão. Analisando esta edição, notamos que todos os artigos aludiam seus grandes feitos, em que esses elementos faziam parte do dia no sentido da promoção do progresso e do desenvolvimento do país. Portanto, enquanto porta-voz das classes econômica e dirigente da nação, a imprensa, articulou um discurso capaz de escamotear um projeto de classe, transformando-o num projeto global da sociedade.

Na mesma edição o autor enfatiza que,

<sup>102</sup> Missão Cumprida Balanço político das Metas em 50 Perguntas e Respostas. *Revista Manchete*. 28/01/1961, p.30.

<sup>103</sup> Em que pé se encontram As 30 Metas de J.K. *Revista Manchete*. 26/09/1959, p.84. Grifos meus.

<sup>104</sup> Filho, Murilo Melo. Lágrimas de alegria ungiram o Planalto. *Revista Manchete*. Edição Histórica. Brasília. D. F. Abr/1960, p.12. Número Especial.

<sup>105</sup> Op. cit. , p.12.

(...) “Existem, porém, os que não concordam com os processos e os métodos utilizados pelo Candango. Consideram-nos trepidantes e inquietos demais para uma nação secularmente acostumada à rotina. Prefeririam uma evolução lenta e êle lhes deu uma rápida revolução.

É que o Brasil com o qual sonhara tinha de progredir 50 anos em 5. Sua promessa fôra solene e não haveria de ficar sem cumprimento. Convenceu-se, então, de que, para dominar o silêncio e o mistério daquele planalto inviolado, não poderia usar o carro de boi quando a humanidade já está na era do jato. Por isto Brasília foi construída com a pressa de uma geração que encontrou no Candango J.K. o portador do recado que ela tinha para dar ao futuro”<sup>106</sup>.

Nesta reportagem, paulatinamente, ao discurso do progresso, foram acrescentados novos valores, também de conteúdos gerais, que continham os suportes para o encaminhamento do projeto político de J.K. e foi nesse contexto que o editor marcou o interesse em ressaltar que o governo de Juscelino fora diferente dos demais presidentes. O ponto norteador estava em explicitar as metas ‘prometidas’ e ‘cumpridas’ pelo então presidente enquanto propagador e disseminador de uma era do futuro.

O papel da imprensa esteve atrelado ao governo de J.K. Nesse período, a imprensa assumiu uma função pública, de modo a garantir uma comunicação direta do governo com a sociedade. Segundo a reportagem abaixo, percebemos que a imprensa, nesse período, passou a ser o de mediadora na relação governantes e governados.

“ (...) Além das rodovias federais, (...), estão sendo abertas no Estado de Minas Gerais, por iniciativa do atual Governo estadual, um grande número de estradas revestidas de asfalto, equipando-se assim para melhor atuar como fatôres de circulação de riquezas. (...) está, sem dúvida, intimamente vinculada ao govêrno do Sr. Bias Fortes, (...) Quem percorre hoje o território mineiro, sente que um surto de renovação e progresso sacode o velho Estado. Uma política mais realista deixa claro que os carros de bois, nos próximos anos, não passarão de peças de museus. A agricultura e a pecuária sofrem o impulso do trabalho mecanizado e de técnicas mais racionais. O parque industrial mineiro caminha para um crescimento rápido e vertiginoso. (...) Homens rudes, ferramentas primitivas, máquinas modernas e engenharia avançada, reuniram-se para realizar o que parecia um sonho. No crepúsculo mineiro ouve-se uma canção de fé no futuro”<sup>107</sup>.

<sup>106</sup> Idem, ibidem.

<sup>107</sup> Substituindo as antigas trilhas de carroças, surgem modernas condutoras do progresso. *Revista Manchete*. 30/01/1960, p.76-7. Grifos meus.

Percebemos de modo implícito na reportagem o enaltecimento a gestão política, atribuindo-lhe a ação de progresso e renovação na região de Minas. Tendo essa função da imprensa em foco, fica mais fácil compreender por que ela foi importante neste período, no qual servia não apenas para a construção da imagem de J.K. e de seu governo mas principalmente para passar a sociedade os reflexos de seus projetos a nação.

Considerando como preceito que os documentos são suportes pelos quais se obtém uma dada história e que eles são condutores de vivências divergentes, tanto a produção da memória quanto a sua organização devem ser revistas à luz da pertinência e da ambigüidade dos novos testemunhos. Acreditamos que as fontes e os documentos estão em todos os lugares, fazendo-se necessário um mapeamento e um arrolamento exaustivo de todas as fontes.

Assim sendo, procuraremos analisar as reportagens dos jornais locais com o intuito de perceber como foi se consolidando o discurso dos políticos e empresários regionais no sentido de colocar em prática suas diretrizes traçadas para a região em relação a rede rodoviária.

A reportagem nos mostra que,

*“(...) os prefeitos de Uberlândia, Monte Alegre de Minas, Canapolis e Centralina, reunidos nesta ultima cidade, comprometeram-se a providenciar no sentido de reforma de algumas estradas da região, indispensáveis para a circulação das mercadorias no Triângulo, no sudoeste de Goiaz e na zona de Mato Grosso com que mantemos intercambio comercial permanente (...) estava compreendida também a colaboração da Associação Comercial de Uberlândia (...) o governo do Estado não cogitou em momento oportuno, como lhe cumpria (...)”<sup>108</sup>.*

Segundo a reportagem, os gestos, as posturas do espaço público e privado são alvos da vigilância da imprensa divulgando as preocupações dos representantes comercial e industrial. A imprensa procurou demonstrar para a sociedade que, como o Estado não solucionava a reforma das estradas, a região e seus representantes agiam para o desenvolvimento econômico regional. Sem dúvida que era de interesse destes em reformar as estradas pois, se as providências não fossem tomadas acarretaria prejuízos financeiros.

---

<sup>108</sup> Reforma das estradas regionais. O comércio e a indústria contribuem para a solução do problema. *Correio de Uberlândia*, 18/04/ 1955, p.3.

Durante toda a década de 1950, os apelos produzidos pela imprensa se voltam para as autoridades estaduais e federais, a fim de buscarem soluções para os principais problemas que impediam o tráfego seguro dos automóveis, principalmente os de grande porte, como também no sentido de eliminar os obstáculos à concretização do escoamento mais rápido da produção. Para tanto, até mesmo reivindicações para o conserto de pontes,

*“É péssimo o estado do soalho da ponte sobre o rio Paranaíba. a qualquer momento acontecerá um desastre de imprevisíveis conseqüências, naquela ponte (...) dada a intensidade do tráfego de veículos, entre Minas e Goiás (...), especialmente de caminhões de grande porte (...) urge , pois, que tomemos providencias imediatas (...), para as relações comerciais entre o nosso município e todo o sul goiano. Tanto para nós como para o vizinho Estado é imprescindível o trânsito de veículos pela ponte, que economicamente representa mais de noventa por cento de nossas relações comerciais com Goiás<sup>109</sup>”.*

Todavia, percebemos que, por outro lado a imprensa veicula reportagens contrárias as incorporadas aos discursos dos governantes antecipando comportamentos, trazendo informações que possam transpor a sociedade mensagens pouco confiáveis , *“O Sr. Juscelino Kubitschek – nós mineiros e, precisamente os do Triângulo – conhecemo-lo muito melhor do que se pensa. (...) Por estas e outras razões é que cremos na inutilidade das promessas de Juscelino, promessas que ele não cumprirá jamais<sup>110</sup>”*. Muitas das reportagens pesquisadas no Jornal *“Correio de Uberlândia”* demonstra uma apatia ao retratar noticiários do governo J.K. Pelo estudo, constatamos que este jornal enquanto portador de representação política, contava com a participação de colaboradores do Partido Udenista ( UDN ), opositores do partido de Kubitschek, que representava o partido PSD. Uma das marcas mais importantes dessa reportagem é seu caráter intencionalmente persuasivo. Notamos que a mesma visa a induzir os leitores a se comportarem [e a pensarem] de uma determinada maneira, procurando impedi-los de agir de outra, de modo a lograr a consecução de seus objetivos. Temos ainda,

*“Enquanto a UDN prestigia e estreita os laços do Triângulo Mineiro com a capital de Minas, elegendo presidente e membro como diretório regional os deputados Oswaldo Pieruccetti e Rondon Pacheco, incluindo ainda no*

<sup>109</sup> “Uma Ponte Perigosa”. *Correio de Uberlândia*, 11/08/1955, p.5.

<sup>110</sup> “Juscelino promete o que não cumprirá jamais”. *Correio de Uberlândia*, 14/07/1955, p.1.

*conselho regional representantes de outros municípios triangulino. O PSD e o seu governador Bias Fortes conscientemente agem o contrário, escolhendo uma rodovia que nos afasta de Belo Horizonte e prejudica economicamente vários municípios da região. Por estas e outras, é que a maioria das prefeituras do Triângulo passou para mãos de outros partidos.*

*Ao fazer este registro, enviamos a nossa saudação ao ilustre parlamentar, congratulando-nos com o povo de Araguari e do Triângulo Mineiro, que têm agora um filho seu na direção máxima, em Minas Gerais, de um grande partido nacional”<sup>111</sup>.*

Vemos nesta reportagem, o discurso utilizado pelo partido UDN em defesa de seus representantes e suas articulações frente ao estado estadual, ao contrário de quando trata o partido PSD tentando ‘desmoralizá-lo’ perante a sociedade, colocando-o enquanto ‘desmerecedor’ da credibilidade do povo da região.

Diariamente, os jornais informavam à sociedade os detalhes que o desenvolvimento econômico de um país depende das estradas de rodagem que possui, reproduzindo os discursos dos governantes envolvendo a sociedade brasileira, “*A estrada pavimentada é a resposta aos nossos problemas econômicos, pois permitirá o abastecimento das cidades e levará apóio econômico ao produtor*”<sup>112</sup>.

Inferimos que os freqüentes enunciados, veiculados nos jornais locais, passavam, exageradamente, uma imagem de importante desenvolvimento da região, o que ao nosso ver parecia mais uma publicidade, provavelmente para atrair investimentos,

*“Trata-se, fora de qualquer dúvida, dum empreendimento de grande valia para a região do Brasil Central, visto que de Uberlândia já partiu o asfaltamento da rodovia, que nos leva a Itumbiara (...). desta maneira, pelo processo mais prático nessa questão rodoviária, o Triângulo Mineiro estará ligado, com apreciáveis vantagens, aos centros comerciais de Goiânia, Anápolis e, conseqüentemente, de Brasília.(...)”<sup>113</sup>.*

Nas questões de atração de empreendimentos, a região contava com um grupo associativo de empresariado em forma de entidade que tinha como objetivo “*lutar permanentemente em prol do desenvolvimento de Uberlândia e região, a Associação Comercial e Industrial de Uberlândia foi responsável por iniciativas que geraram grandes empreendimentos e se constituíram em sólidos exemplos do espírito*

<sup>111</sup> Contrastes: UDN e PSD no Triângulo Mineiro. *Correio de Uberlândia*, 10/03/1959, p.1.

<sup>112</sup> Desenvolvimento inevitável. *O Reporter*. 23/10/1959, p.3.

*progressista de nossa gente*<sup>114</sup>”. Os ‘sócios’ da ACIUB<sup>115</sup> eram indivíduos com grande espectro profissional - diretores, capitalistas, banqueiros, agricultores, corretores – pessoas com notável empenho de estratégias e de organização, cujo objetivo estava em seguir a lógica do capital e sua reprodução.

Nesse contexto, os jornais locais foram muito utilizados como veículo de propaganda da associação, transformando-se em *lócus* de reprodução discursiva veiculada pelos acionistas para o incentivo quanto a construção das rodovias,

*“(...) Em qualquer circunstancia, a Associação Comercial mantem-se tranqüila, coerente e certa de que cumpriu o seu dever de resguardar o que entendeu de interesse público e de conveniência para Uberlândia, para a região e para Minas Gerais”*<sup>116</sup>.

*“3- foi mais uma vez debatida a situação lastimável de nossas rodovias, que tem sido freqüente objeto de radiogramas e ofícios a diversos membros dos poderes executivo e legislativo do estado e da união. Novas providencias foram assentadas no sentido de conseguir com os srs, prefeito de Uberlandia, Monte Alegre, Centralina e Canapolis, com apoio de todos os interessados, urgente solução do grande problema”*<sup>117</sup>.

*“A diretoria da Associação Comercial (...) está cuidando das conveniencias coletivas, dentro do supremo objetivo de trabalhar pelo engrandecimento e progresso (...) de toda a região”*<sup>118</sup>.

A ACIUB pleiteava soluções quanto as rodovias, bem como a repercussão que o estado das mesmas vinha tendo na região. Não escondiam suas posições de incentivo para com as providências que deveriam ser tomadas, haja vista que a associação tinha interesses econômicos para moverem ações em torno da construção e reformas das mesmas.

As notas que se seguem não precisam de ser interpretadas para mostrar a posição que os meios de transporte se identificava e significava como desenvolvimento econômico regional, mas que também se constituía como obstáculo para as atividades

<sup>113</sup> Pavimentação da BR – 14. *O Reporter*. Uberlândia, 13/01/1958, p.1.

<sup>114</sup> ACIUB EM REVISTA, op. cit., p.100.

<sup>115</sup> A ACIUB era denominada ACIAPU - Associação Comercial e Industrial Agropecuária de Uberlândia – criada em 1933. Porém, em 1969 é retirado da razão social o termo Agropecuária, passando assim a ser conhecida como Associação Comercial e Industrial de Uberlândia, op. cit. p.43.

<sup>116</sup> Traçado Rodoviário. *O Reporter*. 20/04/1959, p.4.

<sup>117</sup> Reunião da Associação Comercial. *Correio de Uberlândia*, 23/04/1955, p. 4.

<sup>118</sup> Novo traçado para a rodovia Uberlândia – Uberaba. *Correio de Uberlândia*. 09/01/1958, p.1. Grifos meus.

econômicas e relações mercantis pois, encontravam respaldo na concretização de rodovias as chances de um comércio intenso,

*“Empreiteiros que estão construindo a rodovia Belo Horizonte – Brasília estão recebendo ordens de paralização do serviço que, aliás, vinha se realizando em ritmo acelerado, a fim de que pudesse entregar a moderna estrada antes do prazo previsto. A notícia que agora está chegando a esta capital provocará uma onda de protestos a movimento de reação, pois a rodovia é considerada do maior interesse para a economia de Minas, notadamente para as regiões noroeste, oeste, centro parte do sul e zona da mata, que nele deverão ter um poderoso veículo para o escoamento dos seus produtos e para a intensificação do comércio com a nova e grande área(...). Se, realmente, os serviços sofrerem um colapso, grande parte de Minas ficará praticamente isolada por via terrestre da futura capital do Brasil do ponto de vista econômico. É que nesta hipótese São Paulo terá todas as chances de um comércio intenso com o novo Distrito Federal e Goiás, pois já dispõe de melhores estradas ferreas e rodovia. Os produtos de Minas teriam que dar uma grande volta perdendo a competição com os paulistas. Também será atingido o comércio carioca, que teria que fazer a rota por São Paulo, abandonando a via mais curta ( Belo Horizonte ) por falta de estrada melhor e segura em direção a Brasília após a capital mineira.*

*A primeira entidade deste estado a levantar protesto foi a Associação Comercial, em sua última reunião, quinta-feira <sup>119</sup>”.*

É interessante lembrar que os jornais trazem as notícias sob um falso discurso de neutralidade. A forma de veicular notícias passa necessariamente pela escolha das formas enunciativas que, se analisadas com rigor, podem revelar que a afirmação de fidelidade das notícias pode ser desmascarada pela identificação de ‘*verbos introdutórios de opinião*’.

Assim temos nessa reportagem a escolha e uso de certos verbos que carregam em si um sentido discursivo. O jornal ao relatar os fatos que envolviam o atraso das atividades dada a carência de recursos, fez uso de verbos como ‘*provocará*’, ‘*sofrerem*’, ‘*perdendo*’, ‘*abandonando*’, ‘*levantar protesto*’. Estes são alguns verbos que destacamos para exemplificar a antecipação dos fatos em caráter da opinião, especialmente ao intermediar a posição da ACIUB que assumia uma posição de

---

<sup>119</sup> Ligação Belo Horizonte Brasília. *O Reporter*, 31/08/1959, p.2. Grifos meus.

*'defensora do estado'*, ou seja, o jornal fez uma seleção de verbos com o intuito de introduzir opiniões ou expressões equivalentes.

Percebemos que existe uma forma de noticiar discursos utilizando as mesmas palavras de outro em reportagens de jornais, sendo este um claro caso de *intertextualidade*,

*“a ‘Gazeta do Triângulo’ de Araguari, publica em sua última edição o seguinte artigo que transcrevemos ‘data venia’. “É péssimo o estado do soalho da ponte sobre o rio Paranaíba. A qualquer momento acontecerá um desastre de imprevisíveis conseqüências, (...) um sério e iminente perigo para os veículos que ali transitam. (...) Urge, pois, que tomemos providencias imediatas.(...). Tanto para nós como para o vizinho Estado é imprescindível o transito de veículos pela ponte, que economicamente, representa mais de noventa por cento de nossas relações comerciais com Goiás<sup>120</sup>”.*

A intertextualidade mantém uma relação muito importante com a hegemonia, sendo muito usada para representar novos discursos de reportagens de jornais. A representação dos discursos nas notícias geralmente efetivam o trabalho ideológico de transmitir as vozes do poder em uma forma velada ou direta. Vemos que, ao editar a mesma reportagem da *'Gazeta do Triângulo'*, o *'Correio de Uberlândia'* apresentou o discurso daquele com o intuito de representar não somente a fala, mas também a escrita, e não somente seus aspectos gramaticais, mas a organização discursiva.

O jornal *'O Correio'* utilizou do texto de outro jornal servindo-se como intermediário direto dos interesses regionais reforçando quanto a tomada de medidas urgentes quanto a preservação da ponte, apesar de se manter neutro. O tráfego de veículos, *'jardineiras'* *super-lotadas*, e especialmente caminhões de grande porte, indo e vindo do estado de Goiás para relações comerciais dependia da conservação da ponte metálica.

A forma como o Jornal deu atenção a notícia do *'iminente perigo'*, para quem a usasse, indicou a intenção de chamar a atenção da sociedade ao escrever *'acontecerá um desastre'*. É clarividente a eficácia da propaganda que, depende do cuidado com que são elaboradas as mensagens e a forma como elas despertam a atenção do leitor.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A opção de estudar a expansão das rodovias no Triângulo teve uma importância relevante no que diz respeito as prioridades sociais do momento em que vivemos. O enfoque dado as rodovias federais brasileiras na Imprensa nos dias atuais, tem demonstrado o quanto as mesmas se encontram em péssimo estado de conservação.

Além disso, o estudo regional traz em seu bojo a totalidade das articulações de uma determinada região, época e atividades, dando parâmetros as diferenças estruturais. Ao pesquisador traz a luz das relações entre a sociedade e seu território de maneira mais significativa, demonstrando as contradições existentes, problematizando outras questões consideradas por tantos *'ultrapassadas'* mas, que se torna fundamental averiguar, pois fazem parte do nosso dia a dia.

Consideramos que ainda não se poderá avaliar plenamente todos os reflexos econômicos decorrentes da abertura dos troncos viários de penetração no Triângulo Mineiro. Entretanto, o que se percebe é que a expansão continua num ritmo descontínuo, ou seja, o governo Estadual e/ou Federal não vem tomando medidas quanto a melhoria das rodovias no país, como também na região Oeste de Minas.

Percebemos que as ligações entre as redes urbanas trazem em si uma série de alterações. De um lado vemos a importância do transporte rodoviário quanto a responsabilidade de cobrir uma porcentagem significativa sobre o transporte de cargas e de pessoas, como fornece no quadro econômico regional e nacional vários efeitos, gerando empregos, rendas, indústrias, dentre outras.

Observamos que à medida que os centros locais passaram a sofrer mais diretamente as conseqüências dos interesses a nível mais amplo, muitas de suas funções tiveram que ser remanejadas. Muitos centros perderam inclusive sua função local e regional passando outro centro a exercer esta função. A vida regional, de mais a mais influenciada e comandada por decisões tomadas fora do âmbito local, promoveu a mudança de funções nestes centros.

Grande transformação se verificou, nos meios de circulação, no Triângulo Mineiro com a decadência do transporte ferroviário. Além do mais o transporte direto e rápido propiciado pela rodovia provavelmente deve ter abalado o comércio local,

---

<sup>120</sup> Uma Ponte Perigosa. A ponte metálica sobre o Paranaíba oferece um perigo permanente aos que por ela transitam. *Correio de Uberlândia*, 11/08/1955, p.5.

provocando a marginalização dos atacadistas que, armazenando as mercadorias, vendiam os gêneros por preços exorbitantes nas entre-safras.

No outro lado a ideologia do desenvolvimento que aí se forja busca o ‘*envolvimento*’ da sociedade e seus representantes políticos e governantes. Ou seja, o projeto político de desenvolvimento é gestado pelos grupos hegemônicos, como também instituições estrategistas, almejando a adesão destes para a consolidação de suas articulações políticas e econômicas. Os grupos políticos governantes nestes espaços percebem a importância de uma aliança política com o governo federal, de modo que procuram agir nesta direção em diversos momentos da história das sociedades, procurando sempre manter o *status quo*.

Vale ressaltar que as relações locais e regionais de poder destas com o governo estadual que foram referenciadas não foram na sua totalidade predominantemente homogênea. A região Oeste de Minas no decorrer de sua história se apresentou com várias disputas inter-regionais, principalmente entre as cidades de Uberaba e Uberlândia, procurando ambas canalizar as oportunidades no sentido de ‘*atração ao progresso*’. Tanto que muitas vezes procurando recursos e benfeitorias a região ‘*ameaçava*’ separar-se de Minas Gerais. Neste contexto a comunicação com a capital mineira era difícil, haja vista que não existia estradas transitáveis e assim sendo a região triangulina se ligava economicamente tanto por ferrovias como por rodovias mais com São Paulo do que com Belo Horizonte.

Juntamente com a elite política e econômica tínhamos a Câmara Municipal e a ACIUB com suas ‘*responsabilidades*’ e os chamados ‘*grandes homens*’, em prol das cidades triangulinas procurando beneficiá-las com suas subversões, garantindo a solução dos problemas regionais.

Como foi visto, na região do Triângulo - como em outras localidades do país - prevaleceram modalidades de ações de grupos hegemônicos envolvendo toda a sociedade. Buscando apropriar-se dos recursos públicos, os governantes utilizavam seu peso político, sobretudo com o Estado, para conseguir investimentos, nomeações, obras e favores do governo federal. Além disso, se elegiam como os defensores da classe desprovida dos setores privados dominantes, contribuindo para o atraso econômico da região e restringindo a expansão da democracia.

E a imprensa foi uma grande disseminadora do progresso, tendo como enfoque principal o discurso nacional do governo J.K. , procurando se manter em sintonia com o

ideário modernizante em termos de transporte rodoviário acompanhando os debates nacionais, divulgando e discutindo idéias quanto a melhoria e construção de estradas.

Por fim percebemos que a atuação da elite política e econômica da região, bem como a cultura letrada conduziu seu papel de '*cidadania*' almejando e articulando benefícios para a região controlando o '*poder*' e '*lutando*' pela tomada do mesmo.

Diante disto, percebemos que neste trabalho existe ainda muitas lacunas das quais com o tempo e muito estudo tentaremos desvendar.

## BIBLIOGRAFIA

### LIVROS, ARTIGOS E TESES

ALVES Filho, Eloy; CARVALHO, Rosana Areal de. *O Papel da Associação Comercial, Industrial e Agropecuária na Industrialização de Uberlândia – 1950 – 1970*. História & Perspectivas, Uberlândia, (22), Jan./Jun. 2000.

ALMEIDA, Maria de Fátima Ramos. *Uberlândia Operária? – Uma abordagem sobre as relações sociais em Uberlândia – 1950 a 1964*. Campinas, 1992. Dissertação de Mestrado - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, mimeo.

ARAÚJO, Tânia Bacelar de. O elogio da diversidade regional brasileira. In: *Visões da crise*. Mineiro, Adhemar dos Santos; Elias, Luiz Antônio; Benjamin, César (org.) Rio de Janeiro: Contraponto, 1998.

ARRUDA, M.A do Nascimento. *Mitologia da Mineiridade: o imaginário mineiro na vida política e cultural do Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1990.

BACZKO, Bronislaw. Imaginação social. In: *Enciclopédia Einaudi*. V. 5, Lisboa: Imp. Nacional – Casa da Moeda, 1985.

BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar*. A aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BOBBIO N., et al. *Dicionário de Política*, Brasília: Edunb/ Linha Gráfica Editora, 1991.

BORGES, Barsanulfo Gomide. *O Despertar dos Dormentes*. UFG: - ICHL Mestrado em História, 1982.

BOURDIEU, Pierre. A economia das trocas lingüísticas. In: ORTIZ, Renato. *Sociologia*. São Paulo: Ática, 1994.

BRANDÃO, C. A. *Triângulo Mineiro: Capital comercial, geopolítica e agroindústria*. Belo Horizonte, 1989. Dissertação de mestrado, CEDEPLAR – UFMG.

BRUM, Argemiro J. *O desenvolvimento econômico brasileiro*. Petropolis, Ijuí: Vozes; UNIJUI, 1998.

CALVO, Célia Rocha. *“Muitas memórias e histórias de uma cidade: experiências e lembranças de viveres urbanos – Uberlândia 1938 – 1990”*. São Paulo, 2001. Tese de doutorado – PUC.

- CAPELATO, Maria Helena Rolim. *A Imprensa na história do Brasil* – São Paulo: Contexto/EDUSP, 1988.
- CARDOSO, Heloisa Helena Pacheco. *Conciliação, Reforma e Resistência: governo, empresários e trabalhadores em Minas Gerais nos anos 50*. São Paulo, 1998. Tese de Doutorado – USP.
- CASTELLS, Manuel. *A Questão Urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.
- DINIZ, Clélio Campolina. *Estado e capital estrangeiro na industrialização mineira*. Imprensa de UFMG, Belo Horizonte, 1981.
- DRAIBE, Sônia. *Rumos e Metamorfoses: Estado e Industrialização no Brasil: 1930/1960*. Rio de Janeiro: Paz e terra, 1985.
- FREITAS, P.S.R.; SAMPAIO, R. Cury. *Sinopse do Diagnóstico sócio econômico do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba*. Uberlândia, UFU, 1985, mimeo.
- GINZBURG, Carlo. *Mitos, emblemas e sinais*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.
- GOMES, Ângela de Castro. *O Brasil de J.K.* Editora da Fundação Getúlio Vargas.
- GOMIDE, Leila Regina Scalia. *O Triângulo Mineiro: História e Emancipação*. Um estudo sob a perspectiva da História Regional. Cadernos de História ESPECIAL. (4) 4. Jan. 1993.
- GUIMARÃES, Eduardo N. *Infra-estrutura Pública e Movimento de capitais: a inserção do Triângulo Mineiro na divisão inter-regional do Trabalho*. Belo Horizonte, 1990. Dissertação (Mestrado em Economia) UFMG/CEDEPLAR.
- HALBWACHS, Maurice. *A Memória Coletiva*. São Paulo. Vértice, 1990.
- HOBBSAWM, E. J. *Da revolução industrial inglesa ao imperialismo*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1977.
- LE GOFF, Jacques. Progresso/Reação. In.: *História e Memória*. 4ª edição. Campinas: Unicamp, 1996.
- LEOPOLDI, Maria Antonieta P. “Crescendo em meio à incerteza: a política econômica do governo J.K. ( 1956 – 1960 ). In: GOMES, Ângela de Castro ( org. ). *O Brasil de JK*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas/CPDOC, 1991.
- LIMA, Heitor Ferreira. *História Político – Econômica e Industrial do Brasil*. São Paulo, ed. Nacional, 1973.
- LIMONCIC, Flávio. *A civilização do automóvel: a instalação da indústria automobilística no Brasil e a via brasileira para uma improvável modernidade fordista, 1956 – 1961*. Rio de Janeiro, 1997. Dissertação (Mestrado em História) –UFRJ.

- LOPES, Valéria Maria Q. Cavalcante. *Caminhos e Trilhas: Transformações e Apropriações da Cidade de Uberlândia ( 1950 – 1980 )*. Uberlândia, 2002. Dissertação ( mestrado em História ) – UFU.
- MELLO;NOVAIS ( orgs. ). Capitalismo Tardio e Sociabilidade Moderna. In: *História da vida privada no Brasil*. V. 4, Cia das Letras, 2000.
- NATAL, Jorge Luiz Alves. *Transporte, Ocupação do Espaço e Desenvolvimento Capitalista no Brasil: história e perspectivas*. Campinas, S.P.1991. Tese (Doutoramento em Economia) – Universidade Estadual de Campinas.
- NUNES, Leandro José. *Cidades e Imagens: Progresso, Trabalho e Quebra-Quebras – Uberlândia – 1950/1960*. São Paulo, 1993. Dissertação (Mestrado em História) - PUC, mimeo.
- OLIVEIRA, Eliene Dias de. *O quebra - quebra de 1959: Uberlândia – olhares e perspectivas*. Uberlândia, 2002. (Monografia bacharel em História) – UFU.
- OLIVEIRA, Francisco de. *Elegia para uma re(li)gião: SUDENE, Nordeste. Planejamento e conflito de classes*. 3ª ed. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1981.
- OLIVEIRA, Selmane Felipe de. *Crescimento Urbano e Ideologia Burguesa*. Niterói, 1992. Dissertação (Mestrado em História) - Universidade Federal Fluminense.
- \_\_\_\_\_. O Quebra-Quebra de 1959. In: *Cadernos de História*, vol.4. Uberlândia: Janeiro/1993.
- ORLANDI, Eni Puccinelli. *Análise de Discurso*. Campinas, S.P. : Pontes, 1995.
- \_\_\_\_\_. ( org. ). Os primórdios da Imprensa no Brasil. In: *Discurso Fundador*. A formação do país e a construção da identidade nacional. Pontes, 1993.
- PAULA, Dilma Andrade de. *Fim de linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955 – 1974*. Niterói, 2000. Doutorado em História -Universidade Federal Fluminense.
- PONTES, Hildebrando. *História de Uberaba e a Civilização no Brasil Central*. Uberaba: Academia de Letras do Triângulo Mineiro, 1970.
- RODRIGUES, Jane de Fátima Silva. *Trabalho, Ordem e Progresso: Uma discussão sobre a trajetória da classe trabalhadora uberlandense – O setor de serviços – 1924 – 1964*. São Paulo, 1989. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade de São Paulo, mimeo.
- ROUANET, Paulo Sérgio. *Imaginário e dominação*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1978. ( Coleção Diagrama; 9 ).

SAMPAIO, R. Cury. *Migrações Internas no Triângulo Mineiro: Análise demográfica e econômica – 1960/1970*. Belo Horizonte: CEDEPLAR/UFMG, 1985.

SANTOS, Milton. *Por uma Geografia Nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica* – São Paulo: HUCITEC, Edusp, 1978.

SOARES, Beatriz Ribeiro. *Habitação e Produção do Espaço em Uberlândia*. São Paulo, 1988. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade de São Paulo.

TREVISAN, Maria José. *50 anos em 5*. A FIESP e o Desenvolvimentismo. Petrópolis: Vozes, 1986.

VESENTINI, José William. *A Capital da Geopolítica*. São Paulo, Editora Ática S.A , 1986.

WIRTH, John D. *O Fiel da Balança – Minas Gerais na Federação Brasileira – 1889 – 1937*. Rio de Janeiro, Paz e Terra S.A, 1982.

## FONTES

A) Periódicos — os jornais abaixo denominados se encontram no Arquivo Público de Uberlândia — as reportagens pesquisadas eram semanais, e as coleções são completas. Os jornais pesquisados tinham como proprietários advogados, fazendeiros e comerciantes — e se constituía em uma Empresa Gráfica Ltda - em forma de Contrato Social, em meados da década de 1950 como sucessora da Empresa Gráfica Correio de Uberlândia.

- Jornais:

♦ *Correio de Uberlândia ( 1955 – 1960 )*;

♦ *O Reporter ( 1955 – 1960 )*;

- Revista:

♦ *Manchete ( 1955 – 1960 )* – revista ilustrada semanal, com circulação nacional. Fundada em abril de 1952 por Adolfo Bloch e foi a 1ª empresa jornalística a instalar uma sucursal em Brasília.

B) Atas:

♦ *Atas da Câmara Municipal de Uberlândia* - nºs 888, 939, 950, 973 - Arquivo Público Municipal.

C) Processo nº 914 – Arquivo Público Municipal.

#### D) Memórias

- ♦ KUBITSCHECK, Juscelino. *50 anos em 5: Meu caminho para Brasília*. Bloch Editores S.A
- ♦ PEREIRA, Antônio. *ACIUB em revista. Edição Extra – 50 anos trabalhando com amor*. Uberlândia: Gráfica Sabe, 1983.
- ♦ PEZZUTTI, Pedro. *Município de Uberabinha; história, administração, finanças e economia*. Uberabinha, Oficinas Liv. Kosmos.
- ♦ VARGAS, Getúlio. “*A Nova Política do Brasil*”, V.5. Rio de Janeiro, Livraria José Olympio, 1948.

#### E) Internet

[http:// www.cpdoc.fgv.br/nav\\_jk/htm/o\\_Brasil-de-jk/o- o governo jk\\_ na Mnchete asp](http://www.cpdoc.fgv.br/nav_jk/htm/o_Brasil-de-jk/o-o-governo-jk-na-Mnchete.asp).  
Disponível em [www.altavista.com.br](http://www.altavista.com.br).