

## **Notas sobre as Especificidades da Dinâmica Urbano-Industrial em uma Região do “Brasil Central”: a expansão e a diversificação do capital mercantil no Triângulo Mineiro.**

Carlos Antônio Brandão<sup>1</sup>

O artigo abordará o processo de acumulação de capital em uma região que conheceu uma precoce e vigorosa mercantilização, desde meados do século XVII (quando proveu alguns produtos para os núcleos mineratórios goianos e mato-grossenses), consolidando posteriormente seu papel de “boca do sertão” e ponto de passagem e abastecimento do Centro-Oeste em sua articulação com a economia paulista. O estabelecimento desta divisão inter-regional do trabalho consolidou a função do Triângulo Mineiro enquanto entreposto comercial de uma vasta área, abastecedor de parte das necessidades de alimentos do complexo cafeeiro paulista, e redistribuidor de produtos como sal, querosene, ferramentas, etc. para o *hinterland* do Brasil Central. Vários núcleos urbanos surgiram no Triângulo como centros de intermediação mercantil que passaram a impulsionar uma ponderável diversificação produtiva, instalando algumas manufaturas leves e casas bancárias de certo porte. Será ressaltada no artigo a natureza deste “vazamento” do capital comercial local para o campo e para os serviços urbanos.

### **Povoamento e Gênese da Mercantilização do “Brasil Central”**

A atual Região do Triângulo Mineiro foi palco dos primeiros contatos exploratórios desde o início do século XVII, mas será a partir de 1722 que se consolidará como um verdadeiro corredor que conduzia ao Planalto Central. Bandeirantes e sertanistas paulistas passaram a transpor, com certa frequência, os Rios Grande e Paranaíba em busca de índios cativos e de metais preciosos. Será com a construção da “Picada de Goiás”, também denominada “Estrada Real” ou “Estrada do Anhangüera” em alusão ao bandeirante que a construiu, Bartolomeu Bueno Filho<sup>2</sup> que a região do Triângulo Mineiro se tornará ponto obrigatório na rota de acesso ao “Brasil Central” e logrará alcançar grande retenção de excedente e forte autonomia econômica e política.

---

<sup>1</sup> Professor do Instituto de Economia da UNICAMP.

<sup>2</sup> Sua expedição partiu de São Paulo, em 1722, seguiu por Atibaia, Mogi, Sapucaí, região da atual Franca, atravessou o Rio Grande, passou nas imediações onde hoje estão as cidades de Uberaba e Araguari, trancou o Paranaíba, atingindo as atuais

O espaço territorial mineiro foi desmembrado da Capitania do Rio de Janeiro em 1709, passando a se chamar “Capitania Unida de São Paulo e Minas Gerais dos Cataguás”. Em 1720 se desmembrou de São Paulo, surgindo a “Capitania de Minas Gerais”, entretanto a região do Triângulo Mineiro continuaria sob a jurisdição de São Paulo até 1744. Assim, as primeiras concessões de sesmarias, em terras triangulinas, geralmente ao longo da “Picada de Goiás”, foram feitas por São Paulo. Em 1744, ocorreu a emancipação política de Goiás e, em 1749, a de Mato Grosso, passando o Triângulo a pertencer ao governo goiano. As terras entre os Rios Grande e Paranaíba seriam até 1816 alvo de freqüentes disputas entre as Capitânicas de Minas e Goiás. Por falta de conhecimentos mais profundos acerca da geografia da região, a demarcação estabelecida em 1744 foi bastante imprecisa, por isso a argumentação dos pleiteantes encontrava sempre alguma sustentação.

Neste período, surgiu um grande movimento populacional que, a grosso modo, acompanhou a trajetória da descoberta/exploração/exaustão dos filões, seguindo, assim, um sentido centro de Minas, Triângulo, sul de Mato Grosso, centro-sul de Goiás. Uma corrente migratória no sentido litoral/sertões do Centro-Oeste passou a ganhar um ímpeto cumulativo, alastrando ranchos, pousos e roças para o abastecimento dos viandantes. A região do Triângulo Mineiro tornou-se passadouro inevitável de mineradores que demandavam as terras goianas e matogrossenses.

Em que pese o enorme movimento de “aventureiros” por suas estradas, em busca do “novo Eldorado”, proporcionado por aquela “corrida do ouro”, o povoamento efetivo do Triângulo Mineiro esbarrava na resistência reiterada das numerosas e ferozes tribos indígenas e quilombos presentes na região.

---

Catalão, Meia Ponte para depois chegar ao local onde fundou o Arraial de Vila Boa (atual cidade de Goiás) nas nascentes do Rio Araguaia.

Várias expedições (aproximadamente seis) foram formadas para ir ao encalço dos negros, entretanto ao quilombos ressurgiram cada vez mais bem estruturados e seguros. Ferindo os interesses mercantis de desobstrução dos entraves à livre movimentação de pessoas e mercadorias, a presença dos negros era preocupação crescente dos mercadores e do governo da Capitania<sup>3</sup>.

Esta “primeira ocupação” da região foi se processando de forma circunstancial, ou seja, ao sabor da disponibilidade e da qualidade dos recursos naturais. Assim, as primeiras sesmarias forma sendo distribuídas e novas aglomerações populacionais foram surgindo nas proximidades das terras de melhor qualidade e mais facilmente irrigáveis, ou seja, nas margens dos rios. O núcleo urbano hegemônico, neste período, na região, era Desemboque, que em 1764, tinha 196 casas e mais de 1.000 habitantes e, além de importante núcleo mineratório, era retiro de descanso, pouso e abastecimento de tropas. O comércio crescia abastecido pelas tropas vindas da vila de Franca. Como ponto de entroncamento de rotas diversas, deu suporte a uma expressiva prosperidade material, assentando inclusive uma incipiente agricultura mercantil de alimentos e uma importante atividade criatória de gado para o abastecimento dos tropeiros e mineradores.

A decadência de Desemboque se aprofundou a partir de 1789 com a proibição do governo paulista de circulação pela estrada do Desemboque, fomentando o comércio em Araxá e depois em Uberaba<sup>4</sup>. Os comerciantes araxaenses passam a dominar as transações na faixa mais a leste dos “Sertões da Farinha Podre” (como era conhecida a atual região do

---

<sup>3</sup> Uma expedição, comandada por Bartolomeu Bueno do Prado, neto do segundo Anhangüera, em 1759, realizou um verdadeiro massacre, exterminando também o quilombo do Canalho, e retornando à capital da província com 3.900 pares de orelhas de negros. Barbosa (1979: 209).

<sup>4</sup> A partir de 1781 as minas se esgotam rapidamente, deslocando a população de Desemboque, muitos com suas manadas de gado, no sentido Norte, onde seria criada a freguesia de Araxá em 1791, o povoado de Salitre em 1793 e o Arraial de Nossa Senhora do Patrocínio e Coromandel em 1807. Outra corrente seguiria no sentido Leste, fundando Uberaba, em 1809, e Prata, em 1811.

Triângulo Mineiro) até Goiás, destacando-se Paracatu que, após o arrefecimento de suas minas de ouro, surge como importante fonte de diamantes, prata, chumbo e ferro. Já os comerciantes uberabenses catalisaram as correntes mercantis mais a oeste, na direção de Santana do Paranaíba, Cuiabá e Vila Bela. A descoberta de diamantes em terras matogrossenses, a partir de 1805, alimentaria ainda mais aqueles circuitos mercantis (Correia Fº, 1969).

Cabe ressaltar que o razoável poderio comercial desta primeira ocupação se assentava em bases bastante frágeis, dado que o fornecimento de bens a núcleos mineratórios apresentava sempre elevado grau de incerteza e instabilidade, já que o poder extrativo das minas é que determina o ritmo, os fracassos ou os sucessos, das atividades que giram em torno de sua órbita.

Por essa época, comerciantes do Triângulo, mais especificamente de Araxá, realizavam um vultoso escambo com os criadores de gado da província de Goiás. Permutava-se chumbo, cobertores, sal ferro, ferragens, tecidos, etc. por gado, que eram recolhidos nas invernadas triangulinas, para posterior revenda em São Paulo, Rio ou mesmo em Minas (Saint-Hilaire, 1944). Era um ensaio da futura função a ser desempenhada pela região.

Araxá, a cidade mais importante de todo o Sertão da Farinha Podre, contava, nesta época, com mais de 4.000 habitantes, enquanto Uberaba, segundo centro urbano da região, contava com 1.300 habitantes. O crescimento populacional desta última foi surpreendente e já em 1824/26, portanto por volta de 5 anos depois, tinha uma população de mais de 4.000 pessoas.

O auge de Uberaba ocorreu no período de 1827 a 1859. Antes da criação do município, em 1830, Uberaba já tinha 6.000 habitantes. Nesta época, foi construído o Porto de Ponte Alta, juntamente com o início da navegação do Rio Mogi-Guaçú até o Rio Grande que se

constituíram nos principais alicerces da vigorosa hegemonia comercial de Uberaba. Antes destas obras, o comércio de gado era realizado com a região central de Minas (principalmente Formiga e São João Del Rei) e de lá vinha sobretudo o sal (Lopes & Rezende, 1984). Também muitas transações comerciais eram feitas com Goiás e Mato Grosso por aquelas duas cidades. Pelo Rio Mogi-Guaçu e aportando na Ponte Alta passaram a chegar os produtos paulistas, de onde iam de carro de boi para Uberaba. A importação de sal passou de pouco de pouco mais de 30 mil sacas ou alqueires, em 1857, para mais de 130 mil sacas ou alqueires, em 1859. (Pontes, 1970: 91).

Cabe neste momento uma referência a Araxá, que tinha perdido a hegemonia comercial do Triângulo para Uberaba, porém conseguia firmar como centro turístico e absorvedor de população em razão da fama de suas águas minerais. Assim, em 1865, quando foi elevada à categoria de cidade possuía um núcleo urbano com 2.400 habitantes e 400 casas.

Ao iniciar-se o último quartel do século XIX, o Triângulo Mineiro e Goiás (e, também a parte oriental de Mato Grosso, embora em menor intensidade) tinham, em potência, as condições objetivas postas para uma profunda articulação mercantil. De um lado, começava a intensificar-se, a partir de São Paulo, um processo de integração geográfica da produção e dos mercados regionais; por outro, principalmente Goiás, tinha um excedente agrícola que não encontrava realização<sup>5</sup>.

No final do século XIX, no Brasil, os ditames do entrelaçamento dos mercados regionais já eram arbitrados por São Paulo, que definitivamente se impunha como o núcleo

---

<sup>5</sup> Os problemas de escoamento da produção agrícola goiana são antigos e recorrentes: “Abunda esta Capitania em muitos gêneros de cultura, quais são a mandioca, o milho, de que fazem o pão ordinário, feijão, arroz, café, algodão, açúcar, água-ardente de cana, e outros. Também produz urucum, anil e trigo; ainda que estes gêneros se tem olhado com indiferença, quando aliás podiam aumentar o comércio. Abunda igualmente em carnes de porco, e de vaca, de cujos couros fazem boa, e excelente solas. Apesar desta fertilidade é a dita Capitania das mais pobres que se podem considerar na nossa América, procedendo a sua pobreza da falta de exportação dos sobreditos gêneros”. (Barata, 1806: 61). Quanto a Mato Grosso, afirmava-se: “pelos sertões desmedidos dispersavam-se raros moradores, que mantinham minguidas transações com Uberaba. Não havia procura dos produtos que porventura colhessem, nem das próprias terras sem valor”. (Correia F<sup>a</sup>, 1969: 600).

hegemônico da acumulação do capital no país, desenhando uma nova divisão inter-regional do trabalho. A tendência à integração era clara e o Triângulo tinha praticamente todas as condições para, utilizando sua herança histórica de “ponto de passagem” tornar-se “ponto de intercessão” de um dos mais importantes circuitos mercantis do país, podendo comprar barato em Goiás e Mato Grosso e vender caro em São Paulo.

Persistia um único e imenso obstáculo: a inadequação dos transportes no dorso das mulas ou nos carros de boi, que consumia um tempo impróprio ao novo patamar de mercantilização então emergente. Tornava-se imprescindível estabelecer acessibilidade intra e inter-regiões, criar capacidade de realização das produções, atenuar a estreiteza dos mercados e invadir os circunscritos âmbitos “locais”.

A partir da última década do século XIX, a região do Triângulo Mineiro voltaria a cumprir, com grande potência, sua “vocação natural” de entreposto comercial, são que desta vez alicerçado em bases sólidas.

### **A Inserção na Divisão Inter-regional do Trabalho Comandada por São Paulo**

Vimos vários fatores que concorreram para que o Triângulo se constituísse num “ponto de passagem obrigatório” na rota de acesso do Planalto Central. Com isso, acumulou uma rica experiência de ponto de abastecimento estrategicamente localizado.

Algumas condições objetivas fundamentais para que a região ingressasse na nova divisão inter-regional do trabalho comandada por São Paulo estavam colocadas: de um lado, tinha-se Goiás com a conservação em suas terras férteis de grande contingente populacional, remanescente do período anterior, produzindo um excedente vultoso que encontrava sérios problemas de escoamento; de outro, tinha-se São Paulo, alicerçada em privilegiadas relações capitalistas de produção, em relação ao resto do país, podendo alavancar sua economia,

diversificando-a e dinamizando-a à frente das demais, ampliando seu mercado interno e arvorando-se à conquista e ao domínio dos até então mercados “regionalizados” (Cano, 1998).

Com o advento da estrada de ferro, o crescimento econômico poderia interiorizar-se, afastando-se mais e mais do litoral, ou seja, dos portos do Rio e de Santos na busca de mercados mais amplos. Assim, a ferrovia contribuiu para estender a fronteira agrícola, criando e ligando com seu traçado novos pontos de produção agropecuária<sup>6</sup>. A melhoria das condições de transporte permitiu a especialização produtiva das diversas regiões, possibilitando uma crescente complementaridade entre suas estruturas de produção

Com a chegada dos trilhos da Mogiana ao Triângulo, assegurou-se a acessibilidade dos produtos agrícolas e pecuários do Brasil Central a São Paulo. Esta vasta área (mormente o sul e sudoeste goiano e parte do Mato Grosso) tornou-se, de alguma forma, tributária do pólo aglutinador da comercialização, ou melhor, dependente do entreposto em que se constituíram os principais centros urbanos triangulinos (Araguari, Uberaba e Uberlândia), para realizar sua produção. A colocação destes produtos no mercado paulista estava subordinada à intermediação exercida pelo Triângulo. Por outro lado, os produtos manufaturados em São Paulo puderam alcançar um mercado ampliado graças ao prolongamento vertiginoso das estradas de ferro pelo interior do país.

Já vimos historicamente que a região do Triângulo Mineiro manteve relações econômicas muito mais estreitas com São Paulo do que com estado do qual faz parte política e administrativamente. A estrada de ferro Mogiana nada mais fez do que consolidar e ampliar extremamente esta ligação. Inaugurada em 1872 demorou seis anos para atingir Casa Branca e onze para chegar a Ribeirão Preto. Ultrapassou o Rio Grande em 1887 e se estende até

---

<sup>6</sup> Como afirma Monbeig “a atividade econômica do estado de São Paulo, centro vital da economia brasileira, recebe, da existência das zonas novas, seu impulso mais forte”

Uberaba. Até então, vários produtos agrícolas, provenientes do Triângulo e de Goiás, chegavam a São Paulo nas tropas de mula. Também o gado centroestino, gozando da vantagem de ser um produto auto-transportável, era comercializado, em grandes quantidades, no mercado paulista.

Cabe lembrar que, após a inauguração das estações de Uberaba (1889), Uberlândia (1895) e Araguari (1896), uma extraordinária infra-estrutura complementar e de apoio à estrada de ferro foi montada, tanto pelo Estado, quanto pelo capital privado regional. A construção da ponte Afonso Pena sobre o Rio Paranaíba em 1909 é um marco fundamental do grande impulso processado nas comunicações do Triângulo com Goiás nesta época. A produção deste último poderia agora encontrar vazão através daquela região, que assumiu progressivamente o papel de um verdadeiro empório comercial. Mas um fator que consolidaria esta função exercida pelo Triângulo, seria a ligação da estrada de ferro com a Ponte Afonso Pena, através de uma extensa malha rodoviária nascida no começo do século, pela diversificação do capital mercantil desta região. Acrescenta-se ainda, que a própria Companhia de Estrada de Ferro Mogiana também diversificou seus investimentos na região, criando vários portos e explorando os serviços de transporte fluvial. Já a Estrada de Ferro Goiás é inaugurada em 1910, tendo sua sede em Araguari, e com o projeto de estender-se até o centro do território goiano.

Com a conjunção de todos estes fatores, ocorre a integração efetiva do mercado de uma grande porção territorial brasileira ao “mercado nacional”, trazendo uma colossal eclosão de relações mercantis, não só internamente, mas, principalmente, em grande parte do Centro-



Oeste do país. O Triângulo passa a controlar a distribuição das cargas goianas e matogrossenses que demandam o sudeste<sup>7</sup>.

Avaliar a grandeza destas transações é extremamente difícil. São disponíveis apenas o movimento de mercadorias por estação, para o período 1889/1920. Infelizmente, a origem e destino por produtos não pode ser precisada. Não obstante, mesmo limitados por esta restrita base de informações, nos é possível inferir o sentido geral do processo que se desenrolou no Triângulo, naquele momento específico. Na verdade, os dados sobre produtos despachados via Estrada de Ferro Mogiana e, posteriormente, também pela Goiás, são uma boa aproximação do total das exportações efetuadas pela região, na medida em que as alternativas de condução das cargas (tropas e/ou fluvial), existentes na época sob análise eram demasiadamente precárias e de exígua capacidade.

Na Tabela abaixo demonstra a importância da importação do sal, bem como da exportação de cereais. Embora não podendo afirmar com exatidão o sentido específico do fluxo das diversas mercadorias, fica patente a preponderância de algumas estações com relação a certos produtos, quando se analisa o movimento de produtos por estação. Assim, fica claro, principalmente durante os últimos anos do século passado, quando a pouca diversificação comercial contrastava com a do período posterior a 1905, que Uberaba e Araguari se destacavam com estações que centralizam as transações com o sal, até então o principal produto da pauta de comercialização. Parece que Uberaba apesar de comercializar parte deste produto com outras cidades, consumia-o em grande escala uma vez que já se afirmava como

---

<sup>7</sup> Segundo o historiador goiano Bertran (1978: 59): “o imenso ônus que custou a Goiás a passagem sul via Triângulo Mineiro, território cêntrico e que nessas condições chamou a si funções de ruptura de cargas em direção a São Paulo, Rio de Janeiro e Mato Grosso. E como ponto de ruptura, centro inevitável de comércio e intermediação (...) os produtos goianos de exportação com destino ao sudeste do Brasil passaram a ser elaborados em Minas Gerais, possibilitando a montagem de um esquema especulativo calçado nos estoques de produtos goianos e matogrossenses, controlados econômica e



TABELA 1 - MOVIMENTO DE MERCADORIAS PELA ESTRADA DE FERRO MOGIANA, SEGUNDO AS ESTAÇÕES LOCALIZADAS NO TRIÂNGULO MINEIRO. 1889/1920 (Em Toneladas)

PRODUTOS	1889	1890	1891	1892	1894	1895	1896	1897	1900	1905	1910	1913	1914	1915	1916	1917
Sal	2935	3720	5053	4898	2970	4832	7066	7155	7036	6796	4614	9800	7352	8882	10275	11527
Cereais	-	-	383	1085	741	416	1138	1720	2357	6861	15820	18198	7352	15422	24443	30630
Toucinho	233	235	124	107	621	67	19	40	297	734	848	-	17827	-	-	-
Café	31	135	228	231	375	490	772	983	1985	2600	1899	2635	-	3366	2946	3219
Outros	1969	2783	3372	4403	5542	6244	5824	12219	12276	13115	37142	69511	2447	46180	45952	79896
TOTAL	5168	6873	9160	10724	10249	12049	14819	22117	23951	30106	60323	100144	63667	73850	83616	125272
Nº de Animais	3029	3968	6762	5335	7736	5363	1200	1327	8551	15365	23971	-	91293	-	-	-

FONTE: CMEF. Relatórios da Diretoria para a Assembléia Geral.

TABELA 2 - INFRAESTRUTURA URBANA DAS PRINCIPAIS CIDADES DO TRIÂNGULO MINEIRO EM 1920

MUNICÍPIO	POPUL. MUNICÍPIO	POPUL SEDE	FOCOS ILUM. PÚBLICA	CASAS ILUM.	CASAS ABAST. ÁGUA	APAR. TELEF.	AUT. PAS.	AUTOM CARGA	AG. BANC	AG. POSTAL	AG. TEL	MAT. MUN	POTENC. HID. (H.P.)	ARREC.MUN EST.FED. (Em contos)
ARAGUARI	27.729	8.700	450	870	N D	540	54	2	1	2	1	1	300	428:263
ARAXÁ	46.866	3.690	370	371	574	168	78	11	N D	5	1	1	150	360:847
CONQUISTA	17.206	1.952	200	108	102	35	13	N D	N D	1	N D	1	22	186:133
EST. DO SUL	16.811	1.470	N D	N D	96	N D	13	1	N D	2	1	N D	N D	154:894
FRUTAL	28.549	1.554	375	795	925	255	65	3	1	2	1	1	1.500	611:384
ITUIUTABA	20.772	1.992	300	160	143	1	14	3	N D	1	N D	1	200	195:684
M.ALEGRE	10.987	2.790	N D	N D	132	24	N D	N D	N D	1	1	N D	N D	116:654
M.CARMELO	224.768	1.152	200	120	97	N D	12	N D	N D	3	1	N D	110	119:929
PATROCÍNIO	44.067	3.150	282	150	N D	39	19	N D	N D	6	2	N D	85	291:418
PRATA	11.800	1.872	N D	N D	200	73	55	N D	N D	3	N D	1	N D	112:728
SACRAMENTO	34.889	3.054	295	285	146	45	56	5	1*	2	1	1	600	293:224
TUPACIGUARA	9.960	1.806	N D	N D	N D	13	13	N D	N D	1	N D	1	N D	112:728
UBERABA	59.807	19.338	440	1.830	487	473	316	12	2	6	1	1	1.500	2.429:519
UBERLÂNDIA	22.956	6.912	202	189	N D	90	35	5	N D	4	N D	1	N D	204:561
TOTAL	360.356	59.432	2.912	4.878	2.902	1.346	743	42	5	39	10	10	4.467	5.617:970

FONTE: SENNA, N. Atlas Chorográfico Municipal. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1922.

importante centro pecuário. Por outro lado, o sal para Araguari parece ter sido um produto mais para redistribuição para os goianos do que para consumo próprio.

A partir de 1905 a intermediação de cereais ultrapassou a de sal em termos de peso transportado. O transporte de animais também se avolumou rapidamente. Cabedestacar, ainda, que a pauta de produção e comercialização passou, sobretudo a partir de 1905, por uma grande diversificação, o que pode ser atestado pelo enorme crescimento das transações dos produtos incluídos na rubrica **Outros** da tabela.

Esta diversificação, e o dinamismo das operações no Triângulo Mineiro, acarretava sérios rebatimentos nos principais centros comerciais da região, complexificando suas funções e sua vida urbana.

A cidade de Araguari se beneficiou do fato de ser “ponta de linha” da Estrada de Ferro Mogiana durante um longo período. Todos os produtos goianos em demanda, principalmente a São Paulo, teriam necessariamente que aportar a essa cidade, sendo que alguns eram aí processados antes de seguirem seu destino. Foi o caso do gado bovino e, sobretudo, do arroz, induzindo a instalação de matadouros, charqueadas e engenhos de beneficiar este cereal. É flagrante a hegemonia comercial araguarina sobre vasta área goiana que, sem alternativa de processamento local, e mesmo sem melhores opções de escoamento, tornava-se, cada vez mais, subordinada àquele ponto de convergência da comercialização dos produtos agrícolas e pecuários do Estado de Goiás. Assim esta cidade mineira detinha praticamente o monopólio do fluxo de comercialização na sentida Goiás-São Paulo, o que lhe assegurava uma extraordinária capacidade de reter grande parte do excedente goiano<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup>É importante frisar que “sempre houve forte entrelaçamento econômico entre o sul goiano, a zona mais desenvolvida de Goiás, na época, e a cidade de Araguari. Entrelaçamento econômico, social, cultural e até político. Gente da mesma origem. Mesmos costumes. Mesmas atividades agropecuárias, vivendo em meio sócio-geográfico idêntico em suas linhas gerais. Completando, o elemento sírio regularmente espalhado de um lado do rio Paranaíba, separando Minas Gerais de Goiás, fortalecendo as relações comerciais” (Rosa, 1974: 45). Neste ponto, é ilustrativo por exemplo o precoce “aparelhamento”

O outro sentido do fluxo de comercialização, ou seja, os produtos “industriais” vindos de São Paulo, tendia a ser polarizado por Uberaba, que era o primeiro centro urbano triangulino a receber aqueles produtos, o que possibilitava a montagem de um “mecanismo especulativo” freqüentemente denunciado pelos goianos<sup>9</sup>.

Em suma, grande porção territorial de Goiás e, em menor grau, parte do estado de Mato Grosso, estavam prensados pelo verdadeiro “dique” comercial em que se constituía o Triângulo Mineiro. Esta região, na feliz expressão de Bertran, representava um verdadeiro “gargalo” para Goiás: encontrando-se à montante e à jusante dos fluxos de circulação de seus produtos ofertados e demandados.

Enquanto Goiás não recebeu os impulsos emitidos por São Paulo, através do Triângulo Mineiro, permanecia naquele estado um movimento de produção introvertida que, só fortuitamente, vendia parte do que ultrapassava o autoconsumo<sup>10</sup>. O deslocamento do excedente produtivo era inviabilizado pela falta de vias de comunicação.

Não bastasse a dependência em relação ao comércio de suas mercadorias, a baixa capitalização das empresas goianas as induziram a recorrer a empréstimos, que insuficientes no sul e no sudoeste de Goiás, foram buscados nos centros urbanos triangulinos. Joaquim

---

urbano de Araguari, o que concorria para capacitá-la cada vez mais, a cumprir o papel de empório comercial: “na cidades, juntam-se nos grandes currais numerosas tropas e cargas. Todos transportavam cargas de Goiás e Araguari, isto é, à estrada de ferro” (Bruno, 1967: 113).

<sup>9</sup> Todos os bens manufaturados demandados por Goiás passavam antes necessariamente pelo “mundo civilizado lá das bandas de Araguari e Uberaba (...). Da ponta da linha férrea parada em Minas Gerais, mais tarde espichada até Goiás, vinham as mercadorias vendidas pelo comércio carioca: tecidos, ferragens, armarinho, sal, café, trazidas pelos lotes de tropas de burros e os cantadores carros-de-boi. Conduzindo os produtos típicos da região, couro seco de curraleiro, rolos de toucinho amarrados com embira, redes fabricadas na Bahia, tijolos de leite, de cidra ou de mamão, cachaça transportada em borrachas coisas pequenas regionais, produtos do incipiente artesanato, chapéus de couro feitos de sola...” (Rosa, 1974: 16).

<sup>10</sup> Esta questão é abordada por Gomes (1974: 167) que, referindo-se a um período anterior ao prolongamento da estrada de ferro Mogiana a Araguari, coloca que para Goiás, “a lavoura, em certas ocasiões, se torna ocupação tão lucrativa quanto a mineração. A produção de gêneros alimentícios, depois da fase mineratória, continua a ser encarada com seriedade. Há, conseqüentemente, anos de super-produção de cereais, que apodrecem nas roças, em virtude da ausência de mercado consumidor local e sobretudo em decorrência da absoluta falta de meios de transporte, capazes de colocarem os gêneros em

Rosa nos retrata o domínio exercido pelo capital de comércio de dinheiro, localizado em Araguari, sobre o debilitado aparelho produtivo goiano, ao afirmar que:

“dois homens dominarem o mercado de dinheiro de Goiás, trazendo presos às suas burras de agiotas, quase toda a força produtiva do estado: Marciano Santos (...) dono de uma casa bancária com seu irmão Samuel Santos. Um terceiro coronel e agiota também atuava ao lado Santos, em plano inferior, um tal Orcalino Teodoro (...) o comerciante, o negociante de gado e a incipiente indústria do lado goiano inteiramente presos aos títulos engavetados nas arcas dos argentários que faziam inveja ao famoso personagem do mercado de Veneza. O clã dos Santos fez fortuna `custa do goiano laborioso do sul do estado (...) continuaram explorando a economia goiana até que a morte os encaminhasse aos reinos do céus”<sup>11</sup> (Rosa, 1974: 46).

A função de ponto cêntrico de convergência e intermediação de mercadorias, equidistante de importantes núcleos produtores e consumidores, garantiu à região do Triângulo Mineiro uma surpreendente capacidade de reprodução dos “capitais locais” que infraestruturaram os principais centros urbanos e pulverizaram e diversificaram seus investimentos.

### **A Hegemonia Comercial e a Infraestrutura Urbana**

Nas seis primeiras décadas do século atual, o Triângulo consolidou-se como entreposto comercial, animando dinamicamente seus centros urbanos e ampliando seu espaço regional de acumulação. O capital comercial aí situado pôde nutrir-se da fronteira que se expandia e assim participar como importante coadjuvante do processo de integração do mercado nacional (pós-crise-29), dirigido a partir de São Paulo, e que se deu via comércio de mercadorias. Neste contexto, fica evidente a receptividade da região ao processo de aprofundamento de relações capitalistas de produção. Cabe então incluir o Triângulo Mineiro, como o fez Wilson Cano, entre aquelas áreas que “estavam mais predispostas a receber impactos positivos de

---

questão em regiões que deles careçam. Desastre que não atinge a pecuária, já que o gado é mercadoria que se transporta a si mesma. Por isso é que Goiás, cedo ainda, exportou inúmeras boiadas”.

integração, praticamente constituindo parte de uma frente avançada do ‘capitalismo paulista’”. (Cano, 1998: 207).

As regiões que, como a aqui analisada, desempenharam historicamente o papel de eixo catalizador da produção de um vasto *hinterland*, tendem a desenvolver como centros comerciais suas cidades que estão, por assim dizer, na “boca do sertão”, que por sua localização estratégica, podem auferir lucros extraordinários, pois que são entroncamento e interseção das rotas das regiões produtoras às consumidoras.

Dado à complexidade do tema, cumpre observar que este item possui como pretensão tão-somente ilustrar como o capital mercantil local “vazou” para o campo e para os serviços urbanos. Assim, tentaremos retratar como a massa de rendimentos auferidos foi canalizada na implantação e/ou melhoria de serviços que ampliassem as bases geográficas e a intensificação da atividade comercial.

A região já havia passado por experiências de deslocamento de mercadorias pelos Rios Paranaíba e Grande, antes do empreendimento mais importante que foi da Companhia Mogiana. Uma importante via de comunicação aberta na final do século XIX foi a navegação pelo Rio Pardo, por onde importava-se o sal. Esta ligação possibilitou o estreitamento do intercâmbio em Frutal e Barretos. Posteriormente para concorrer com a Mogiana, a Companhia Paulista auxiliou na construção de um porto e na navegação a vapor. Por aí escoou grande parte do gado vindo de Goiás e Mato Grosso para Barretos. Em 1888 a Mogiana resolveu explorar a navegação do Rio Grande. O transporte fluvial de cereais e do gado era feito em batelões de madeira (com capacidade de 15 toneladas cada um), e nos

---

<sup>11</sup> O discurso freqüente de parlamentares goianos contra o “domínio triangulino” revela este “estado de espírito” prevalecente. Ouve ocasiões em que era denunciado a venda de sacos de arroz, depois de beneficiados no Triângulo, por quarenta vezes mais caro do que o preço pago aos produtores goianos.



vapores Jaraguá (12 HP) Santa Rita (80 HP) e Sapucaí-Mirim (15 HP). Os dois primeiros afundaram e a experiência fracassou em 1889<sup>12</sup>.

Abordemos agora o desenvolvimento rodoviário que se deu no início do atual século, patrocinado pelo capital mercantil local.

A experiência de transporte rodoviário realizada pela Companhia Mineira Autoviação Intermunicipal (CMAVI), a partir de 1912, é um importante “divisor de águas” da história do Triângulo. Com a implantação desta, são assentadas as bases da diferenciação do comércio de Uberlândia via-à-vis o dos outros centros comerciais do Triângulo. A CMAVI, uma empresa de transportes interurbanos, era instalada naquele ano com um capital inicial de 250 mil réis, recortando o Brasil Central, unindo mais de 50 localidades ao todo, perfazendo cerca de 4.000 quilômetros e diversificando serviços<sup>13</sup>. Uma miríade de pequenas estradas secundárias e vicinais assegurava o escoamento da produção rural até os centros comercializadores. Para uma avaliação pormenorizada da Companhia e de seu papel, nada mais adequado do que reproduzir a seguir o balanço de uma década de existência da empresa :

“A rede geral intermunicipal que tem seu centro principal de comércio em Uberlândia, abrange sem contar ramais exclusivamente particulares, as seguintes linhas, em Minas (...) totalizando 2.859 quilômetros em 47 linhas Intermunicipais. Em Goiás, entrando para Uberlândia pela ponte “Afonso Pena”, em Santa Rita do Paranaíba, concorreram as seguintes linhas: (...) totalizando 2.043 quilômetros, em 23 linhas Intermunicipais. Reunindo-se toda a quilometragem dessa vasta rede, soma-se um percurso de 4.096 quilômetros de estradas intermunicipais que fizeram radiação de Uberlândia principalmente. A vasta rede mineira estabelece comunicações rápidas entre 32 povoações do Triângulo Mineiro, sendo 18 sedes de

---

<sup>12</sup> Em 1908, tentou-se a implantação de uma linha de caminhões de carga a vapor entre Uberaba Conceição das Alagoas, que logo fracassou. Durante a década de 1910 outros desses empreendimentos automobilísticos foram levados a cabo, destacando as Estradas de prata a Frutal, de Prata a Ituiutaba, de Prata ao Porto Antônio Prado (ligação para Barretos)), de Campina Verde a Ituiutaba, etc. Por essa época, surgiram no sul de Goiás, a Empresa Automobilística de Morrinhos (com extensão de 225 quilômetros ligava Itumbiara, Goiatuba, Morrinhos e Piracanjuba) e a Companhia Sul Goiana (ligando Itumbiara, Rio Verde, Jataí e Mineiros). Rodrigues (1988: 19-20).

<sup>13</sup> “A Companhia obteve privilégio para redes telefônicas nos municípios mineiros que atravessa e no município de Santa Rita, no Estado de Goiás, fazendo contrato de tráfego mútuo com a Empresa Telefônica de Uberabinha que serve este município e Araguari” (...) “construiu 3 pontes, tem oficinas, armazéns ...” (...) “A Companhia tem direito adquirido a uma subvenção federal de 4:000\$000 por kg., que elevará seu capital a soma de 1.576:000\$000 contos de réis” (...) “Um grande obstáculo são os fretes de gasolina cobrados pela E. F. Mogiana, por isso, a Companhia está montando uma usina de álcool. Capri (1916: 40). A CMAVI acumulou nos seus primeiros anos de existência 3.000 contos de réis como fundo de reserva e conseguiu uma carta patente para fundar um Banco.

municípios de Minas e 24 povoações de Goiás. O número de brasileiros beneficiados por esses trabalhos pode-se circular pelo menos 150.000 habitantes da zona, aos quais correspondem um coeficiente estradal de 33 metros de estrada por habitante. 17/07/1922. Ignácio P. Paes Leme”. Pezzuti (1922: 56-58).

Seccionado uma das principais correntes de comercialização do país, os comerciantes do rodoviarismo, estenderam sua órbita de influência a toda a região do Brasil Central, catalizando-a impondo-lhe seu ritmo mercantil.

Os capitais comerciais locais também instalaram seus próprios serviços de energia elétrica. Assim, em Uberaba, foi constituída a Empresa Força e Luz, em 1905, com uma potência inicial de 400 HP, depois aumentada em 200 HP por um motor Diesel e em 80 HP pela Hidrelétrica do Cassu. Em 1907, em Sacramento e Conquista foi criada uma sociedade para a construção da hidrelétrica Cajuru, gerando 200 KVA, com a utilização de turbinas importadas da Alemanha. Foi esta usina que forneceu a energia para a montagem do serviço de bondes elétricos que ligavam a cidade de Sacramento à estação Mogiana. (Pontes, 1970: 10). Uberlândia também organizou sua empresa de eletricidade, sob a forma jurídica da Sociedade Anônima, com um capital inicial de 300 mil réis, ofertando 1.400 HP que iluminavam 800 residências e forneciam iluminação pública (utilizando cerca de 400 lâmpadas) e energia para movimentar as máquinas industriais<sup>14</sup>.

Em outras cidades triangulinas foram criadas empresas de eletricidade que forneciam, em conjunto, em 1920, 4.467 HP, o que constituía uma potência vigorosa para os moldes produtivos regionais.

Quanto à telefonia estavam instaladas em 1920 várias companhias, destacando-se a de Prata, de Uberaba, de Araguari e a “Teixeirinha” de Uberlândia (que daria origem ao atual

---

<sup>14</sup> “A inauguração dos serviços de eletricidade, com o fornecimento de energia para o desenvolvimento das industriais, abriu incontestavelmente, para esta cidade, uma nova era de atividade. A pouco e pouco foram se fundando pequenas fábricas, máquinas de beneficiar arroz, algodão, serrarias, etc. de maneira que Uberlândia conta hoje (1910) com cerca de 20 estabelecimentos industriais movidos a eletricidade. Em 1912, instalou-se uma máquina de arroz elétrica com capacidade de limpar 200 sacos por dia”. (Pezzuti, 1944: 61).

Grupo ABC). Esta última, criada em 1919 com um capital de 100 mil réis, instalou, até 1922, 255 aparelhos em Uberlândia, tendo 340 funcionários espalhados pela extensão de suas linhas em Prata, Tupaciguara e Monte Alegre, em Minas; e Itumbiara e Buriti-Alegre, em Goiás. Esta empresa montou ainda uma fábrica de pilhas telefônicas, que produzia diariamente 50 unidades<sup>15</sup>. Registra-se que na região havia em 1920, 1346 aparelhos telefônicos.

Cabe destacar ainda, a existência de uma vasta rede telegráfica, com 30 agências espalhadas por todas as principais cidades do Triângulo.

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.

A circulação mercantil, ditada exogenamente, engendrou uma vigorosa circulação interna ao “Brasil Central” e concomitante, a divisão do trabalho imposta inter-regionalmente, acabou por ensejar uma divisão intra-regional. Internamente ao Triângulo, algumas cidades foram paulatinamente se especializando, umas na produção de cereais (Conquista, Sacramento...), outras na criação de gado (Uberaba...) e outras na comercialização inter-regional (Araguari, Uberlândia...). Como “pontas de linha” no Triângulo, Uberaba e Araguari consubstanciaram uma estrutura urbana e uma estratégia comercial completamente dirigida pela lógica do transporte ferroviário. O outro centro comercial triangulino (Uberlândia) por localizar-se no “meio do caminho” das rotas de mercadorias (sua estação ficava entre Uberaba e Araguari) não conseguiria a hegemonia comercial se não se infra-estruturasse, desde logo, em torno de transporte rodoviário.

---

<sup>15</sup> “A facilidade das nossas vias telegráficas, que nos põem em comunicação imediata com o resto do país e com o mundo externo, de um lado e a rede telefônica e telegráfica que nos comunicam, por outro lado, com todas as praças do Triângulo e

Nota-se que a comercialização por ferrovia tende a concentrar relativamente mais as atividades comerciais em pontos cada vez mais discretos no espaço, ou seja, centralizam-se os entrepostos em um número menor de pontos intermediários. Já a comercialização por caminhão é mais descentralizadora, aumentando a flexibilidade da distribuição das mercadorias (uma continuidade maior no espaço), a concorrência tende a aumentar dados que os canais de comercialização são mais fragmentados, o que possibilita uma estrutura comercial mais atomística. Talvez Uberlândia tenha logrado implantar a mais capilar rede de comércio atacadista do País.

Uberaba exportou, em 1908, cereais, artigos industriais, etc. num total de 55.000 toneladas e importou 8.000 toneladas, compostas basicamente de sal, arame farpado, querosene, fósforo e papel. Uberaba, e, 1908, tinha, só na cidade, 9.186 habitantes (o total no município era de 33.261). Para se ter uma idéia do vigor da economia de Uberaba basta dizer que só em 1912, esta cidade arrecadou mis impostos do que os Estados de Sergipe, Piauí, Mato Grosso, Rio Grande do Norte, Goiás e Alagoas. (Freitas & Sampaio, 1985: 39).

Esta foi a época de hegemonia comercial de Uberaba. Dois golpes já haviam sido desferidos contra sua pujança econômica e seus reflexos tardariam a colocar em xeque aquela posição de principal entreposto comercial do Brasil Central: a chegada dos trilhos da Estrada de Ferro Noroeste em Mato Grosso (1911) que fez com que os comerciantes uberabenses perdessem aquela importante área, pois não mais intermediariam suas transações com São Paulo; e a construção de estradas de rodagem por todo o Triângulo e parte do sul de Goiás (junto com a construção da ponte Afonso Pena sobre o rio Paranaíba) pouco a pouco foi transferindo o poderio para Uberlândia (sede da Companhia Mineira Auto Viação inter-

---

Goiás, são igualmente fatores importantes dessa vantajosa situação que já desfrutamos, pondo-nos prontamente ao par das pulsações do comércio de fora e da marcha dos negócios que, de qualquer modo, nos interessa” (Pezzuti, 1944: 52).

Municipal), que apostou no “sucesso rodoviário”. Percorrendo o sertão goiano e matogrossense, os comerciantes uberlandenses (em caminhões) “compravam barato e vendiam caro”, passando a dominar não só estas áreas como também a impor uma certa hierarquia comercial intra-regional no Triângulo.

Assim, Uberaba perdendo definitivamente a hegemonia comercial do Triângulo, dirigiu seus investimentos para atividade pecuária. O caso do Coronel Antônio Borges de Araújo, grande comerciante uberabense, ilustra o que seria o destino do capital mercantil acumulado no período áureo do comércio feito por Uberaba: ele colocou à venda sua grande casa atacadista e investiu na compra, venda e seleção do zebu. Já em 1898, as importações de gado da Índia mostravam a importância dos excedentes retidos na região. A burguesia mercantil local, sem a intermediação das grandes casas importadoras do Rio e de São Paulo como era o costume no país, foram várias vezes à Índia para buscar o zebu. Os anos iniciais do século atual são um momento em que crescentemente são solapadas as bases comerciais de Uberaba e o capital aí localizado busca oportunidades de invasão. Assim, de 1904 a 1921, quarenta e cinco levadas de gado indiano aportaram Uberaba, somando ao todo um mil e quinhentas cabeças. Assim, Uberaba perdeu a hegemonia comercial em relação ao gado, embora continuasse a consolidar-se como grande centro de seleção e reprodução dos plantéis: Gir, Guzerá, Nelore e Indubrasil. Em 1912, já se encontrava em funcionamento nesta cidade uma fazenda experimental de seleção de raças zebuínas.

Nota-se que a cria, que apresentava maiores dificuldades e custos, era função goiana, enquanto a cria e/ou engorda, atividade mais lucrativa e simplificada, era da incumbência, ora triangulina, ora paulista.

A força do comércio atacadista se intensificava. Alguns casos ilustrativos podem ser pinçados para que se retrate esta força. Em 1932, o comerciante Leone, “partindo de

Uberlândia com carga de banha, rumou a São Paulo e de lá trazia uma carga de cem caixas de gasolina importada” (Silva, 1988: 24). No início da década de 40, Francisco Capparelli montou um atacado, depois da abertura de Mato Grosso, viajou para o Centro-Oeste e conseguiu vender 12 caminhões de mercadorias (aproximadamente 48 toneladas).

Apesar de ser o principal, o atacado que se consolida não era apenas o de secos e molhados. Nos anos 30 e 40 seriam criadas grandes distribuidoras (para Goiás e Mato Grosso) de armarinhos, peças para automóveis, tecidos, medicamentos, etc.

O Triângulo, como periferia a dinâmica de São Paulo, pôde avançar sua base manufatureira naqueles setores em que a concorrência da indústria paulista permitia, ou seja, pôde avançar nos segmentos complementares ao centro dinâmico: basicamente alimentos e vestuários simples.

Ao longo das décadas de 40 e 50, o processo de integração do mercado nacional se acelerou, acirrando enormemente a concorrência inter-regional e assim recomendando as estruturas produtivas da periferia nacional. É claro que regiões em histórica sintonia com a economia dominante (vale dizer, as frentes avançadas do “capitalismo paulista”) simplesmente aprofundaram ainda mais a sua inserção antes assegurada.

### **Referências Bibliográficas**

- BARATA, F.J. “Memórias em que se mostram algumas providências tendemos ao melhoramento da agricultura e comércio da Capitania de Goiás”. (1806).
- BARBOSA, W. A. Dicionário Histórico-Geográfico de Minas Gerais. Belo Horizonte, Promoção da Família, 1971.
- BARBOSA, W. A. História de Minas Gerais. Belo Horizonte, Comunicação, 1979
- BERTRAN, P. Formação Econômica de Goiás. Goiânia, Oriente, 1978.
- BRAZIL, R.P. Minas Gerais na Grandeza do Brasil. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1936.
- CANO, W. Raízes da Concentração Industrial em São Paulo. Campinas, Editora do Instituto de Economia da Unicamp, 1998.
- CAPRI, R. O Município de Uberabinha, São Paulo, Capri, Andrade & Cia., 1916.
- CMWF. Relatório da Diretoria da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro para a Assembléia Geral. São Paulo, Cia. Industrial de São Paulo, 1889/1915.

- CORREIA FILHO, V. História de Mato Grosso. Rio de Janeiro, INL/MEC, 1969.
- FREITAS, P.R. & SAMPAIO, R.C. Sinopse do Diagnóstico Sócio-Econômico do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba. Uberlândia, UFU, 1985.
- GOMES, M. Estudos de História de Goiás. Goiânia, Gráfica do Livro Goiano Ltda, 1974.
- JACOBS, R. Minas no XX Século. s/l, Gomes, Irmãos & Cia., 1911.
- LOPES, M. A. & REZENDE, E. M. ABCZ-50 anos de história e estórias. Uberaba, Edições ABCZ, 1984.
- MATTOS, J.F. Os Caminhos de Goiás. São Paulo, Sadafy, 1980.
- MONBEIG, P. Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo. São Paulo, Hucitec/Polis, 1984.
- NABUT, J.A. (Coord.) Desemboque: Documentário Histórico e Cultural. Uberaba, ALTM, 1986.
- PEZZUTTI, C. P. O Município de Uberabinha. Uberabinha, s/c, 1922.
- PONTES, H. História de Uberaba e a Civilização do Brasil Central. Uberaba, ALTM, 1970.
- RODRIGUES, M. A. Fagulhas de História do Triângulo Mineiro. Uberlândia, ABC-Sabe, 1988, pp. 19-20.
- ROSA, J. Por Esse Goiás Afora. Goiânia, Cultura Goiana, 1974.
- MINAS GERAIS. (1907). Anuário Estatístico de Minas. Belo Horizonte, Imprensa Oficial.
- SAINT-HILAIRE, A. de. Viagens às Nascentes do Rio São Francisco e Pela Província de Goiás. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1944.
- SILVA, A.P. Os Primórdios do Atacado no Triângulo. Correio de Uberlândia. Agosto de 1988. (mimeo).