



ARTICLES/ARTIGOS/ARTÍCULOS/ARTICLES

**Constituição e evolução das redes de transportes no  
Triângulo Mineiro: territórios, territorialidades e  
influência de atores hegemônicos**

**Doutor Willian Rodrigues Ferreira**

Professor do Programa de Pós-Graduação do Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia. Av. João Naves de Ávila, 2121 - Santa Mônica, Uberlândia – MG. CEP. 38408-144. E-mail: wferreira@ufu.br

**Mestrando Fernando Fernandes de Oliveira**

Programa de Pós-Graduação do Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia. Av. João Naves de Ávila, 2121 - Santa Mônica, Uberlândia – MG. CEP. 38408-144. E-mail: fernandes\_10@hotmail.com

**Mestranda Andréa dos Santos Vieira**

Programa de Pós-Graduação do Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia. Av. João Naves de Ávila, 2121 - Santa Mônica, Uberlândia – MG. CEP. 38408-144. E-mail: andrea.vieira@yahoo.com.br

ARTICLE HISTORY

**Received: 18 March 2012**

**Accepted: 21 December 2012**

**PALAVRAS-CHAVE:**

Territórios  
Gestão territorial  
Atores hegemônicos  
Redes de transportes

RESUMO

O presente texto objetiva analisar a evolução dos fixos referentes às redes de transportes no Triângulo Mineiro, a influência da elite uberlandense na adequação da referida malha viária e o estabelecimento de suas territorialidades, um dos elementos que propiciaram o destaque a Uberlândia ante os demais centros da rede urbana triangulina. Ademais, expõe a importância da política de adequação territorial perpetrada pelo Plano de Metas e a transferência da capital federal para o Planalto Central, fatores que, aliados aos esforços das elites locais na busca da adequação necessária ao alargamento de suas atividades mercantis, acabaram por impor uma nova divisão territorial do trabalho à referida região.

**KEY-WORDS:**

Territories  
Territorial management  
Hegemonic actors  
Transport networks

**ABSTRACT – CONSTITUTION AND EVOLUTION OF TRANSPORT NETWORKS IN TRIANGULO MINEIRO: TERRITORY AND TERRITORIALITY INFLUENCE OF HEGEMONIC ACTORS.** This article aims to analyze the evolution of fixed regarding transport networks in Triângulo Mineiro, the influence of the elite in Uberlândia appropriateness of the road network and establishing their territories, one of the factors that led to the highlight Uberlândia against other network centers urban triangulina. Moreover, it exposes the importance of policy adequacy territorial perpetrated by Target Plan and the transfer of the federal capital to the Central Plateau, factors that, combined with the efforts of local elites in pursuit of fitness required to extend their trading activities, eventually impose a new territorial division of labor to the affected area.

**RESUMEN:**

Territorios  
Gestión territorial  
Los actores hegemónicos  
Redes de transporte

**RESUMEN – CONSTITUTION Y EVOLUCIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE EN TRIÁNGULO MINERO: TERRITORIOS, TERRITORIALIDADES Y LA INFLUENCIA DE ACTORES HEGEMÓNICOS.** Este artículo tiene como objetivo analizar la evolución del uso relacionado de transportes redes en el Triângulo Mineiro, la influencia de la élite de la Uberlândia, en la adecuación de la red de carreteras y el establecimiento de sus territorialidades, uno de los factores que llevó a la prominencia de Uberlândia comparación a otra red de centros triangulina urbano. Por otra parte, expone la importancia de la política de ajuste territorial perpetrada por las Metas de Plano y el traslado de la capital federal para el Planalto Central, factores que combinados con los esfuerzos de las elites locales en el seguimiento a los ajustes necesarios de la ampliación de su negocio actividades han llegado a imponer una nueva división territorial del trabajo a esa región.

## **Introdução**

Nos processos de ordenamento territorial e na construção de arranjos espaciais, emerge a importância de elementos de natureza política, econômica, espacial e cultural, que denotam as atitudes, as práticas e os investimentos de vários agentes sociais, seja por meio das intervenções estatais e dos atores políticos e econômicos, seja por intermédio de ações em múltiplas escalas - local, nacional ou global - que comandam os diversos segmentos da economia e contextos territoriais.

Nas palavras de Corrêa (1992, p. 35), a gestão do território “[...] é a dimensão espacial do processo geral de gestão, confinando-se ao espaço sob controle de um Estado ou de uma dada empresa [...]”, constituindo, ainda,

[...] o conjunto de práticas que visa, no plano imediato, à criação e ao controle da organização espacial. Trata-se, da

criação e controle das formas espaciais, suas funções e distribuição espacial, assim como de determinados processos como concentração e dispersão espacial, que conformam a organização do espaço em sua origem e dinâmica. Em última instância, a gestão do território constitui poderoso meio que visa através, da organização espacial, viabilizar a existência e reprodução da sociedade.

Nessa perspectiva, no caminho de compreender a dinâmica e a evolução socioespacial empreendida por determinada sociedade, faz-se necessário conhecer:

[...] o tamanho das elites, seu contingente, como elas se relacionam entre si e com os grupos detentores de poder político, o seu caráter aberto ou fechado, ou seja, a forma de recrutamento de seus membros e o conseqüente processo de mobilidade social [...]. (BOTTOMORE 1965 p. 15).

Não obstante, é preciso distinguir como se organizaram e se reorganizaram os antigos agentes e como entraram em cena os novos agentes, particularmente, aqueles associados a atores representantes dos capitais locais, ou oriundos dos capitais nacionais ou globais e a sua notável importância nas reconfigurações espaciais, como resultado de práticas sociopolíticas e de suas complexas territorialidades. Tal complexidade exige, no entanto, que o território seja dotado de uma nova funcionalidade e operacionalidade, sobretudo, a partir dos investimentos em energia, comunicação e transporte, de modo a viabilizar a implantação das redes de interação socioespacial e, conseqüentemente, a acumulação ampliada do capital.

Nesse sentido, o presente texto objetiva analisar a evolução dos fixos referentes às redes de transportes no Triângulo Mineiro, a influência da elite uberlandense na adequação da referida malha viária e o estabelecimento de suas territorialidades, um dos elementos que propiciaram o destaque a Uberlândia ante aos demais centros da rede urbana triangulina. Ademais, expõe a importância da política de adequação territorial perpetrada pelo Plano de Metas e a transferência da capital federal para o Planalto Central, fatores que aliados aos esforços das elites locais na busca da adequação necessária ao alargamento de suas atividades mercantis, acabaram por impor uma nova divisão territorial do trabalho à referida região.

### **Redes, territórios e territorialidades em transportes**

Os sistemas técnicos referentes às redes de transportes constituem fatores essenciais ao desenvolvimento e ordenamento do território, pois são os facilitadores das interações espaciais e da mobilidade de pessoas, mercadorias e serviços, exercendo papel estratégico para o fomento das relações econômicas e socioespaciais, que, conseqüentemente, alteram a geografia e a função dos lugares. Assim, quando se fala em mobilidade, como essencial dos transportes,

emerge a importância relativa ao conteúdo transportado, à matéria móvel, responsável ao transporte dos conteúdos, a rede ou o fixo sobre o qual se realiza a atividade de transporte, conforme exposto por Pons e María (2004).

Pons e María (2004 p. 36) conceituam a geografia dos transportes como “[...] el estudio de los movimientos espaciales, de la estructura de las redes y de las dinámicas espaciales que éstas generan [...]”, em que ganham importância as questões vinculadas à fluidez espacial, a demanda espacial dos serviços de transportes, às redes de transporte e sua organização espacial e a complexa relação entre redes, demanda e espaço. As referidas autoras destacam a importância das redes e seu marcante papel na organização espacial, visto que “[...] las redes de transporte se configuran como la más clara expresión de la organización territorial de las actividades económicas [...]” (PONS, MARÍA 2004 p. 37), além do papel fundamental das infraestruturas em forma de rede no caminho de eliminar as desigualdades socioespaciais.

Logo, a constituição de uma malha viária densa e eficaz aparece como elemento fundamental para formação dos fixos referentes às redes e nós privilegiados, gerando um complexo espaço de fluxo, que possibilita às atividades relacionadas aos transportes se difundirem espacialmente, oferecendo aos interesses dos distintos agentes envolvidos os meios necessários às suas respectivas necessidades de velocidade, interação, acumulação e mobilidade. Essa fluidez permite que “[...] normas e ordens que atores longínquos fazem repercutir imperativamente sobre outros lugares distantes [...]” segundo Santos (1996, p. 212), posto o caráter multilocalizado das corporações, firmas e atividades de acumulação, a complexidade dos processos de reconfiguração espacial e a influência dos agentes hegemônicos<sup>1</sup> na busca por adequações.

Ante a difusão das técnicas reticulares, “[...] a rede tornou-se uma forma privilegiada de representar a realidade contemporânea [...]”, segundo observa Dias, (2005, p. 12). A mencionada autora, ao citar Santos (1996) admite o caráter sociotécnico das redes, reconhecendo a busca voraz por mais fluidez como reflexo dos atores que as configuram sobre o espaço. Nas palavras de Santos (1996 p. 219),

Mas a fluidez não é uma categoria técnica, mas uma entidade sociotécnica. Ela não alcançaria as consequências atuais, se, ao lado das novas inovações técnicas, não estivessem operando novas normas de ação, a começar, paradoxalmente, pela chamada desregulação. A economia contemporânea não funciona sem um sistema de normas, adequadas aos novos sistemas de objetos e aos novos sistemas de ações, e destinados a provê-los de um funcionamento mais preciso.

---

<sup>1</sup> Por atores hegemônicos entendem-se aqueles grupos que influenciam com maior propriedade e de forma mais incisiva o poder político, normativo, burocrático e econômico, esferas que contêm a legitimidade normativa do Estado e a influência marcante dos grandes grupos empresariais e das grandes corporações multifuncionais e multilocalizadas.

Nessa perspectiva, que envolve um conjunto de objetos e as ações que os normatizam e seu caráter indissociável, Dias (2005 p. 20) esclarece que “[...] ao tentar compreender a interação entre redes e os territórios pressupõe reconhecer que estamos diante de duas lógicas distintas. De um lado, a lógica das redes, definida por atores que as desenham, modelam e regulam. Parece essencial conhecer suas ações, identificando as estratégias dos atores e a maneira como as redes são desenhadas e administradas. [...]”, ante a importância das redes e de sua normatização perante às territorialidades empreendidas pelos atores hegemônicos, pois de acordo com Haesbaert (2004 p. 116), “[...] não há território sem uma estruturação em rede que conecta diferentes pontos ou áreas [...]”. Ainda em relação ao conceito de territórios-rede, Souza (1995) admite, perante a realidade das redes técnicas atuais, a existência de territórios descontínuos, constituídos por pontos nós e arcos de conexão.

O território, segundo pontuado por Souza (1995 p. 78), “[...] é fundamentalmente um espaço definido e delimitado por e a partir de relações de poder”. Para Saquet (2003 p. 10), “[...] o território é produzido espaço-temporalmente pelas relações de poder engendradas por um determinado grupo social [...]”. Concordando com Souza (1995 p. 79) acerca da noção de que os territórios são caracterizados, primordialmente, pelas relações sociais projetadas no espaço. Para Raffestin (1993 p. 143), o espaço é anterior ao território, pois o território construído a partir do espaço “[...] é o resultado de uma ação conduzida por um ator sintagmático em qualquer nível [...]”. Nesta óptica, o espaço é apontado pelo referido autor como um campo de possibilidades no qual foram projetados trabalho, esforços e energia imbuídos e orientados por relações de poder.

O espaço, é portanto, anterior, preexistente a qualquer ação. O espaço é, de certa forma, “dado” como se fosse uma matéria prima. Preexiste a qualquer ação. “Local” de possibilidades, é a realidade material preexistente a qualquer conhecimento e a qualquer prática dos quais será o objetivo a partir do momento em que um ator manifeste a intenção de dele se apoderar. Evidentemente, o território se apoia no espaço, mas não é espaço. É uma produção a partir do espaço. (RAFFESTIN, 1993 p. 144).

Assim, no decorrer dos processos de espacialização das atividades e influência de um determinado ator, na construção de suas territorialidades representadas por meio de suas práticas espaciais, tem-se o estabelecimento de seu território de atuação, que, segundo Raffestin (1993, p. 147) caracteriza a passagem de um determinado espaço, que, vivido e construído por determinado ator, se torna seu território, produzido por e a partir de relações de poder. Ao decidir atuar sobre determinado espaço, o ator hegemônico (ator sintagmático para Raffestin, 1993), por meio do estabelecimento de suas *tessituras*<sup>2</sup> e articulações vai decidir de

---

<sup>2</sup> Raffestin (1993) admite *tessituras* como recortes espaciais que juntamente com nós e pontos que organizados hierarquicamente [...] permitem assegurar o controle sobre aquilo que pode ser distribuído, alocado e/ou possuído [...], permitindo ainda impor e manter ordens e realizar a

acordo com suas necessidades de acumulação e por meio das redes técnicas que se estabelecem “[...] ligar certos pontos, assegurando entre eles a continuidade por meio de um sistema de junções ou, ao contrário, impedir que certos pontos sejam ligados entre si, imaginando um sistema de disjunções [...]” (RAFFESTIN, 1993 p. 148), postos todos os seus objetivos intencionais, no decorrer de sua construção territorial e o posterior conjunto de relações que esse ator manterá com seu território de atuação, que corresponde às suas *territorialidades* (RAFFESTIN, 1993).

Ainda citando Raffestin (1993, p. 150-151), a interação estabelecida em dado território, seja de natureza política, social, cultural ou econômica é o resultado de relações de oferta e procura provenientes da articulação entre indivíduos ou grupos, fatores responsáveis pela constituição de “[...] sistemas de malhas, de nós e redes que se imprimem no espaço e que constituem de algum modo, o território, [...]” que além de resultarem em diferenciação funcional, promovem, ainda, uma diferenciação dirigida pelo princípio hierárquico, colaborando assim “[...] para ordenar o território segundo a importância dada pelos indivíduos e/ou grupos às suas diversas ações” (RAFFESTIN, 1993 p. 151).

Esse sistema de tessituras hierarquicamente organizado, que representam o enquadramento de processos impetrados por relações de poder, faz emergir a importância do estabelecimento e impacto das redes sobre o espaço, cujo controle reflete práticas, dinâmica e prioridades dos indivíduos, grupos e agentes hegemônicos no estabelecimento de sua influência e controle sobre os territórios. Nessa condição, faz-se entender a importância do estabelecimento das redes técnicas e seu vínculo na constituição dos territórios, que, imbuídas nas relações de poder, tornam-se “[...] uma imagem do poder, ou mais exatamente, do poder ou dos atores dominantes [...]”, conforme pontuado por Raffestin (1993 p. 157).

Vista a intrínseca relação entre o estabelecimento das redes técnicas e a gestão do território empreendida pelos agentes hegemônicos na constituição de suas territorialidades, o presente texto tem por finalidade analisar a evolução dos fixos referentes à rede de transportes no Triângulo Mineiro e a influência da elite uberlandense na adequação da referida malha viária, um dos elementos que propiciaram destaque a Uberlândia ante aos demais centros da rede urbana triangulina. Ademais, expõe-se a importância da política de adequação territorial perpetrada pelo Plano de Metas e a transferência da capital federal para o Planalto Central, fatores que, aliados aos esforços das elites locais na busca da adequação necessária ao alargamento de suas atividades mercantis buscaram a impor uma nova divisão territorial do trabalho à referida região.

### **Uberlândia: a influência dos atores hegemônicos e a diferenciação baseada nas redes de transportes**

A partir da segunda metade do século XIX aceleraram-se as transformações que levaram uma nova dinâmica espaço-temporal ao território brasileiro, graças à adoção de novas tecnologias e ações organizacionais. Desse modo, o território

---

interação e coesão entre territórios. Para o referido autor, [...] esses sistemas constituem o invólucro no qual se originam as relações de poder [...]. (RAFFESTIN, 1993, p. 151)

passou por adequações associadas ao ciclo da cultura cafeeira, ao início das atividades industriais, à implantação dos sistemas de engenharia vinculados à construção de ferrovias e rodovias, à produção de distribuição e energia elétrica e à implantação do sistema de telégrafos.

No Triângulo Mineiro a incorporação das referidas adequações promoveram mudanças sensíveis que conferiram maior complexidade à sua rede urbana, propiciando a ascensão de outros centros além de Uberaba. Para Bessa (2007 p. 114) a implantação dessas modernizações

[...] relacionava-se com os diversos entendimentos dos elementos da transformação socioespacial, cujos motores estavam diretamente associados ao aperfeiçoamento dos meios de transporte, à expansão comercial, à ampliação da indústria de beneficiamento.

Essa expansão comercial e industrial esteve alicerçada pelos mencionados avanços infraestruturais até a década de 1940, momento em que as deficiências da base técnica transformaram-se em elemento central para a reestruturação dos padrões da organização socioespacial triangulina. A partir desse momento, observa-se, paulatinamente, o recuo da influência de Uberaba e a emergência de Araguari e Uberlândia, sendo que, a partir década de 1950 o incremento do polo atacadista-distribuidor e da indústria de base alimentar passou a constituir os elementos diferenciadores apropriados com mais propriedade por Uberlândia, em detrimento de Araguari e Uberaba (BESSA 2007). As mudanças observadas a partir da segunda metade dos anos de 1950 conferiram um novo arranjo territorial ao Triângulo Mineiro, que, nas palavras de Bessa (2007 p. 147), promoveram “[...] a efetiva reestruturação na ordem anterior, visto que a região recebeu, de forma mais efetiva, os impulsos modernizantes da economia brasileira [...]”.

Nesta perspectiva, a transferência da capital federal para o Planalto Central e a influência e pressões da elite uberlandense na busca das adequações que lhe interessava surgiram como fatores determinantes para alargar os caminhos da acumulação na região do Triângulo, e, sobretudo em Uberlândia, reafirmando a condição de entreposto comercial da referida cidade, pois reforçou as rotas econômicas históricas e melhorou a base infraestrutural referente às redes de energia, comunicações e principalmente de transportes, elemento central do Plano de Metas.

### **Uberlândia e a evolução dos *fixos* referentes às redes de transportes**

Os chamados *sistemas técnicos*, conforme Santos (1994), são os responsáveis pela expansão do meio técnico-científico-informacional (SANTOS, 1994, 1996), baseado nas inovações tecnológicas que representam o alicerce de um novo sistema temporal, no qual “[...] ciência, tecnologia e informação são a base técnica da vida social atual [...]” (SANTOS, 1994 p. 44). Os sistemas técnicos são também responsáveis pela promoção dos *fluxos* capazes de modificar o território, a região e o lugar, cabendo à Geografia “[...] estudar o conjunto indissociável de *sistemas de objetos* e de *sistemas de ações* que formam o espaço [...]” (SANTOS, 1996 p.

51). Os sistemas técnicos do período vigente são caracterizados por sistemas de objetos ou pela implantação no espaço de *fixos artificiais*, que representam verdadeiras próteses edificadas sobre o território para que este seja dotado de cada vez mais fluidez, ou melhor, a realização de toda sorte de *fluxos* ordenados e dirigidos por sistemas de ações conforme apontado por Santos (1996).

No Triângulo Mineiro, o desenvolvimento das infraestruturas vinculadas ao sistema de transportes adensou-se ao fim do século XIX, com a chegada dos trilhos da Companhia Mogiana, hoje, denominada Ferrovia Centro Atlântica (FCA), que superou o Rio Grande no ano de 1888, a caminho do estado de Goiás. Segundo Bessa (2001 p. 54), as cidades de Uberaba e Araguari, “[...] por serem, respectivamente, ponto de início e ponto final da ferrovia na região, foram as que mais se beneficiaram com a extensão da Mogiana, tendo, inclusive, seus papéis urbano-regionais ampliados [...]”.

Uberlândia, apesar de ter se beneficiado com a estrada de ferro, não se projetou, neste primeiro momento, na condição de ponto polarizador na região, compreendendo a Araguari como *ponta de trilhos* a imposição de limites ao domínio comercial de Uberaba, fato que não abalou de forma significativa a hegemonia uberabense sobre a região. Para Brandão (1989 p. 69), a chegada dos trilhos da Companhia Mogiana ao Triângulo Mineiro representou a “[...] acessibilidade dos produtos agrícolas e pecuários do Brasil Central a São Paulo [...]”, assim como a chegada dos produtos manufaturados paulistanos, que “[...] puderam alcançar um mercado ampliado, graças ao prolongamento vertiginoso das estradas de ferro pelo interior do país [...]”.



**Figura 1** - Estação da Cia. Mogiana em Uberlândia, ano de 1895.  
Fonte: Arquivo público de Uberlândia.

Observa-se, assim, a divisão territorial do trabalho na região do Triângulo Mineiro no fim do século XIX, alicerçada nos trilhos da ferrovia. Cabe ressaltar que os referidos impulsos modernizantes estavam diretamente relacionados à expansão da cultura cafeeira paulista, vista a importância do complexo cafeeiro para a economia nacional naquele momento.

A construção da Ponte Afonso Pena, inaugurada em novembro de 1909, garantiu o acesso ao sul e sudoeste do estado de Goiás, e, a partir de 1912, os investimentos da Companhia Mineira de Autoviação Intermunicipal, por meio das solicitações da elite uberlandense, ligaram a cidade de Uberlândia à referida ponte e a outros centros urbanos do norte do Triângulo, possibilitando à cidade de Uberlândia “[...] apropriar-se de grande parte do excedente criado em toda a região [...]” (Guimarães, 1990 p. 70). De fato, as infraestruturas de transporte beneficiaram toda a região do Triângulo Mineiro, acelerando as interações espaciais e as possibilidades de ampliação das estruturas produtivas.

A base técnica, estabelecida no final do século XIX serviu de substrato às novas intervenções no sistema de engenharia ocorridas no fim da década de 1950, que, como sugere Bessa (2007), representaram uma efetiva integração entre território e mercado, que levaram a consolidar a cidade de Uberlândia como principal núcleo urbano triangulino e um dos principais núcleos intermediários da rede urbana brasileira. Nesse momento, o reaparelhamento dos transportes atuou como elemento diferenciador a Uberlândia ante os demais centros da região, conferindo à mencionada cidade a qualidade de entreposto rodoferroviário, garantindo fluidez ao território e proporcionando as condições técnicas ao estabelecimento dos grupos atacadistas e das unidades industriais.

A partir da segunda metade dos anos de 1950, observam-se as melhorias na base técnica que engendraram os elementos responsáveis à consolidação de um novo arranjo territorial ao Triângulo Mineiro, com destaque ao Plano de Metas de Juscelino Kubitschek e a construção de Brasília, que representam elementos estruturadores de uma nova ordem territorial ao Triângulo e ao município de Uberlândia, como salienta Guimarães (1990). A expansão rodoviária, engrenada pelo Plano de Metas, além das pressões empreendidas pela elite local junto aos governos na adequação do território aos seus interesses mercantis, propiciou notória evolução dos meios de transportes, fator responsável por um substancial rearranjo do território no Triângulo sendo ainda responsável pela sensível diferenciação entre os núcleos urbanos pertencentes à sua rede urbana, conforme apontado por Bessa (2007).

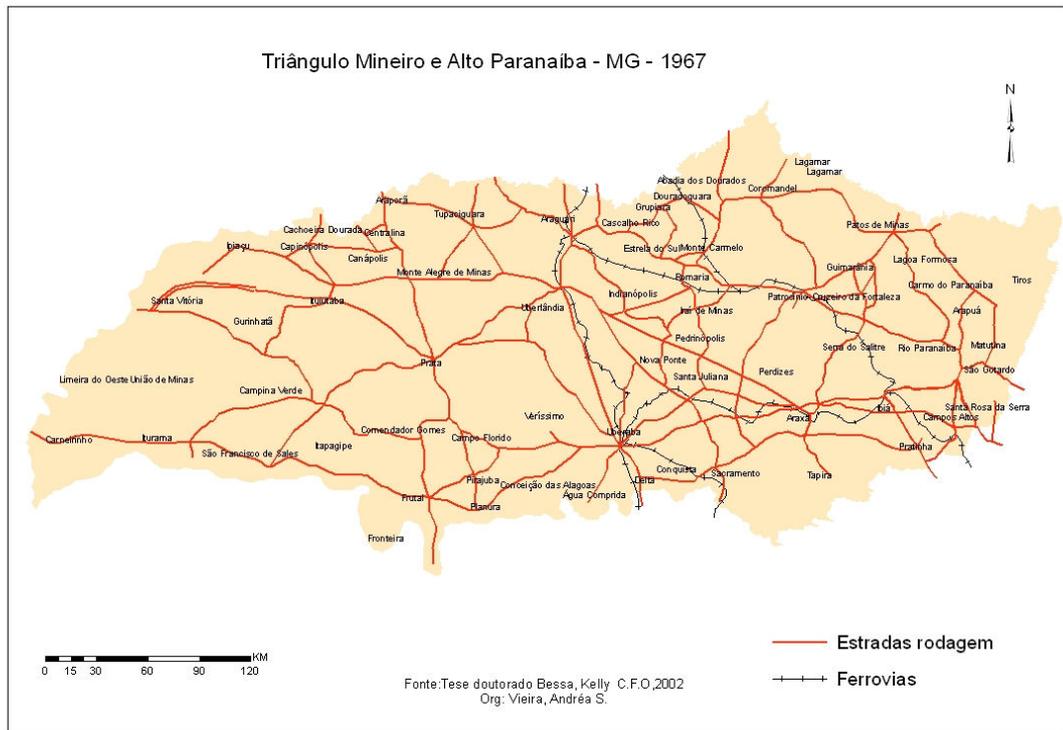


Figura 2 – Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba: rede viária (1967).

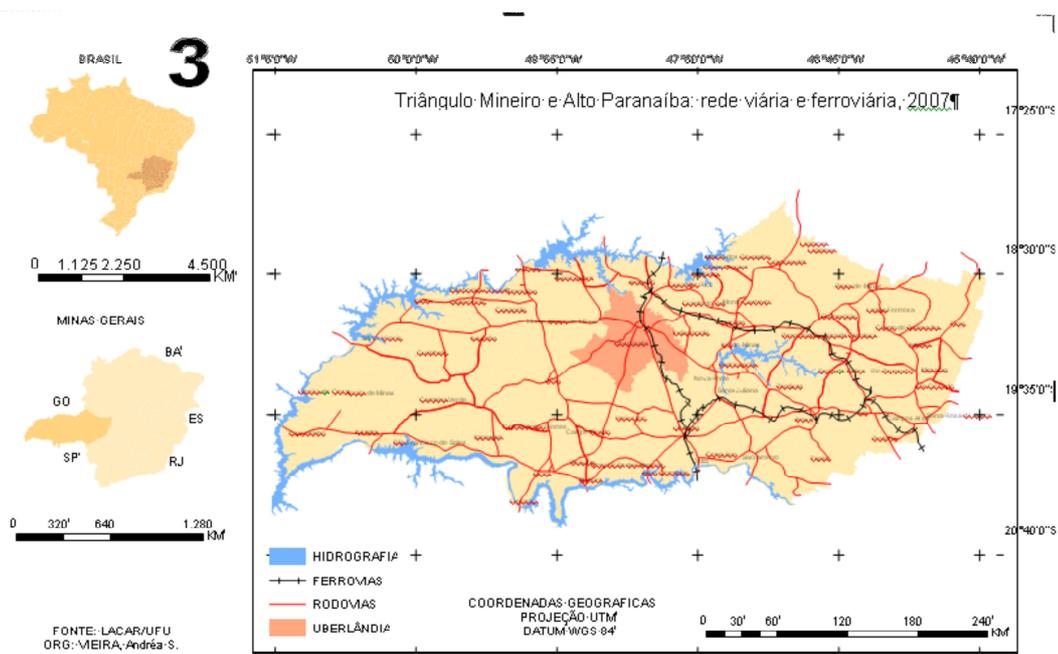


Figura 3 – Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba: rede viária e ferroviária (2007).

A transferência da capital federal para o Planalto Central conferiu ao Triângulo Mineiro uma nova posição na divisão territorial do trabalho, visto que a região “[...] passou a ocupar posição estratégica no território brasileiro, em decorrência de estar localizada entre a sede do poder federal – Brasília – e a sede do poder econômico – São Paulo [...]”, fato que atribuiu ao Triângulo “[...] a condição de entreposto comercial, visto que reforçou as rotas econômicas históricas, assim como ampliou e melhorou a base infraestrutural associada aos transportes, às comunicações e à geração de energia [...]” (BESSA, 2007 p. 150). Mormente, essa apropriação de vantagens demonstra o papel crucial de influência junto aos governos da elite uberlandense na adequação do território tanto nas infraestruturas de energia e comunicações, mas, principalmente, no que se refere à malha viária, elemento central do Plano de Metas, que constituía as infraestruturas primordiais ao emergente pólo atacadista da cidade, vocação que se estabelecia. Conforme ponderado por Bessa (2007), vale lembrar que Uberlândia, apesar de já estabelecida como entreposto comercial, não figurava entre as prioridades do Plano Rodoviário Quinquenal do DNER no ano de 1956, plano este alterado com a construção da nova sede do governo federal.

O acesso ao Sudoeste Goiano era viabilizado via ponte Afonso Pena pela BR-153, rodovia no sentido norte-sul que, inicialmente, favorecia a São José do Rio Preto, Frutal, Ituiutaba, Itumbiara, Goiânia e Anápolis, e cujo acesso foi garantido pelo entroncamento com a BR-365, passando a favorecer também a Uberlândia, pois possibilitou ligação a Brasília, Goiânia e aos demais circuitos mercantis do centro-oeste e também da região norte. Outro projeto no sentido norte-sul foi a construção da BR-050, que privilegiava a Ribeirão Preto, Uberaba, Uberlândia e Araguari, acompanhando a rota história instituída pela Companhia Mogiana, ligando ainda a sede do poder político federal ao principal centro econômico do país, e de grande importância a São Paulo assim como a BR-153, pois alargaram os fluxos às regiões complementares à sua economia.



**Figura 4** - Uberlândia: obras de duplicação da BR-050, sentido Araguari. Fonte: Oliveira, 2010.



**Figura 5** - Uberlândia: obras de duplicação da BR-050, sentido Araguari. Fonte Oliveira, 2010.

No sentido leste-oeste, foram construídas as rodovias BR-365 e BR-262, sendo que a primeira interligava as cidades de Montes Claros, Patos de Minas,

Uberlândia e Ituiutaba ao canal de São Simão, cuja conclusão ocorreu nos anos de 1970. A BR-262, no seu projeto inicial, pretendia ligar Vitória (ES) ao Acre, passando por Belo Horizonte, Araxá, Uberaba e Cuiabá, em detrimento da cidade de Uberlândia, pois, segundo Bessa (2007 p. 151), “[...] o governo estadual, ainda nesse momento, considerava Uberaba e Araxá como essenciais ao Triângulo Mineiro [...]”. Todavia os representantes do empresariado uberlandense, visando à importância do mercado consumidor da capital estadual e utilizando de sua influência junto ao governo propôs a criação da BR-452, como entroncamento que ligaria Uberlândia a Araxá e, posteriormente, a Belo Horizonte, prática apontada por Santos (1979 p. 131), ao reconhecer o Estado como fornecedor de infraestruturas de transportes vinculadas ao interesse dos empresários privados, em que “[...] a política dos transportes é, na maior parte do tempo, ditada pelos interesses do grande capital. Este pode influenciar diretamente as decisões públicas”.



**Figura 6** – Uberlândia: obras de duplicação da BR-365, sentido Ituiutaba. Fonte: Oliveira, 2010.



**Figura 7** – Uberlândia: obras de duplicação da BR-365, sentido Ituiutaba. Fonte: Oliveira, 2010.



**Figura 8** – Uberlândia: anel viário norte, inaugurado em Junho de 2010. Fonte: Oliveira, 2010.

**Quadro 1** - Triângulo Mineiro/Auto Paranaíba: cronologia de implantação da malha viária rodoviária (1950-2010)

Evolução do sistema viário			
Ano	Rodovias	Avanço técnico	Função
1958	BR-365	Pavimentação do trecho Uberlândia-Monte Alegre	Interligar o oeste da região e o estado de Goiás (São Simão) à cidade de Uberlândia
	BR-153	Pavimentação do trecho Monte Alegre Itumbiara	Direcionar para o oeste da região o fluxo de demanda no sentido sul-Brasília, interligando a cidade paulista de São José do Rio Preto à Goiânia e Brasília
1960	BR-050	Pavimentação do trecho São Paulo Uberaba	Interligar o corredor Santos-São Paulo-Brasília, passando pela região do Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba no eixo Uberaba-Uberlândia-Araguari
1965	BR-050	Pavimentação do trecho Uberlândia-Uberaba	Interligar o corredor Santos-São Paulo-Brasília, passando pelo Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba no eixo Uberaba-Uberlândia-Araguari
1966	BR-050	Pavimentação do trecho Uberlândia-Brasília	Interligar Santos-São Paulo-Brasília, passando pelo Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba no eixo Uberaba-Uberlândia-Araguari
	BR-365	Pavimentação do trecho Uberlândia-Brasília	Interligar Uberlândia-Brasília
	BR-153	Pavimentação da parte do Triângulo Mineiro e do trecho Goiânia-Brasília	Interligar o Estado de São Paulo ao Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba e às cidades de Goiânia e Brasília

1974	BR-365	Pavimentação do trecho Uberlândia-Montes Claros	Promover a interligação Uberlândia-Montes Claros, ou seja, do Triângulo Mineiro /Alto Paranaíba ao norroeste do Estado, passando por Patrocínio e Patos de Minas, assim como Montes Claros-Brasília, passando por Uberlândia
1975	BR-452	Pavimentação do trecho Uberlândia-Araxá	Interligar Uberlândia-Belo Horizonte, passando por Araxá
1987	BR-497	Pavimentação do trecho Uberlândia-Prata	Interligar Uberlândia-Brasília, passando por Prata, com acesso à BR-153 no eixo sul-Brasília. Interligar Uberlândia-Itumbiara-Paranaíba/MS
1998-2000	BR-050	Duplicação das pistas no trecho Anhanguera-Uberaba-Uberlândia	Interligar Santos-São Paulo-Brasília, passando pelo Triangulo Mineiro/Alto Paranaíba no eixo Uberaba-Uberlândia-Araguari
2010	BR-050	Duplicação das pistas no trecho Uberlândia Araguari	Interligar Santos-São Paulo-Brasília, passando pelo Triangulo Mineiro/Alto Paranaíba no eixo Uberaba-Uberlândia-Araguari
2010	BR-365	Duplicação das pistas no trecho Uberlândia/confluência com a BR-153 (trevão)	Interligar o oeste da região e o estado de Goiás (São Simão) à cidade de Uberlândia

Fonte: Bessa, 2001. Org.: Oliveira, 2011.

O jogo de interesses deu-se entre os núcleos regionais intermediários, pois aos capitais sediados em Goiás interessava o intercâmbio direto com São Paulo, sem a intermediação de Uberlândia, como visto no traçado da BR-153, que favorecia as cidades de São José do Rio Preto, Goiânia e Anápolis. A BR-153, “[...] até meados da década de 1960, não sofria concorrência com a BR-050, apesar de ser este o caminho mais curto entre São Paulo e Brasília [...]” (BESSA, 2007 p. 153). Todavia Uberlândia alargou seus domínios sobre o sudoeste goiano, assegurando ainda a ligação direta à capital federal pelo entroncamento das rodovias BR-365 e BR-153 e de forma direta pela BR-050, garantindo, ainda, expansão no sentido leste pelas rodovias BR-452 e BR-365. Os esforços do empresariado local, na busca de seus interesses e consciente de que um polo atacadista carecia de uma malha rodoviária densa e eficiente, surgiu como elemento fundamental à implantação das modernizações e da adequação do território, pois como menciona Santos (1985, p. 62),

[...] nas condições atuais circulação rápida do capital, isto é, pela necessidade de rápida transformação do produto em mercadoria ou capital-dinheiro, isto é, nas condições de reprodução, a capacidade maior ou menor de fazer circular rapidamente o produto é condição, para cada firma, de sua capacidade maior ou menor de realização, ou em outras palavras, do seu poder de mercado, o que também quer dizer poder político.

Dessa maneira, naquele momento, constatou-se a importância da constituição de uma malha viária que favorecesse as interações espaciais e a diversificação das atividades de acumulação dos empreendedores uberlandenses. Observa-se o estabelecimento desse *espaço da racionalidade* (SANTOS E SILVEIRA, 2002) constituído a partir da lógica e força política das grandes corporações privadas e atores hegemônicos oriundos do capital local, que, como menciona Santos e Silveira (2002), em suma, trata-se de uma racionalidade privada alcançada por meio de recursos públicos e da consequente transferência de recursos sociais ao estabelecimento das adequações que potencializem os processos de acumulação de atores privados.

### **Considerações finais**

O presente texto buscou esclarecer o papel do empresariado uberlandense sobre a adequação de um território e a respectiva construção das suas territorialidades, vistas as suas práticas e jogos de influência junto os governos na adequação das redes de transportes na mesorregião do Triângulo Mineiro/Auto Paranaíba. Ademais, destacou-se a importância fundamental acerca da construção de Brasília e as adequações infraestruturais e as modernizações necessárias à transferência da capital federal ao Planalto Central, uma das prioridades do Plano de Metas, juntamente com a integração pautada no rodoviarismo.

Recentes discussões e novas propostas metodológicas referentes ao conceito de território e sua amplitude têm sido desenvolvidas, desde abordagens mais rígidas e pautadas nas ações egoístas de atores hegemônicos na busca de seus interesses, como a que aqui foi trabalhada, até a flexibilização das escalas, fenômenos e das próprias territorialidades, conforme apontado por Souza (1995), ao citar os estudos acerca dos territórios móveis e flutuantes da prostituição feminina e de travestis, os territórios do tráfico de drogas e dos contraventores do jogo do bicho que se instalam na capital carioca, que nas palavras do referido autor, exprimem bem a noção de território, que “[...] são no fundo, antes relações sociais projetadas no espaço que espaços concretos (os quais são apenas substratos materiais das territorialidades...) [...]” (SOUZA, 1995, p. 87).

De modo semelhante, Haesbaert (2004 p. 115) relata que o território, “[...] de qualquer forma, define-se antes de tudo com referência às relações sociais (ou culturais, em sentido amplo) e ao contexto histórico em que está inserido [...]”, elencando ainda, dependendo da abordagem metodológica ante a determinado fenômeno espacial, ao menos três perspectivas, que passam pela abordagem mais volátil e multiescalar de territórios e territorialidades múltiplas que trabalham territórios como um híbrido construído a partir de múltiplas esferas (econômica, social e política); dos territórios-rede pautados nos movimentos e conexões e uma abordagem mais estável e tradicional, que trata o território como áreas delimitadas por relações de poder relativamente homogêneas, em que são importantes o controle de acesso a uma determinada área, de pessoas e fluxos (Haesbaert, 2004 p. 114), esta sem dúvidas importante à relação estabelecida no presente texto.

Diante de uma abordagem mais pragmática acerca do território, o mencionado autor aborda ainda a importância das questões referentes ao ordenamento e gestão territorial, visto o seu caráter político e o jogo estabelecido entre os macro poderes políticos institucionalizados e também os micro poderes, mais simbólicos, vistos e vividos pelas populações. Nessas características, buscou-se estabelecer as relações de poder e práticas empreendidas por uma elite na procura de adequação e ordenamento de um determinado território, voltado ao aparelhamento das redes de transportes, que representam a influência, pressões e jogos de interesses estabelecidos pelo empresariado uberlandense ante o Estado na busca da adequação necessária à manutenção e ampliação das suas atividades de acumulação de capital. Vale lembrar que conforme colocado por Bessa (2007), o referido reaparelhamento dos sistemas técnicos no Triângulo Mineiro e as pressões exercidas pela elite uberlandense para melhor atender aos seus interesses particulares constituíram fatores determinantes ao processo de diferenciação da cidade de Uberlândia perante os demais núcleos da rede urbana triangulina.

#### Referências

- BESSA, Kelly. **A dinâmica da rede urbana no Triângulo Mineiro: convergências e divergências** entre Uberaba e Uberlândia. Uberlândia: [s.n.], 2007. 348p.
- \_\_\_\_\_. **Convergências e divergências da urbanização em áreas de cerrado: a dinâmica urbano-regional de Uberaba e Uberlândia (MG)**. 2007. 371f. Tese (Doutorado em Geografia) - Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro. 2007a.
- \_\_\_\_\_. **Constituição e expansão do meio técnico-científico-informacional em Uberlândia: o lugar na era das redes**. 2001. 333f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia. 2001.
- BOTTOMORE, Thomas B. **As elites e a sociedade**. Rio de Janeiro: Zahar, 1965. 135p.
- BRANDÃO, Carlos A. **Triângulo: capital comercial, geopolítica e agroindústria**. 1989. 189f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento e Planejamento Regional) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 1989.
- CORRÊA, Roberto L. **Corporação, práticas espaciais e gestão do território**. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, v.54, n.3, p.115-121, jul./set.1992.
- DIAS, Leila C. Os sentidos da Rede: notas para discussão. In: DIAS, Leila C.; SILVEIRA, Rogério L. L. (Org.) **Redes, sociedade e territórios**. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2005. p. 11-27.
- GUIMARÃES, Eduardo N. **Infra-estrutura pública e movimento de capitais: a inserção do Triângulo Mineiro na divisão inter-regional do trabalho**. 1990. 224p. Dissertação (Mestrado em Economia). Instituto de Economia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia. 1990.
- HAESBAERT, Rogério. **Des-caminhos e perspectivas do território**. In: RIBAS, Alexandre D., SPOSITO, Eliseu S.; SAQUET, Marcos A (orgs). **Território e desenvolvimento: diferentes abordagens**. Francisco Beltrão: Unioeste, 2004. p. 87-118.
- RAFFESTIN, Claude. **Por uma Geografia do Poder**. São Paulo: Ática, 1993. 269p.
- SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo/razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996. 308p.
- \_\_\_\_\_. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional**. São Paulo: Hucitec, 1994. 190p.
- \_\_\_\_\_. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1985.
- \_\_\_\_\_. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1979b. 345p.
- PONS, Joana Maria Seguí y REYNÉS, Maria Rosa Martínez. **Geografía de los Transportes**. Imprenta Palma de Mallorca: Universitat de lés Illes Balears, 2004. (Descrição 444 p.

SAQUET, Marcos. **Os tempos e os territórios da colonização italiana**. Porto Alegre: EST Edições, 2003.

SOUZA, Marcelo J. L. de. **O território**: sobre espaço, poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, Iná E.; GOMES, Paulo C. C.; CORRÊA, Roberto L (orgs). *Geografia conceitos e temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995. p. 77-116.