

TRÊS CIDADES, UM PROJETO: A MODERNIDADE NO TRIÂNGULO MINEIRO

THREE CITIES, ONE PROJECT: MODERNITY IN TRIÂNGULO MINEIRO

Sandra Mara Dantas¹

Endereço: Universidade Federal do Triângulo Mineiro, R. Frei
Paulino, 30 - Nossa Sra. da Abadia, Uberaba – MG.
E-mail: sandramdantas@hotmail.com

Resumo: Ao longo do século XIX, na região oeste de Minas Gerais, acentuou-se o processo de ocupação com a instalação de núcleos de povoamento e abertura de estradas. Essas ações integravam a preocupação com a interiorização do território e, concomitantemente, de consolidação dos princípios de modernidade e civilidade recorrentes no Brasil do referido período. Na atual região denominada Triângulo Mineiro, três arraiais se destacaram e alcançaram a emancipação, tornando-se as principais cidades onde havia um núcleo urbano e que, especialmente, a partir da instalação da ferrovia, constituíram os entrepostos comerciais e o pólo civilizacional de referência para as demais localidades. Discutir o processo de formação e consolidação do mundo urbano e seu corolário nas cidades de Uberaba, Uberabinha (atual Uberlândia) e Araguari, no final do século XIX e início do XX é o eixo norteador desse artigo que se ampara na história cultural e tem os periódicos e memorialistas como fontes privilegiadas.

Palavras-chave: Triângulo Mineiro; Projeções do urbano; Modernidade e civilidade.

Abstract: Throughout the 19th century, in the western region of Minas Gerais, the process of occupation accentuated with the installation of cores of settlement and opening of roads. These actions were part of the concern with the interiorization of the territory and, concomitantly, the consolidation of the principles of modernity and civility recurrents in this period in Brazil. In the current region called Triângulo Mineiro, three camps stood and reached the emancipation, becoming the main towns where there was an urban nucleus and, especially, from the installation of the railroad, and in which the commercial warehouses and the civilizational pole of reference for the other localities were constituted. Discussing the process of formation and consolidation of the urban world and its corollary in the cities of Uberaba, Uberabinha (today Uberlândia) and Araguari, at the end of the 19th century and the beginning of the 20th century, is the guiding axis of this article that supports itself in the cultural history and it has the journals and memorialists as privileged sources.

Keywords: Triângulo Mineiro; Urban projections; Modernity and civility.

¹ Bacharel, licenciada e mestre em História pela Universidade Federal de Uberlândia; doutora em História Social pela Unesp/Franca. Atualmente é docente (categoria associado, nível I) do Departamento de História na Universidade Federal do Triângulo Mineiro. Tem experiência como docente nos diferentes níveis de ensino e na área de história, com ênfase Teoria da História e História do Brasil Republicana.

Em artigo clássico na Geografia Humana, Pierre Defontaines² formulou uma tipologia de cidades no Brasil, que é indicativa das atividades propulsoras de seu adensamento e das características que encerraram: 1. cidades nascidas das reduções religiosas, de impecável desenho urbano; 2. cidades nascidas das fortificações militares como sítios defensivos, importantes para a ocupação de zonas litorâneas; 3. cidades nascidas da mineração em decorrência da exploração dos metais preciosos que, atraindo grande número de indivíduos, possibilitou o surgimento de uma civilização e cultura urbana faustosa; 4. cidades nascidas dos pousos e das estradas, visto que o transporte por via terrestre (muars, cavalos e carros de boi) foi um dos principais elementos integradores das relações econômicas no Brasil colonial; 5. cidades nascidas da navegação; 6. cidades nascidas das estradas de ferro que facilitaram o povoamento como sinônimo de progresso; 7. cidades nascidas nas bocas de sertão que auxiliaram na expansão das fronteiras no interior do país. As últimas cidades da tipologia são úteis para compreender algumas das nuances das cidades do extremo oeste de Minas Gerais.

A efetiva exploração da região oeste de Minas Gerais ocorreu no século XIX. Alguns aldeamentos e arraiais surgiram ao longo da estrada de passagem para Goiás, outros vicejaram no final do século, quando a ferrovia se estendeu até a região. No Triângulo Mineiro, as nascentes cidades viram suas condições de desenvolvimento vinculadas tanto à da ferrovia como a expansão das fronteiras territoriais.

Nesse tempo, o Triângulo Mineiro era “boca de sertão”, isto é, zona de fronteira, que passava por período de inserção nos mores civilizados com a dizimação dos nativos e dos animais bravios, a derrubada de matas e escolha de áreas férteis para plantio, o provimento de víveres e abastecimento de água, as edificações para moradia e trabalho, a ereção de ermida para as práticas religiosas, a constituição do arremedo daquilo que viria a ser o mundo urbano. Estar à “boca do sertão” constituía uma ponta pioneira para avanço sobre regiões vazias, onde as possibilidades de riquezas pareciam se avolumar.

Como importantes pontos de expansão no processo de interiorização do país, as “bocas de sertão” foram os principais entrepostos comerciais de regiões desconhecidas da população litorânea. A expressão pode ser compreendida em dois sentidos. No primeiro sentido, o léxico sertão, que, no Brasil do século XIX, não indicava um espaço geográfico específico, designava todo espaço vazio e desconhecido, carregava negativamente a expressão, que apontava uma região erma no interior do país, desprovida das melhorias técnico-científicas, desconhecidora dos hábitos considerados modernos. Diferentemente do sentido negativo, a consideração de levar não só as novidades da modernidade como também o pioneirismo de ocupar um território

2 O texto de Defontaines foi publicado originalmente em 1938 no Bulletin de la Société de Géographie de Lille 82(9). A publicação em português é datada de 1944, no Boletim Geográfico n. 14. Nessa tipologia, as primeiras cidades referem-se aos dois primeiros séculos da colonização, a terceira e quarta são do século XVIII e as últimas datam do século XIX. DEFONTAINES, Pierre. “Como se constituiu no Brasil a rede das cidades”. (1944) In: Cidades. Revista Científica/Grupo de Estudos Urbanos. v.1. n.1. Presidente Prudente: Grupo de Estudos Urbanos, 2004. pp.119-146.

estranho e nele assentar os marcos da civilização, valorizavam os nucleamentos. E não era raro que o crescimento da importância como entreposto comercial, a afluência de novos moradores, as transformações no espaço construído atenuassem o sentido negativo e ratificassem o sentido positivo, contribuindo para que essas localidades se tornassem referência em suas regiões.

O ímpeto de “desbravar os sertões”, entendido como os esforços de interiorização do país, foi intenso no século XIX. O oeste de Minas Gerais, o sudoeste e noroeste de São Paulo, o oeste e norte do Paraná, o centro oeste (especialmente Goiás e Mato Grosso) tiveram sua paisagem transformada³, seja pela chegada da ferrovia, seja pela expansão de uma “boca de sertão”. Os marcos da civilização, que se concentravam na zona litorânea, foram expandidos e, em alguns desses territórios, foi se construindo um “novo mundo”.

No oeste de Minas Gerais, especialmente no Triângulo Mineiro, a chegada da ferrovia carregou para três cidades onde se instalou – Uberaba, Uberabinha e Araguari – esperanças de progresso e inserção em mundo mais moderno. Interrompendo o isolamento e a distância da capital da província e do país, a inauguração da ferrovia representou a oportunidade de visibilidade perante outras localidades, também acrescentou população, movimentação comercial e, principalmente, rompeu com o significado negativo de sertão ermo. E, à medida que as transformações se acentuavam, o passado sertanejo perdia valor.

A ferrovia chegou ao Triângulo Mineiro pela Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, nascida em 1872, por iniciativa de um grupo de fazendeiros paulistas, para escoar a produção cafeeira. Inicialmente na província de São Paulo, a Companhia recebeu concessão para expandir seus trilhos por Minas Gerais e Goiás. Em 1889, os trilhos ferroviários foram inaugurados em Uberaba, seis anos depois em Uberabinha e, no ano seguinte, em Araguari⁴. A concessão permitia chegar a Catalão, no sudoeste goiano; o que não se concretizou. Araguari, então, tornou-se o ponto final da ferrovia.

A ferrovia foi deveras importante para a transformação dessas cidades. Porém não é possível atribuir exclusividade a esse fator. Primeiramente voltadas para a economia agropastoril, outros fatores também interferiram no processo de constituição do seu mundo urbano. Na trajetória de construção das experiências e das vivências, os moradores elaboraram respostas para suas indagações e demandas; utilizando as ferramentas (materiais e simbólicas) para dar forma a seus anseios; compondo uma nova paisagem pela transformação do território; apropriando-se dos meios disponíveis, edificaram moradias, domaram animais, cultivaram o solo. E, nesse exercício de dar forma a seu mundo social, evidenciaram-se, como bem discute Chartier⁵ novas

3 ARRUDA, Gilmar. Cidades e sertões. Entre a história e a memória. Bauru: Edusc, 2000.

4 <http://www.cmef.com.br/index.htm>. Acessado em 07/01/2013. O trecho da região contava 176 quilômetros. Entre Uberaba e Uberabinha – 131 km e daí até Araguari 45 km. Nesse percurso a ferrovia tinha 9 estações: Uberaba, Mangabeira, Palestina, Buriti, Irara, Sucupira, Uberabinha, Sobradinho e Araguari.

5 CHARTIER, Roger. A História Cultural. Entre práticas e representações. Trad. Maria Manuela Galhardo. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1985.

representações, novas práticas, escrevendo uma história de sentido peculiar para cada um deles.

Na aurora do século XX, Uberaba era a principal cidade, exercendo liderança comercial e sendo referência político-cultural na zona *triangulina*. Ao ser inaugurada a ferrovia, Araguari destacou-se no aspecto comercial e, por conseguinte, no aspecto socioeconômico. Uberabinha, por sua vez, sustentou, no mesmo período, um discurso enfático em sua (suposta) condição de civilidade e progresso; às vezes, figurando como exclusiva. E a fim de compreender mais detalhadamente aspectos desse processo de constituição e afirmação do urbano como condição de modernidade, destacamos um pouco dessas cidades e das relações que estabeleceram entre si no final do século XIX e início do XX.

De acordo com as fontes memorialistas da região e Lourenço⁶, a ocupação e a exploração do sertão oeste de Minas Gerais, também chamado de Sertão da Farinha Podre, foram alvos de disputas. Oficialmente os limites territoriais não estavam bem definidos. As capitanias de Minas Gerais, São Paulo e Goiás reclamavam a posse da região. A solução foi resolvida no final do século XVIII, graças à intervenção da Coroa Portuguesa, que estabeleceu que o sertão oeste pertencia à capitania de Minas Gerais. A região do Triângulo Mineiro se insere no sertão oeste mineiro e seu processo de desbravamento foi iniciado com a abertura de uma picada, quando um grupo de homens penetrou o território com vistas a atingir a região aurífera de Goiás, formando o que ficou conhecida como Estrada do Anhanguera. E, se inicialmente a região foi passagem para outra, o movimento de povoamento e ocupação não pode ser desvinculado do projeto de expansão de Minas Gerais nos séculos XVIII e XIX.

As primeiras expedições ao extremo oeste do Sertão da Farinha Podre ocorreram no período 1807–1809, com a fundação de aldeamentos, a edificação de pequenas capelas e choupanas, a demarcação de patrimônios como princípios de arraiajejos, visto que, nesse período, o governo goiano, preocupado com a disputa com as autoridades mineiras, incentivou as iniciativas sertanistas, concedendo sesmarias.

Os vários arraiais surgidos na região possuíam pequena população e, diante dos desafios, era fundamental demonstrar aos homens e mulheres que se arriscavam nessa parte do território mineiro, as vantagens econômicas ou de prosperidade social, tocando suas sensibilidades, movendo suas entranhas para que se sentissem partícipes no exercício de construção de um novo tempo e estimulando-os a não recuarem diante das dificuldades do cotidiano como o enfrentamento de remanescentes indígenas, a construção de habitações, a garantia do abastecimento de água, a aquisição de produtos manufaturados e outros.

E, sendo os laços de consanguinidade um importante fator no desbravamento

6 LOURENÇO, Luís Augusto Bustamante. A oeste das minas. Escravos, índios e homens livres numa fronteira oitocentista. Triângulo Mineiro (1750 - 1861). Uberlândia: Edufu, 2005.

das novas terras, os primeiros arraiais da região foram fundados por irmãos e primos de uma mesma parentela que também ocuparam as principais funções administrativas e eclesiásticas dos novos povoados e arraiais. Em 1809, o irmão do juiz do Julgado de Desemboque, o sargento-mor Antônio Eustáquio da Silva e Oliveira, foi designado protetor dos índios e Comandante Regente do Sertão da Farinha Podre. Ele construiu sua chácara, a chácara Boa Vista, que viria a ser o embrião de Uberaba.

Ao longo do século XIX, o Sertão da Farinha Podre era uma “boca do sertão”, isto é, entrada para o interior do território; e, durante o Segundo Império, a região alcançou certa notoriedade. Em seu trabalho a respeito da formação das cidades no interior do país, Arruda comenta que várias povoações dessas paragens se tornaram entreposto de comercialização de gado para os atuais estados de Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.⁷ A movimentação do lugar contribuiu para que, em 1874, a região tivesse seu nome alterado para Triângulo Mineiro, devido à sua forma geográfica se assemelhar a essa figura geométrica.

O Triângulo Mineiro poderia estar à “boca do sertão”, mas parte dos habitantes dessa zona não se consideravam característicos do sertão. Acreditavam se assemelhar à maioria do povo mineiro, conforme descrição de Cunha Matos⁸: indivíduos honestos, trabalhadores, hospitaleiros, inclinados às ciências e às artes. Objetivando validar suas percepções, os grupos sociais *triangulinos* lutavam para que em nada tivessem que invejar de outros. Os vários povoamentos e arraiais surgidos se empenharam na execução daquilo que Amantino considerou um projeto de civilização em curso no Brasil, no século XIX⁹. Alguns deles se sobressaíram, tornando-se cidades e ampliando sua influência.

No mosaico mineiro, o Triângulo Mineiro está situado no sertão oeste; o que engendrou uma peculiaridade, pois os habitantes da terra não se sentem genuinamente mineiros, consideram-se *triangulinos*. A anexação a Minas Gerais (1816) não o afastou da província de São Paulo, com quem continuou a manter estreitas relações econômicas e culturais. Afirmando seu não pertencimento à Minas histórica, ou seja, a não integração com eventos históricos que remetam a uma história pregressa, a diferenciação no processo de ocupação e povoamento e a distância da capital da província, os habitantes da região, os *triangulinos*, negaram a “mineiridade” para construir uma “triangulinidade”¹⁰. Identidade marcada pelo espírito aventureiro, resultante das relações que estabeleceu com as outras regiões.

A sustentação dessas premissas justificou campanhas separatistas. As primeiras

7 ARRUDA, Gilmar. Cidades e sertões. Op. Cit.

8 CUNHA MATOS, Raimundo J. Corografia Histórica da Província de Minas Gerais. v. 2. (1837). Belo Horizonte: Itatiaia, 1981. Na obra é perceptível a preocupação em realçar os aspectos positivos dos diversos aspectos da província e justificar aquilo que possa aparecer como negativo. As negatividades são tratadas como transitórias, podendo ser transformadas segundo os parâmetros em vigor.

9 AMANTINO, Márcia. O mundo das feras: os moradores do sertão oeste de Minas Gerais – século XVIII. Rio de Janeiro: UFRJ, 2001. (Tese de doutorado em História).

10 LONGHI, Rogata Soares Del Gáudio. Unidade e fragmentação – o movimento separatista do Triângulo Mineiro. (Dissertação de Mestrado). São Paulo: PUC, 1997.

ocorreram ainda no século XIX, lideradas pelos municípios de Prata (1857) e Uberaba (1875), que defendiam a separação de Minas Gerais e anexação à província de São Paulo. Já no período republicano, sucederam novas campanhas, dessa feita, requerendo a criação de um estado autônomo. A histórica aproximação com São Paulo foi fortalecida com a ferrovia Mogiana. No período compreendido por esse estudo, o Triângulo Mineiro se comportava como se pertencesse a São Paulo, sendo a recíproca verdadeira e, para além dos vínculos econômicos, as relações se desdobravam como os casamentos interfamiliares e o envio de jovens para estudar nas escolas paulistas.¹¹

Uberaba e sua primazia no Triângulo Mineiro

Como ocorria em outras regiões do país, a ideia de urbano e de mores civilizados que chegou ao Triângulo Mineiro e às suas elites figurava como condição *sine qua non* para a inserção na nova ordem que ia se definindo ao longo do século XIX e princípio do século XX. E desse movimento nasceu Uberaba, que se tornou o principal povoamento da região, emancipando-se em 1856. Investindo na atividade pastoril e na expansão do sistema de transportes, logo o comércio despertou a atenção dos moradores uberabenses. A estrada do Anhanguera, que passava pelo Sertão da Farinha Podre, ligava a província de São Paulo a Goiás e outra rota era a estrada salineira que, saindo do litoral carioca, penetrava o sul de Minas (São João Del Rei) para alcançar o centro-oeste. Em ambas, a região *triangulina* se inseria de modo secundário. Todavia um novo itinerário, uma rota fluvial, alterou esse panorama. Saindo de São Paulo, navegando pelo rio Mogi-Guaçu e depois pelo rio Grande “todo o comércio anteriormente feito em grande escala, [convergiu] para Uberaba, que se beneficiou com a nova condição de entreposto comercial”¹². Os produtos desembarcavam no porto de Ponte Alta, a alguns quilômetros de Uberaba, e daí seguiam em carros de boi.

A encruzilhada de caminhos que atravessava Uberaba colaborou no desenvolvimento de novos arraiais e, ao mesmo tempo, fez dela aquela que mais se beneficiou da intersecção dos sistemas de transporte e de deslocamento. Por volta de 1840, pode-se afirmar que já existiam características urbanas, porque a vida ia se tornando mais movimentada e os contatos com outras regiões mais frequentes. Lourenço qualifica a cidade como um dos principais centros urbanos do oeste brasileiro, comparável a Cuiabá, devido à sua movimentação e à sua população, que ultrapassava numericamente outras capitais de província como Goiás, Curitiba, Vitória

11 LOURENÇO, Luís Augusto Bustamante. A oeste das minas. Op. Cit. TEIXEIRA, Edelweiss. O Triangulo Mineiro nos Oitocentos. Séculos XVIII e XIX. Uberaba: Intergraf Editora, 2001.

12 SILVA, Heladir Josefina S. Representação e vestígio da (des)vinculação do Triângulo Mineiro: um estudo da imigração italiana em Uberaba, Sacramento e Conquista (1890 - 1920). (Mestrado em História). Franca: Unesp/FHDS, 1998. p.49

e outras¹³. Outros estudiosos¹⁴ também mencionam a importância que a comercialização de gado e o sistema de transporte de mercadorias tiveram para a realização de uma série de melhoramentos dos arraiais sertanejos – dentre eles, Uberaba – que foram adquirindo contornos urbanos mais definidos, auxiliando na penetração do interior do país e na circulação de gêneros diversos. Como entreposto comercial, as atividades econômicas se diversificaram, verificando-se a existência de vários comerciantes, mascates, vendedores e outros; a intensificação do fluxo populacional; a demanda por novos serviços. Outrossim, a eclosão da Guerra do Paraguai bloqueou o rio da Prata, de modo que o acesso à província de Mato Grosso passou a ser feito por Uberaba, transformada em ponto de abastecimento, ampliando a movimentação e as expectativas de seus habitantes.

A inauguração da estrada de ferro (1889) fortaleceu a liderança de Uberaba na região e, como aponta a historiadora uberabense Eliane Rezende, “acelerou o processo de urbanização, promovendo o apogeu comercial e provocou a estagnação de outros centros”¹⁵. Como matizado pela autora, a ferrovia não iniciou a urbanização em Uberaba, porque anteriormente existiam, na cidade, símbolos desse processo: várias casas comissárias; fábricas de vinho, cerveja e tecidos de algodão; agência bancária; publicação e circulação de jornais e periódicos; teatro com apresentações de espetáculos; folguedos de carnaval. Tais símbolos conferiam notoriedade ao lugar como centro polarizador de comércio e de civilização, e a seus habitantes, um sentimento ufanista de distinção diante de arraiais e vilas circunvizinhos.

No núcleo urbano de Uberaba, uma série de novas construções e serviços passou a integrar a paisagem: arquitetura de estilo europeu, abertura de novas ruas, arborização de praças, hotéis, lojas de armarinhos, livraria, colégios, criação de um instituto politécnico, confeitaria e restaurantes com “menus à francesa”, casas de jogos, associações artísticas e musicais, a realização de saraus e concertos. O ufanismo atingiu dimensões consideráveis, a ponto de forjar a expressão “Paris – Rio de Janeiro – Uberaba”, como exemplaridade da condição que alcançara, na concepção dos grupos sociais dirigentes, como centro de negócios e centro sociocultural. Entre os anos 1870-1910, a cidade alcançou seu apogeu e, para uma parcela de seus habitantes, enfatiza Rezende:

Freqüentar Uberaba [significava] tomar um ‘banho de civilização’, os avanços no desenvolvimento urbano comercial evidenciavam uma aparência de progresso e modernização, demonstravam falsamente que a cultura e os recursos importados eram fontes de autonomia cultural,

13 De acordo com Lourenço, Uberaba possuía população estimada em 7.600 hab.; Goiás, 4.500 hab.; Curitiba, 3.000 hab.; Vitória, 5.000 hab. LOURENÇO, Luís Augusto Bustamante. *A oeste das minas*. Op. Cit. p.322.

14 ARRUDA, Gilmar. *Cidades e sertões*. Op Cit. MARX, Murillo. *Cidade Brasileira*. São Paulo: Melhoramentos/Edusp, 1980.

15 REZENDE, Eliane M. M. *Uberaba: uma trajetória sócio-econômica (1811-1910)*. (Mestrado em História). Goiânia: ICHL/UFG, 1983. p21

econômica e política.¹⁶

A aparência de modernidade pode ser, em parte, creditada à entrada de imigrantes europeus que, provavelmente, atraídos pelas perspectivas visualizadas em Uberaba como centro econômico, influíram diretamente na alteração dos hábitos locais. Estudando a política de subvenção e a imigração espontânea no Triângulo Mineiro, Heladir Silva assevera que nesse período a região recebeu intenso fluxo imigratório e ainda que a imigração oficial adquirisse caráter periférico, a imigração espontânea antecedeu-a, com ela coincidiu e ultrapassou-a.¹⁷ A historiadora identifica que a maior parte dos imigrantes espontâneos era oriunda de São Paulo. Parte deles se dirigiu para as áreas rurais e outra parte para o meio urbano.

Contraditoriamente, após a chegada da ferrovia, que ressaltou a importância econômica e política de Uberaba, a mesma ferrovia contribuiu para sua estagnação, quando foram inaugurados os trilhos da Mogiana em Uberabinha e em Araguari. Uberaba, que figurara como área de convergência e passagem para Goiás e Mato Grosso, viu deslocar para Araguari o fim da linha férrea; e, pela maior proximidade dessa cidade com a fronteira goiana, logo parte do fluxo foi para lá desviado.

A inflexão da economia uberabense foi enfrentada com o investimento na agricultura e na atividade pastoril, representado pelo gado zebu, importado da Índia. A introdução da pecuária zebuína reanimou as esperanças de soerguimento da economia. O aumento do número de importações, o aprimoramento do plantel zebuino que se adaptou às condições climáticas da região, as exposições agropecuárias acumularam riquezas para muitos e reacenderam o surto de urbanização. O historiador Augusto Rischitelli sugere que a indústria zebuína acentuou o processo de urbanização em desenvolvimento desde a chegada da ferrovia:

Representando a fomentação provocada pela riqueza adquirida, os proprietários e os comerciantes de zebu, recorreram a arquitetos, engenheiros e construtores alemães, espanhóis, portugueses e, principalmente, italianos para a construção de seus palacetes. Os estilos assemelhavam-se ao que havia de mais importante na época e, muitas vezes, deixavam o próprio espírito criativo se manifestar nas edificações sendo notável o ecletismo arquitetônico.¹⁸

A constatação do autor é compartilhada por Heliana Salgueiro que ao caracterizar a evolução da arquitetura, observa que, com o fomento econômico da

16 REZENDE, Eliane M. M. Uberaba: uma trajetória sócio-econômica. Op. Cit. p.96-97.

17 SILVA, Heladir Josefina S. Representação e vestígio da (des)vinculação do Triângulo Mineiro. Op. Cit.

18 RISCHITELLI, Augusto B. S. P. Imagens e vozes do Sertão da Farinha Podre na produção historiográfica de Antonio Borges Sampaio. (1880 - 1908). (Dissertação de Mestrado). Franca: FHDSS/Unesp, 2005. p.81

indústria zebuína, as construções se requintaram, chegando ao apogeu nos anos 1920, quando a peste bovina encerrou as importações de gado, interrompendo o comércio e iniciando uma nova fase de crise econômica.¹⁹ Tanto na zona rural quanto na zona urbana, palacetes e *bungalows* foram construídos para não só demonstrar o poderio econômico de seu proprietário, quanto para sinalizar o apuro civilizacional que se ia constituindo na cidade. Na área central, os palacetes se concentraram em torno da Praça Ruy Barbosa, onde também estavam os principais espaços de sociabilidade como o cinema e o cineteatro.

Após o apogeu da exploração do gabo zebu, a economia local voltou a enfrentar obstáculos como o decréscimo da urbanização, o aumento da concentração de riquezas e o retraimento da imagem da cidade na região. De modo descontínuo e parcial, o processo de modernização, urbanização e civilização, iniciados no último quartel do século XIX, não fincou raízes na sociedade uberabense. As transformações afetaram a vida e os costumes das pessoas, não obstante de modo superficial. Em outras palavras, a distância entre a cidade e o campo não era significativa, haja vista que as concepções atinentes ao mundo urbano e aos mores civilizados não estavam disponíveis a todos os habitantes da cidade. O desenvolvimento concentrou-se no núcleo urbano; fora dele, a dinâmica do mundo rural predominava e, não raramente, vigorava também entre os citadinos.

No final da década de 1920, Uberaba era a cidade *triangulina* mais conhecida em Minas Gerais, e, entretanto, tenha perdido importância econômica, resguardava a imagem de centro de referência em educação e cultura. As rotas de deslocamento, a ferrovia, as levas de imigrantes, o aumento do fluxo comercial, o reconhecimento político, as ditas práticas civilizadas não significaram a plena inserção de Uberaba no rol das cidades modernas e civilizadas. Aquela conhecida como “Princesa do Sertão” não estava isenta dos problemas que atingiam as regiões longínquas do país, como os mandos e desmandos dos coronéis, a falta de serviços de infraestrutura, a distância dos grandes centros, a coexistência de hábitos rurais e urbanos, as conflituosas relações entre os grupos sociais.

Do “feitio de aldeia” aos “ares de cidade” – as transformações de Uberabinha

O povoamento de São Pedro de Uberabinha, formado pelo aglomerado de famílias generalistas vindas, principalmente, do vale do Paraopeba, tinha uma aparência rudimentar, quase perdido no sertão. O adensamento de população e a ereção de uma capela, em 1846, permitiu que o arraial fosse reconhecido. Cinco anos depois, iniciou o

19 SALGUEIRO, Heliana Angotti. “Apontamentos para um estudo de arquitetura regional: o ecletismo do zebu em Uberaba”. In: Estudos. Revista da Universidade Católica de Goiás. v.11, n.3/4. Jul/dez de 1984. pp.207-224.

processo de demarcação do patrimônio local com a criação do Distrito de Paz, possibilitando a ministração dos sacramentos como batismos e casamentos. E pela lei provincial n.831, de 1857, o arraial foi reconhecido como freguesia.

São Pedro de Uberabinha era um arraial de feição semelhante aos demais existentes no interior do Brasil do século XIX. A elevação à freguesia e distrito de Paz pouca alteração provocou, embora essa condição tenha significado o reconhecimento de sua importância eclesiástica e administrativa. Nas descrições dos memorialistas, o aspecto do lugar pouco diferia de um povoamento rural.²⁰ E, considerando que as construções não eram realizadas segundo um alinhamento, as ruas eram tortuosas e se assemelhavam a caminhos abertos no sertão.

Em 1865, o lugar ainda possuía “feito de aldeia” e convivia com os sérios conflitos entre grupos políticos, os liberais e os conservadores, que se alternavam como autoridades distritais. A despeito disso, é provável que os primeiros melhoramentos tenham sido iniciados no período em foco, dotando-a de “ares de cidade”, na expressão do memorialista Pezzuti²¹. Segundo ele, entre a década de 60 e 90, do século XIX, o afluxo de novos habitantes, com novas ideias, novos propósitos e a consequente necessidade de aumento do número de construções, expansão do sítio e das vias de circulação e providência dos meios de subsistência transformaram a vida da maioria dos habitantes e conferiram-lhes um aspecto diferenciado. A melhoria do aspecto que ia se definindo como urbano e o atendimento de reivindicações somaram esforços para o propósito de emancipação da freguesia em cidade.

Por fim, o afã de elevar a freguesia à condição de cidade não representou um projeto inédito e exclusivo de São Pedro de Uberabinha. No mesmo ano de emancipação da cidade – 1888 – na Assembleia Legislativa Provincial, tramitavam treze requerimentos de vilas mineiras pleiteando o reconhecimento como município autônomo²². Em um contexto mais amplo, as transformações vigentes no país, como a abolição da escravidão e o movimento republicano, ressoaram em várias partes do território, contribuindo com as aspirações por autonomia local.

Quando elevada a cidade, o sítio foi expandido com a delimitação de logradouros e construções, no entanto as limitações eram consideráveis. A emancipação política, por si mesma, não poderia trazer benefícios para a pequena São Pedro de Uberabinha. Era necessário atrair recursos para o município, fomentar investimentos, criar uma nova paisagem e uma nova realidade que atraísse pessoas e demonstrasse os potenciais da terra. E a inauguração da ferrovia foi uma dessas ações, ainda que, por mais de uma

20 Os principais memorialistas de Uberabinha/Uberlândia são CAPRI, Roberto. Município de Uberabinha – Physico, economico, administrativo e suas riquezas naturais e agrícola. São Paulo: Andrade e D'Almeida Ed., 1916. ARANTES, Jerônimo. Corografia do Município de Uberlândia. Uberlândia: Pavan, 1938. PEZZUTTI, Pedro. Município de Uberabinha. Uberabinha: Typ. Livraria Kosmos, 1922. FILHO, Salazar Pessoa. Uberabinha x Uberlândia - Duas histórias ainda não contadas aos meus benevolos leitores. Uberlândia: Tip. Manhães. Setembro/1968. Os memorialistas são aqui utilizados como fontes parciais, passíveis de problematização, para recuperar o período do final do século XIX que possui exíguas fontes de outra natureza.

21 PEZZUTTI, Pedro. Município de Uberabinha. Op. Cit.

22 ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO. Fundo Assembleia Legislativa Provincial. Vigésima sétima legislatura - 1888-1889.

década, configurasse apenas um potencial de desenvolvimento, sem acelerar a movimentação da cidadezinha. Outra ação que contribuiu com o aumento populacional e de movimento no lugar foi a entrada de imigrantes; pessoas de diferentes índoles e posses que, muitas vezes, foram vistos com desconfiança e acusados de subverter os hábitos e costumes, visto que, à proporção que a cidade cresciam, também cresciam os problemas e conflitos.

Nas terras do Triângulo Mineiro, as vilas que se emanciparam também lutavam por se modernizar, processo que não se restringia aos aspectos objetivos, envolviam também as sensibilidades. E a emancipação de Uberabinha deve ser considerada nesse contexto de preocupação com a modernização, em que se busca abandonar o antigo para construir o moderno. É notável que, na documentação compulsada – memorialistas; periódicos; relatórios e requerimentos do Executivo; atas da Câmara, leis e regulamentos –, a referência ao moderno, ao progresso e à civilidade são indissociáveis²³. A mudança não consistiria apenas no aspecto institucional, indicaria uma mudança cultural, uma crença no progresso como verdade a ser perseguida sempre.

A preocupação em demonstrar progresso e modernidade não esteve circunscrita ao material e visível, o refinamento dos hábitos e costumes dos moradores foi incentivado. As notícias vindas das principais cidades do país e do exterior até demoravam a chegar a Uberabinha devido à distância ou à precariedade das estradas, porém parte de seus moradores não estava alheia ao que acontecia nos centros urbanos do país e do exterior.

Aparentemente universalista, o projeto civilizador em Uberabinha era excludente e não abarcou todos os grupos sociais. A educação dos sentidos é parte importante para formar o *ethos* do moderno. A entrada na modernidade, em meio às ideias de progresso e de civilidade como sinônimas, exige a transformação dos hábitos, dos comportamentos e dos costumes²⁴. Como o espaço urbano estava segregado, havia duas regiões em que se concentrava a população pobre; nos arrabaldes, abaixo da Rua da Chapada, acima do córrego Cajubá, área em que também estavam reclusos os doentes e leprosos; e no Patrimônio, habitado principalmente pela população negra. Nesses locais, a falta de infraestrutura era flagrante e as vantagens da modernidade não chegavam. Os trabalhadores que residiam nessas regiões se dedicavam a diversos ofícios como a venda de latas de água, trabalhos domésticos, criação de animais e outros. Do outro lado, na zona urbana ou central, o urbano na concepção de espaço planejado, asseado e confortável ia sendo construído e inúmeros procedimentos

23 CÂMARA MUNICIPAL – PODER LEGISLATIVO. Uberlândia. Atas da Câmara Municipal realizadas de 1892 a 1929. Arquivo Público Municipal. CAMARA MUNICIPAL DE UBERABINHA. Leis nº 32 a 227 (1903-1922). Uberabinha, Typ. Livraria Kosmos, 1926. CODIGO MUNICIPAL DA CAMARA MUNICIPAL DE UBERABINHA. Posturas e Regimen Tributario. Uberabinha: Typ. Progresso, 1913. ESTATUTOS E LEIS DA CAMARA MUNICIPAL DE SÃO PEDRO DE UBERABINHA. ESTADO DE MINAS. Uberaba: Typ. Livraria Seculo XX, 1903. 137p. Relatórios apresentados pelo presidente e agente executivo à Câmara Municipal de Uberabinha. Exercícios de 1914 a 1920 e 1929. Typ. Livraria Kosmos.

24 STAROBINSKI, Jean. As máscaras da civilização. Ensaios. São Paulo: Cia das Letras, 2001.

utilizados para efetivar a construção. Não obstante, a modernidade tinha um aspecto sertanejo, em que o arcaico sobrevivia, principalmente pelas práticas herdadas do mundo rural.

Localizada no extremo oeste mineiro, Uberabinha estava à “boca do sertão” como fronteira, a partir da qual tudo é desconhecido ou perigoso. E como sertão é, também, uma categoria relacional, a superação dessa situação explica o afã de fabricação do urbano e, por conseguinte, da modernidade e do progresso.²⁵ Destacando-se na “boca do sertão”, a cidade se diferenciaria das demais e garantiria certa posição de liderança, distante da imagem dos primeiros núcleos quase perdidos do princípio do povoamento; o sertão, o sertanejo seriam os outros que não alcançassem o ritmo da cidade.

Ao tomar conhecimento das novidades que vinham de fora, os uberabinhenses apropriaram-se delas e, a seu modo, materializaram-nas. Ao apropriar-se das imagens – externas – do que seria o moderno, rejeitou-se o que estava próximo e aparentasse atraso. Nos rincões mineiros, a defesa da modernidade é justificada, nos órgãos da imprensa, como espécie de necessidade natural: “Não somos antípodas da civilização precisamos da luz que espanca as trevas, essa luz que caminha e progride que dá vida às nações e (...) vem em feixes de luz abrilhantar a alma das multidões”²⁶.

O tom ufanista na afirmação refuta quaisquer argumentações de limitação das condições da cidade. Como o ânimo dos iluministas, o redator acredita que a civilização garantirá progresso e “iluminará” os destinos da cidade. A ideia de progresso relaciona-se a outra, à de evolução. Argumento que expressa linearidade, indicando que, aos poucos, as limitações poderiam ser vencidas; Uberabinha iria do pequeno povoado a cidade pela incorporação das “luzes” modernas. Se estar à “boca do sertão” não possuía significado positivo, os uberabinhenses não eram “antípodas da civilização” e o sentido dessa localização é mudado. Estar à “boca do sertão” é ser exemplaridade para que aqueles vindos dos recantos sertanejos encontrassem “feixes de luz”, almejassem os valores civilizados e daí se transportasse (material e intelectualmente) para além.

Nos vinte primeiros anos do século XX, Uberabinha ocupava a terceira posição entre as cidades do Triângulo Mineiro, lugar que não satisfazia suas elites. Num *continuum*, o trem chegou e, com ele, saudou a modernização e a urbanização; o calçamento de vias; as praças e os jardins artisticamente cuidados; a entrada de capitais nas rodas dos caminhões e jardineiras; nos eventos sociais e culturais no cinema ou nos salões de festa; as acaloradas discussões nos pontos de encontro dos homens políticos e simpatizantes; o movimento de trabalhadores na periferia. Quando esse conjunto tomou forma, o arraial já era a cidade de Uberabinha e, para acelerar sua marcha pela incorporação de novos hábitos, no refinamento de modos de seus habitantes, no

25 AMADO, Janaína. “Região, sertão, nação” In: Estudos Históricos, Rio de Janeiro, vol.8, n.15, 1995, p. 145-151. Disponível em <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/viewFile/1990/1129>. Acesso em 04 jan. 2017. LIMA, Nísia Trindade. Um sertão chamado Brasil. Rio de Janeiro: Revam, 1998.

26 O Progresso. Uberabinha. n. 2. 30/09/1907.

crescimento populacional, na tentativa de acompanhar um novo tempo e novas expectativas, tornou-se Uberlândia (1929).

A alteração do nome de Uberabinha não constituiu uma mera discussão de designação, pode ser entendida como questão política, porque implicou projeto específico, marcou posturas e ideais. Os radicais formadores de Uberlândia são *uber* e *land*, que significam terra fértil ou terra acima de todas. O sentido é revelador, o projeto de modernidade está impregnado também no nome da cidade.

A adoção do nome Uberlândia integra o projeto de civilização e modernização em curso naquele espaço do Triângulo Mineiro, desde o final do século XIX e parece fechar uma era e abrir outra. O nome é uma metáfora do futuro, acompanha a dinâmica histórica que enreda os moradores e permite que se sintam incluídos no mundo moderno. É como um desígnio a anunciar que o habitante de Uberabinha/Uberlândia é um sujeito coadunado com os princípios de modernidade e civilidade vigentes no mundo de então.

Do carro de boi aos trilhos: o progresso chega a Araguari

De forma semelhante às terras que deram origem a outras cidades do extremo oeste de Minas Gerais, as sesmarias que formaram a cidade de Araguari começaram a ser exploradas no início do século XIX, quando a região deixou de ser jurisdição de Goiás, passando a pertencer a Minas Gerais, que, para garantir seu domínio administrativo, incentivou a ocupação do território. Algumas construções delineavam a paisagem, mas, após a ereção de uma capela, várias famílias foram se transferindo para a área próxima, definindo o povoado que foi elevado a freguesia por lei provincial de 1840.

Aos poucos, a freguesia de Brejo Alegre foi adquirindo notoriedade porque atraía numerosa concentração por ocasião das celebrações na igreja. Muitas caravanas saíam das fazendas, outras se deslocavam de outros povoados, como da Aldeia de Santana, onde, anteriormente, estava assentada a paróquia. Vinculada ao então município de Bagagem (atual Estrela do Sul), na década de 1860, foram escolhidos doze homens para representar os interesses da freguesia na Câmara daquele município, o que incentivou o processo de emancipação, ocorrido duas décadas depois²⁷.

A instalação da Câmara Municipal não garantiu rápido desenvolvimento. Um dos memorialistas de Araguari, Abdala Mameri, relata que, em 1885, alguns boatos cogitavam que a lei de emancipação seria revogada, transferindo a administração política para a vizinha freguesia de São Pedro de Uberabinha.²⁸ Os boatos revelaram-se

²⁷ Arquivo Público Mineiro. Lei Provincial 2.996.

²⁸ MAMERI, Abdala. Pelos caminhos da História. Pessoas, coisas e fatos de Araguari. Araguari: Artgraf, 1988.

inverídicos, contudo contribuíram para apressar a busca pelo reconhecimento como cidade, o que ocorreu pela lei da Assembleia Provincial nº 3591 de 28 de agosto, quando a vila foi reconhecida como cidade, com o nome de Araguay.

Nos últimos dias de 1895, foram inaugurados os trilhos da ferrovia em Uberabinha, e como a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação possuía concessão para estender seus trilhos além, Araguari era a próxima a conhecer a inovação técnica que trazia consigo a modernização e urbanização, como se acreditava a respeito da ferrovia. Os trabalhos de extensão dos trilhos de Uberabinha a Araguari foram intensificados durante o ano de 1896, com viagens de teste entre as duas cidades. Na inauguração da ferrovia em Araguari, um significativo número de habitantes esperava à estação, para ver a máquina que traria progressos. Nessa ocasião, estava na cidade uma rica família vinda do Rio de Janeiro com destino a Vila Boa de Goiás. Em seus escritos de viagem, a senhora Augusta Fleury, registrou sua percepção do evento:

Inaugurou-se a Estrada de Ferro durante a nossa estada em Araguay. Imaginem que barulhada. Veio da roça não sei quanta gente para ver o 'bicho que lança fogo e tem parte com o diabo'... Houve mesa com doces, brindes, muita cerveja. As senhoras em grande toalete, na Estação, esperando a máquina que vinha toda enfeitada com bandeirolas. Quando, porém, ela apitou, foi uma corrida por ali a fora. Mulheres tiveram ataques, homens velhos juraram que nunca se serviriam de semelhante cousa, que urra feito bicho e tem fogo no corpo. Os moleques corriam de pavor, derrubando os tabuleiros de biscoitos. E, enquanto isto, a máquina entrava triunfal na pequena estação de Araguay. Durante muitos dias só se falou na tal invenção do capeta.²⁹

A cidade estava enfeitada, a banda de música em forma, os políticos e homens ricos em posição galante, as mulheres vestidas com indumentária de festa, os sujeitos de diferentes grupos sociais se reuniram na gare, para esperar o trem; evento também registrado pelo jornal contemporâneo, *Araguary*, pertencente ao grupo político no poder:

O povo de Araguay recebeu dignamente o acontecimento, presença de mais de 1.000 pessoas que correram às margens do rio para ver o acontecimento. A ponte estava florida e às 10h30min do dia a locomotiva chega vitoriosamente do lado de cá. Arrastava diversos vagões, com mais de 5.000 arrobas de trilhos, autoridades de Uberabinha, e de Araguari, e grande massa de povo que tomou parte na travessia. (...) Houve números de música, discursos.³⁰

29 Gazeta do Triângulo. Araguari, 1980. Ano XLIII. Durante vários dias, o Jornal publicou uma sessão comemorativa da inauguração da estação Mogiana em Araguari, inclusive com transcrições literais do livro *Do Rio de Janeiro a Goiás*, de Augusta de Faro Fleury Curado, no qual narra a viagem da família. O trecho aqui transcrito é utilizado pelos memorialistas locais para identificar a importância do evento de inauguração da ferrovia.

30 "A epopéia da Cia Mogiana" transcrito por O Diário. Araguari. 13/11/1996.

Os relatos são reveladores. Se para o órgão de imprensa ligado ao partido político dominante, o evento foi um sucesso, aclamado com euforia, para a senhora visitante foi contraditório, porque, ao mesmo tempo em que aglomerou parte da população, esta se assustou com a novidade. Um evento que reuniu autoridades diversas (políticos, engenheiros, empresários, comerciantes), pessoas dos diferentes grupos sociais, não foi recebido de forma unânime. A descrição do periódico indica que não só na gare havia pessoas à espera do trem, desde às margens do rio, a viagem inaugural era acompanhada por vários curiosos. O que faz crer que os preparativos foram feitos com esmero e a movimentação era grande e, mesmo sabendo do significado da ferrovia, nem todos os presentes concebiam-no como real. Estava distante da realidade e não povoava os sonhos de maneira uniforme. O progresso sobre os trilhos não possuía a mesma positividade para aqueles que o vislumbravam.

O trem de ferro como representação da civilização e do progresso foi recebido como “invenção do capeta”; o que indica que tal representação tinha sentidos diferentes entre os habitantes. Adquirir civilidade ou ter os modos de comportamento e de percepção mais refinados, de acordo com os ditames dos grupos sociais dominantes, exigiria um exercício de aprendizado. A resistência sobre a sua utilização, “coisa que urra feito bicho e tem fogo no corpo”, parece que se relacionava à predominância de um imaginário vinculado ao mundo rural e à religiosidade, creditando que o desconhecido poderia ser mau. E a chegada da ferrovia ilustra o que Hardman denomina de “espetáculo privilegiado da civilização”³¹ no cerrado mineiro, que, como fantasmagoria, quis dar leveza às imagens da modernidade que chegava a várias partes do território brasileiro.

Se, até então, o progresso na pequenina Araguari caminhava conforme as rodas do carro de boi, esse tempo findara, iniciando a era dos trilhos. Ao fazer a síntese do progresso da cidade, o memorialista Abdala Mameri avalia a importância que os carros de boi desempenharam até o advento da ferrovia:

Em Araguari ele atravessava a zona rural, puxado por até quatro parelhas de bois, carregando mercadorias de vários tipos, necessário ao consumo da população. Destinava-se ainda ao transporte de pessoas, inclusive de famílias inteiras, que o utilizavam para dormitórios, à porta da igreja. O carro de bois foi valioso incentivador da civilização. Transava pela zona rural e servia como elo de comunicação entre as cidades. Nosso comércio cresceu de maneira extraordinária, com o aparecimento de poderosas firmas, que construíram prédios próprios e que se abasteciam diretamente de São Paulo.³²

31 HARDMAN, Francisco. Trem-fantasma: a ferrovia Maderia-Mamoré e a modernidade na selva. (1988) 2. ed. São Paulo: Cia das Letras, 2005.

32 MAMERI, Abdala. Pelos caminhos da História. Op. Cit. p.124.

A assertiva de que o carro de bois foi valioso incentivador da civilização merece atenção. Em uma zona quase deserta, cumpriu o papel de intermediário, transportando pessoas e cargas. No ritmo dos passos dos bois e emitindo um som estridente semelhante a um lamento, ele auxiliou no processo de explorar as terras *triangulinas*, porém teve sua importância diminuída pelo assentamento da ferrovia, marcada pela velocidade da máquina e da técnica. Iniciando em Campinas, o ponto final da linha férrea da Cia. Mogiana era Araguari; o que melhorou o sistema de transporte, incentivou a entrada de migrantes e estimulou o comércio. E, na aurora do século XX, a cidade já despontava na região do Triângulo Mineiro.

A ferrovia alterou não somente o aspecto econômico de Araguari mas também os hábitos, intervindo na paisagem citadina. Nos tempos do arraial, as construções eram realizadas de acordo com as vontades dos proprietários, que não respeitavam limites e confundiam espaços públicos e privados. Após a emancipação, detectou-se a necessidade de contratar um alinhador para evitar o aspecto desordenado e garantir uma aparência mais homogênea do espaço urbano. No entanto essa providência enfrentou a resistência dos moradores e proprietários que viam seus interesses e suas posses ameaçadas quando se indicava abertura de ruas, ordenavam-se demolições e a reforma de fachadas porque se regulamentou que as construções deveriam ser afastadas da frente do terreno. Desempenhando importante função de fixar os limites e definir os contornos do espaço construído, o saber do alinhador, aos poucos, foi suplantado pelo saber do engenheiro que pelas “modernas” e “neutras” técnicas da engenharia, garantiam um melhor traçado.

As ferrovias facilitaram o desenvolvimento das cidades do interior do país, diminuindo as distâncias e promovendo maior intercâmbio comercial. Um decreto do governo federal (Decreto 5394/1904) determinou que a cidade de Araguari fosse ponto final da Cia Mogiana e inicial de uma nova ferrovia, a Estrada de Ferro Goiás, que fazia parte dos intentos para exploração da região centro-oeste. A construção dos trilhos, iniciada em 1906, foi realizada em meio a intensos debates e conflitos entre interesses mineiros e goianos, cada um deles buscando tirar maior proveito do projeto de extensão ferroviária. A pesquisa nos periódicos revelou que o primeiro trecho, ligando Araguari a Catalão, foi inaugurado em 1913.³³

A Estrada de Ferro Goiás contribuiu com várias alterações na vida da cidade, um complexo foi construído em torno da empresa: imponente prédio da estação, armazém de cargas, vila operária para os funcionários. Somado a isso, atraiu-se um contingente de imigrantes e migrantes, forçando a expansão do sítio urbano e a construção de novos equipamentos de infraestrutura e serviços básicos, bem como a inauguração de casas comerciais, companhia telefônica, clubes, cinema, teatro, escolas e hospitais.

33 Botija Parda. Araguari. 25/11/1981.

No entanto, a cidade de que se dispunha não coincidia com aquela idealizada frações de grupos economicamente mais ricos. Os melhoramentos urbanos, a movimentação comercial facilitada pela ferrovia não eram suficientes para assegurar os senões. Como na maioria das cidades do país, durante a Primeira República, em Araguari, a política era exercida pelos coronéis que tratavam dos negócios públicos como privados e não se furtavam, pela força das armas, a assegurar seus interesses.

A cidade que, na documentação, emerge nos discursos dos diferentes sujeitos araguarinos não é a cidade moderna, pensada pelos urbanistas do início do século XX. Verdadeiramente era um centro abastecedor, especialmente para as cidades do sudoeste goiano, mas pouca relação tinha com os princípios urbanísticos em plena ascensão, divulgação e implementação em várias cidades do país.

A modernidade como desejo comum

Um elemento coincidente entre as três cidades do Triângulo Mineiro, aqui tratadas, é o fato de a ferrovia ter facilitado o processo de fabricação do urbano, sendo mais positivo em Araguari e Uberabinha, pois, em Uberaba, a chegada da ferrovia coincidiu com o início de seu declínio econômico. Cada uma delas construiu uma trajetória específica, buscando, dentre outras coisas, obter posição, respeitabilidade e visibilidade no contexto regional.

É certo que a emancipação animou as cidades *triangulinas* no ensejo de crescer e modernizar-se. A autonomia soltara as amarras e a vinculação com interesses que não eram, necessariamente, locais facilitara novos rumos. A consulta aos livros de atas das Câmaras Municipais revelou inúmeras facetas no processo de consolidação da cidade autônoma. Discutindo medidas para regulamentar a movimentação de transeuntes e de víveres; circulação e construção no interior do espaço urbano; funcionamento de comércio, indústria, pecuária e agricultura; verbas para obras e outros; os edis quiseram definir os destinos da pequena urbe e o ritmo de seu crescimento. Alguns itens podem ser tomados como ilustrativos dessa empreitada. O crescimento da receita é um índice que permite inferir a movimentação, as potencialidades de implementação de melhoramentos urbanos e, de certa maneira, o crescimento econômico auxiliando no investimento local.

Acompanhando os orçamentos anuais, foi possível constatar as formas recorrentes de receita e as principais despesas; o que é um indicativo das limitações de investimento para melhoramento das cidades, bem como para traçar suas potencialidades econômicas. As principais fontes de receita concerniam aos impostos sobre abastecimento de água potável, iluminação pública, aferição de pesos e medidas, profissões, trânsito de veículos, abatimento de gado no matadouro, infrações e multas, transmissão de propriedades e outros emolumentos. Os valores arrecadados se

direcionavam ao pagamento de funcionários e fiscais da Câmara, à execução de obras públicas, à instrução escolar e à liquidação de empréstimos e despesas diversas.³⁴

Dos dados levantados na Câmara Municipal de Araguari, observou-se que suas receitas eram as menores dentre as três cidades; o que é deveras interessante para aquela que possuía a segunda maior população do Triângulo Mineiro. As possibilidades de execução de obras públicas e investimento eram mais reduzidas e, diante da importância que a cidade auferiu na região, estimo que o papel dos particulares fosse deveras significativo. Como ponto inicial da Estrada de Ferro Goiás, provavelmente a circulação de mercadorias e pessoas auxiliaram na manutenção de sua posição de relevância.

No início do século XX, Araguari, Uberaba e Uberabinha eram as cidades de maior movimentação na região do Triângulo Mineiro. Servidas pelos trilhos da Companhia Mogiana, elas tiveram seu comércio aquecido, funcionando como entreposto para produtos diversos, principalmente para o interior de São Paulo e sul de Goiás. A circulação de capitais incentivou a implementação de uma série de melhoramentos e serviços, configurando seu espaço como urbano.

A principal cidade da região era Uberaba, concentrando os serviços e as características da civilidade como escolas, teatro, cinema, construções arquitetônicas segundo os padrões urbanísticos vigentes na Europa. E, como cidade primaz, os maiores valores monetários se concentravam em seus orçamentos municipais; o que lhe possibilitou maiores investimentos econômicos na configuração do espaço e nos modos civilizados de viver. Sua receita era, em média, três vezes maior que a de Uberabinha e Araguari.

A adoção do título “Princesa do Sertão”, carregado de significados, como a ressaltar o poder e a riqueza da cidade entre seus pares na região, parecia ideal³⁵ e o anseio por materializar o ideal de civilização contribuiu para que a “princesa do sertão” do Triângulo Mineiro envidasse esforços vários para salvaguardar sua posição. E, ainda que, ao longo dos anos, atravessasse momentos de crise, a receita arrecadada demonstra que era a cidade que dispunha dos maiores recursos econômicos.

Entre Uberaba e Uberabinha houve certa rivalidade. A primeira foi sede de comarca e de diocese da segunda que, após a emancipação, desligou-se. Os políticos de Uberaba tinham maior influência no governo estadual e dele recebiam maiores recursos; fato de que Uberabinha se ressentia. Os foros de civilização eram mais visíveis lá, enquanto estavam em vagaroso processo de construção na antiga vila de São Pedro.

A redução do fluxo econômico para Uberaba representou oportunidade para

34 Livros de Atas da Câmara Municipal de Uberabinha (1891 - 1929). Relatórios apresentados pelos Agentes Executivos à Câmara Municipal de Uberabinha (1914 - 1929). Livro de Atas da Câmara Municipal de Uberaba (1920-1930). Livros de Atas da Câmara Municipal de Araguari (1914 - 1929).

35 Título que não é inédito, a paulista São José do Rio Preto também adotou essa alcunha para representar sua condição de modernidade, sendo imitada por outros municípios do interior do estado de São Paulo. CAMPOS, Raquel. A “princesa do sertão” na modernidade republicana. Urbanidade e educação na Rio Preto dos anos 1920. São Paulo: Annablume: São José do Rio Preto: Secretaria Municipal de Cultura, 2004.

Uberabinha destacar-se como a nova “princesa do sertão”, porque, na visão de suas elites, o ritmo do processo de urbanização que conferia nova estética ao espaço urbano, o início das atividades industriais, a construção de estradas de rodagem e a posição de entreposto comercial tornaram-se justificativas para elevar-se acima das demais.

Aquela aparência de fazenda, com inúmeras casas de colonos, que se nota em Araguary, não existe em Uberabinha. Aqui, a ordem, o bom gosto, o asseio, a fiscalização municipal, os esforços tendentes a deslocar de Uberaba o título de ‘princeza’, que já perdendo a razão de ser ainda pertence á velha cidade do Triangulo.³⁶

Uberaba é adjetivada de “velha” como se não houvesse mais papéis a desempenhar e vai perdendo sua condição de liderança para aquela “filha”, que herdara seu nome em diminutivo. Outro redator reconhece sua importância, denominando-a “Rainha do Triangulo”:

A Rainha do Triangulo, ao contrario do que espiritos poucos observadores propalam, não permanece estacionaria na senda do seu progresso, vivendo da recordação dos dias faustosos do passado. Uberaba caminha a passos firmes para a frente e seus illustres dirigentes não dormem sobre os louros de antanho. O enthusiano que estua de todos os corações gera a convicção de que a nossa culta visinha está disposta a manter o sceptro que lhe compete, inquestionalmente, de *Rainha do Triangulo*. Cogita a patriotica Camara de Uberaba de dotar a cidade do mais perfeito serviço de agua e exgotos, medida que virá proporcionar ao seu culto povo beneficios inestimaveis. Um grupo de cientistas de valor resolveu a criação da Escola de Pharmacia e Odontologia de Uberaba que será, tambem, poderoso imam a atrahir futuramente elementos de fora que augmentarão, de certo, o fulgor da vida uberabense. E nós, que nos interessamos pela vida deste querido rincão, regosijamo-nos sinceramente com os progressos de Uberaba e fazemos votos para que a sua evolução nenhum óbice encontre que lhe venha empecer a sua marcha progressiva.³⁷

Embora a economia uberabense estivesse em crise, segundo o autor, tudo leva a crer que retomaria seu crescimento com os serviços de água e esgoto e a criação de uma escola de nível superior. Se Uberabinha era “princeza”, Uberaba era “rainha” e, como tal, não perdera sua majestade, vide sua reputação de “cultura” ou polo de civilização na região. O tom crítico aos detratores que não reconhecem a história de desenvolvimento da cidade levanta a suspeita de que o autor tivesse relações mais estreitas com o lugar.

36 A Tribuna, 25/09/1921.

37 Triangulo Mineiro, 08/08/1926.

O artigo foi publicado em Uberabinha, em órgão de imprensa, cujos líderes possuíam parentes influentes na cidade vizinha.

Depois de ultrapassar Uberaba, seria necessário também vencer Araguari. O articulista J.R. Coelho afirma que Araguari tinha um aspecto rural, ao passo que a estética de Uberabinha estaria mais afeita à modernidade. A “aparência de fazenda” remete ao estilo colonial de muitas construções, de aspecto simples, o que também existia em Uberabinha, notadamente fora da região central; o estilo neoclássico preferido como de “bom gosto”, marcada pela monumentalidade e traços racionalistas, estava concentrado nessa área.

Aquela que era a cidade primaz da zona *triangulina* não possuía serviço público de água e esgoto, esse em processo de instalação. Nesse ponto, Uberabinha saiu à frente. Os serviços de encanamento e fornecimento de água foram realizados no final da primeira década – 1910 –, durante a segunda iniciaram a instalação dos esgotos e, em 1924, todas as edificações foram obrigadas a disporem dessas instalações. Somente em 1928, a Câmara de Uberaba assumiu e inaugurou esses serviços que, até então, eram controlados por três empresas particulares. A carência gerou muita insatisfação, os valores cobrados eram considerados exorbitantes e o atendimento precário, somente as casas da zona urbana eram atendidas, ainda assim com irregularidade. Na imprensa, protestos eram comuns, descrevendo os péssimos serviços e os riscos para a saúde e higiene públicas.³⁸

A rivalidade se acentuou com os investimentos da Companhia Fôrça e Luz de Uberabinha para aumentar sua capacidade de geração de eletricidade; o que redundou na instalação dos teares da fábrica de tecidos que Uberaba tanto almejava (1924). Quando as negociações com os proprietários da empresa e os empresários uberabenses estavam quase acertadas, a companhia uberabinhense provou ser capaz de produzir o coeficiente solicitado pela fábrica. O capital da indústria têxtil era estimado em 1.000:000\$000 (mil contos de réis); o que representava uma perda significativa para a economia uberabense. Questões como essa animavam as elites uberabinhenses que estavam convencidas de serem progressistas, podendo avançar além e fazer da cidade a principal em toda a zona.

Nas três cidades aqui elencadas, os princípios da urbanidade e civilidade não estavam descartados dos grupos sociais dominantes, embora não coadunassem com todos os moradores da cidade. A modernização e a civilidade são discursos recorrentes que, aparentemente, destinavam-se a todos, independente da condição econômica ou *status* social; porém, a recepção era distinta nos vários grupos sociais e, nesses, apropriados diferentemente. Durante a inauguração do fornecimento de energia elétrica em Araguari, um periódico reclama que o povo demonstrou indiferença no

³⁸ O principal jornal da época também alertava para o risco de uma epidemia pelo uso das águas e do esgoto sem tratamento. *Lavoura e Commercio*. Uberaba. n. 2.743, 18/08/1924.

recebimento desse importante melhoramento e que ansiava ver a vida monótona substituída “por uma vida agitada que é o prenúncio da civilização moderna”³⁹. Acredito que o não entusiasmo de parte da população possa ser explicado porque a iluminação elétrica estava restrita à área central, às residências daqueles moradores de maior poder aquisitivo. A comemoração pela inauguração de um ou outro serviço não garantia a transformação da vida da maioria da população. Seria necessária, também, uma alteração nos modos de representação dos moradores para que a “vida agitada” exemplificasse a “civilização moderna”. Esta que não impedia que se descortinassem as várias formas de tensões no interior da cidade, vislumbradas nas denúncias de espancamentos, nas ameaças de morte, nas tocaias.

Situação análoga ocorria nas demais cidades, onde as condições reais, nem sempre, favoreceram os projetos de modernização, seja pelas receitas disponíveis, seja pelas práticas sociais da população.

Os territórios que formaram Araguari, Uberaba e Uberabinha foram ocupados e explorados em períodos coincidentes, no entanto a realidade que se ergueu nos respectivos espaços diferenciou-se segundo as experiências dos homens que os ocuparam. Partilhando dos princípios da civilidade e urbanidade, muitos deles viviam nessas cidades como se estivessem em uma grande cidade. E, em parte, isso ajuda explicar Uberaba tornar-se cidade primaz, Uberabinha e Araguari, entrepostos comerciais em uma zona quase deserta do Brasil Central.

Recebido em 14 de fevereiro de 2017.

Aprovado em 18 de dezembro de 2017.

³⁹ Sport, 06/11/1906.