

## POLÍTICAS TERRITORIAIS E GRANDES EMPREENDIMENTOS EM MINAS GERAIS

**Kárita de Fátima Araújo**  
Mestranda em Geografia - IG/UFU  
[kaat\\_araujo@hotmail.com](mailto:kaat_araujo@hotmail.com)

**Rita de Cássia Martins de Souza**  
Prof. Dra. do Instituto de Geografia - IG/UFU  
[ritacmsou@gmail.com](mailto:ritacmsou@gmail.com)

### RESUMO

Pretende-se com este artigo analisar as políticas territoriais implementadas no estado de Minas Gerais a partir do Governo Vargas, apresentando os grandes empreendimentos que daí decorreram e suas conseqüências sócio-econômicas para o estado. Minas Gerais, com sua diversidade espacial, cultural e econômica, desenvolveu durante o ciclo do ouro, ainda no período colônia, determinadas áreas do estado, enquanto outras não alcançaram tal desenvolvimento. Com a industrialização ocorrida ao redor da capital Belo Horizonte, surgiu a necessidade de integrar as demais regiões do estado, trazendo à tona as limitações no que diz respeito ao transporte, energia e à falta de uma burguesia industrial. Apresentaremos, portanto, ao longo do artigo, tais considerações sobre Minas Gerais, aliado a isso, os investimentos feitos em transporte e energia, enquanto grandes empreendimentos, para alavancar a industrialização do estado.

**Palavras-chave:** Políticas Territoriais; Grandes Empreendimentos; Minas Gerais.

### TERRITORIAL POLICIES AND MAJOR DEVELOPMENTS IN MINAS GERAIS

### ABSTRACT

The intention with this article is analyze the territorial policies implemented in the state of Minas Gerais from the Vargas government, with the major developments that took place there and its consequences for the socio-economic status. Minas Gerais, with its spatial diversity, cultural and economic, developed during the gold cycle, still in the colony, certain areas of the state, while others have not reached such a development. With the industrialization that took place around the capital Belo Horizonte, the need arose to integrate the other regions of the state, bringing out the limitations with regard to transportation, energy and the lack of an industrial bourgeoisie. Present, therefore, throughout the article, such considerations of Minas Gerais, allied to it, investments in transport and energy, while large enterprises, to leverage the industrialization of the state.

**Keywords:** Territorial Policies; Large Enterprises; Minas Gerais.

---

Recebido em 07/08/2013  
Aprovado para publicação em 30/09/2014

## INTRODUÇÃO

Os grandes empreendimentos constituem-se tema de debate cada vez mais intenso nos últimos anos, devido principalmente, aos temores e as apreensões em torno da temática ambiental em todo mundo.

No Brasil, muito além da temática ambiental e das discussões muitas vezes vazias acerca do assunto, estão problemas de ordem estrutural, pertinentes ao desenvolvimento histórico do país que demandam reflexões e ações urgentes.

Minas Gerais possui peculiaridades extremamente interessantes para adentrarmos essa ordem de reflexões. O Estado apresenta-se, desde o período colonial – principalmente a partir da exploração das minas na região do planalto – como um grande mosaico natural, econômico, cultural. Um dos maiores desafios das classes dirigentes mineiras sempre foi a criação e manutenção de uma identidade regional mineira enquadrada na formação nacional brasileira.

Desde o fim do período áureo da mineração, sempre houve uma necessidade latente de se retomar a posição econômica e política do estado, de certa forma, perdida. É nesse sentido que os grandes empreendimentos aparecem como peças fundamentais na reestruturação do espaço mineiro. A industrialização tornou-se o grande anseio das classes dominantes locais, que a viam como possibilidade de retomar o desenvolvimento perdido.

Este artigo objetiva analisar os grandes empreendimentos ou grandes projetos de investimentos que afetaram a produção do espaço mineiro, a partir do governo de Getúlio Vargas. Tais empreendimentos apresentam-se em primeiro lugar enquanto “fixos” geradores de “fluxos” no território e, em segundo lugar, enquanto agentes decisivos das políticas territoriais ou do ordenamento do território brasileiro.

O trabalho está dividido em quatro grandes itens: “O mosaico mineiro e a unidade territorial: fragmentação e coesão”, em que se discute a formação do estado mineiro e a necessidade de criação/consolidação da unidade identitária regional; “Minas Gerais e as políticas territoriais: a importância dos Governos de Vargas e de JK”, que apresenta o papel decisivo do Estado na retomada do desenvolvimento econômico de Minas Gerais; “Políticas Territoriais e Planos de Desenvolvimento em Minas Gerais (1930-1970)” que discute o grande salto em direção às políticas de ordem territorial e a aposta na industrialização, alicerçada na construção de grandes usinas hidrelétricas e vias de transporte; e, por fim, “Os grandes empreendimentos enquanto suportes das políticas territoriais em Minas Gerais”, que mostra os grandes empreendimentos enquanto agentes de modernização do território e, a forma de instalação dos mesmos em função dos interesses hegemônicos e em desconsideração das populações envolvidas.

## O MOSAICO MINEIRO E A UNIDADE TERRITORIAL: FRAGMENTAÇÃO E COESÃO

Minas Gerais é um estado conhecido por sua diversidade, seja ela natural, cultural, econômica ou social, diversidade esta, marcada por aspectos positivos e negativos. Tal como salienta Dulci (1999, p. 193), o “mosaico mineiro” é a imagem que dominou a maneira como as elites viam o estado, uma “colcha de retalhos vulnerada por interesses externos”. Considerando-se a dimensão do estado e suas características peculiares, as elites mineiras sempre viram a necessidade de definir uma identidade comum para Minas Gerais. Segundo Diegues (1960, *apud* DULCI, 1999, p. 193), o estado pode ser “recortado” em quatro regiões culturais: Mineração do Planalto; Nordeste Mediterrâneo; Centro-Oeste e Café.

A partir desta subdivisão podem ser retratadas as características principais do estado, cada qual com suas peculiaridades e funções dentro da economia mineira e nacional, historicamente construídas. A primeira região definida pelo autor abrange o centro do estado, região das minas de ouro no passado colonial e do início da industrialização mineira séculos mais tarde. A segunda região, que corresponde ao norte/nordeste está vinculada à pecuária que se desenvolvia no nordeste do país. O Centro-Oeste, terceira região apresentada, diz respeito à área da prática da pecuária extensiva, desenvolvida mais recentemente, ligando Minas à Goiás. Por último, a região do “Café” corresponde ao sul de Minas Gerais, que em consonância ao estado de São Paulo e Rio de Janeiro desenvolveu a monocultura do café e a produção do leite, concomitantemente.

Como se pode observar, a regionalização proposta por Diegues, ainda na década de 1950, é pertinente para retratar como Minas Gerais se encaixa (va) na definição de mosaico econômico e cultural. Esta proposição serviu, durante o Governo Vargas, de inspiração para a criação das políticas territoriais, dentre elas, o Plano de Recuperação Econômica. E, no governo de Juscelino Kubitschek, para o chamado “Binômio Energia e Transportes”.

Diante de tamanha diversidade faz-se necessário compreender como se estabeleceu a unidade administrativa mineira. De fato, tal unidade se originou no próprio período colonial quando a presença de metais preciosos em suas terras atraiu os olhares da Coroa Portuguesa, fazendo surgir concentrações humanas e uma pequena malha urbana no interior ainda pouco explorado. A partir de então, Minas Gerais desenvolveu, de acordo com Dulci (1999, p. 194), uma dinâmica política própria.

Vale ressaltar que, desde os primórdios da ocupação das Minas Gerais, a presença do Estado, ainda enquanto Coroa Portuguesa, foi fundamental para delinear os rumos da Província. Desde a descoberta do ouro, como já mencionado, cresceu o interesse da Coroa pelas terras recém-descobertas. Assim, as primeiras vilas foram criadas, cada qual com seus concelhos e autonomia administrativa, seguindo o modelo utilizado em Portugal. Concomitantemente à criação das vilas, surgiram cada vez mais arraiais: pequenas povoações dependentes de uma sede de concelho, que por sua vez também estavam submetidos aos interesses da metrópole.

Como se vê, o que era considerado sertão – interior selvagem e desconhecido – foi sendo delineado a partir de um povoamento que Fonseca (2011, p. 66) caracterizou como “centrífugo”, partindo dos centros mineradores para as zonas circunvizinhas. Paralelamente à extração do ouro surgiram outras atividades que contribuíram para a afirmação do território mineiro, tais como a pecuária e a agricultura de subsistência; ambas se desenvolveram e logo criaram mercados consumidores.

Em vista de tamanha expansão das atividades e da população, a Coroa decidiu tomar o controle das Minas Gerais, colocando a seu serviço a Igreja, para assim ter o domínio sobre os grupos então fora do alcance do Estado. Com a criação de *capelas, paróquias e freguesias coladas*, o domínio sobre o território aumentou, fazendo crescer a arrecadação de impostos para a Coroa Portuguesa (FONSECA, 2011).

Como se pode observar, a necessidade de controle sobre o território e domínio da população fez com que, desde cedo, o Estado se fizesse presente na região. Durante a fase de industrialização não foi diferente, era preciso garantir a centralidade que, segundo Dulci (1999, p. 194) é um traço que não se apagou na formação histórica da região, solidificando-se no século XIX com os arranjos oligárquicos.

Ainda no que diz respeito à unidade que deveria ser estabelecida no território mineiro para coordenar o mosaico já mencionado anteriormente, vale ressaltar o que Dulci (1999, p. 195) denomina de “caráter regional” e “mineiridade”. Segundo o autor, Minas Gerais possui um “conjunto de imagens que compõe uma subcultura política”, ou seja, elementos particulares aos mineiros tais como: tradição; valorização da ordem; centrismo, dentre outros.

O que nos chama a atenção é que durante o período colonial e a extração do ouro nas Minas Gerais, houve movimentos de cunho revolucionário que preocuparam as autoridades. A mudança, de acordo com Dulci (1999, p. 197) ocorreu no período da Regência, quando se procurou restaurar a ordem e, as elites buscaram projetar uma visão conservadora da sociedade para controlá-la, mantendo assim, a unidade. Desta forma, a presença de aspectos característicos à “mineiridade” serviu de instrumento para que a elite mantivesse sob controle a unidade do território, utilizando-se de um “caráter regional” como instrumento para coagir e assegurar a identidade necessária para subordinar a sociedade daquele tempo.

## **MINAS GERAIS E AS POLÍTICAS TERRITORIAIS: A IMPORTÂNCIA DOS GOVERNOS DE VARGAS E DE JK**

A partir do Governo Vargas (1930-1945), vê-se que a preocupação com a unidade e a integração do território que vinha se mostrando presente desde o período colonial e que ganhou reforços na 1ª República, continuou a apresentar-se como ponto fundamental.

Partindo de um panorama geral, sabe-se que o século XX foi um momento marcante da transição para a modernização e urbanização do país, ainda que estas se restringissem mais intensamente ao Rio de Janeiro, São Paulo e às capitais dos estados. A Primeira Guerra Mundial, no início do século, promoveu um “isolamento” da economia brasileira e um impulso ao desenvolvimento do mercado interno. Grandes fazendeiros de café, imigrantes e banqueiros passaram a investir no setor industrial gerando uma profunda transformação na composição da sociedade daquele tempo. Aparece então, um grupo mais ligado à burguesia industrial. Ressaltando que, as elites mineiras, ao contrário das paulistas, como salienta Dulci (1999, p. 204), buscaram acesso privilegiado ao centro político.

Assim, o Brasil iniciava sua transição de um país agrário-exportador para urbano-industrial. Visando assegurar a formação do mercado interno, Getúlio Vargas passa a implementar a integração do território via políticas territoriais, fundamentais para a mudança almejada em sua administração. Entre as quais estavam: a criação da nova capital, com o objetivo de ocupar o interior do país; o Plano Viário, que pretendia garantir a unidade territorial; a nova Regionalização, que visava redefinir os conceitos de região como eram concebidos (baseada em teorias científicas, a proposta vencedora para a nova regionalização foi a divisão em macro e microrregiões homogêneas).

Minas Gerais, nesse contexto, não experimentava o mesmo processo de industrialização e urbanização de São Paulo, que abrigava a indústria moderna da época. Assim como muitos estados, Minas também estava em segundo plano: possuía uma precária rede de transportes, faltava-lhe energia para alimentar possíveis indústrias e sustentava-se economicamente com base na agricultura e na pecuária.

No final dos anos de 1930, a elite mineira reagiria contra essa posição ocupada pelo estado na divisão interna do trabalho e, ao sustentar que Minas Gerais ocupava o papel de assegurar o equilíbrio entre as regiões, dada sua localização central ligando o Sul ao Norte do país, lutaria para abrigar a CSN – Companhia Siderúrgica Nacional – que acabaria sendo instalada em Volta Redonda – RJ. Apesar da implantação, ainda nos anos de 1920, de algumas siderúrgicas, tais como a Belgo-Mineira e a Ferro Brasileiro, foi somente no final de década de 30 que a produção se expandiu e o parque siderúrgico mineiro ganhou força.

Faz-se necessário demarcar as quatro fases postas por Dulci (1999, p. 61), no que diz respeito à economia mineira. Até 1940, os esforços do governo estavam voltados para diversificar a agricultura; entre 1941 e 1946, a atenção voltou-se para a expansão industrial; já entre 1947 e 1950, buscou-se articular os dois setores; e, por fim, entre 1951 e 1955 a indústria teve que se especializar.

Com base nos esforços que vinham sendo feitos para industrializar Minas Gerais, cabe ressaltar a criação do Parque Industrial, denominado posteriormente de Cidade Industrial de Contagem. A ideia surgiu em 1935, durante o IV Congresso Comercial, Industrial e Agrícola em Belo Horizonte. O governo de Minas, preocupado com a migração crescente para outros estados, principalmente São Paulo e Rio de Janeiro, e, visando assegurar a mão-de-obra que estava se perdendo, viu a política do Parque Industrial como positiva. O Estado comprometeu-se então, a oferecer estímulos tais como: oferta de área urbanizada; vias de transporte e energia a bons custos. (DULCI, 1999, p. 73-74).

De imediato, duas indústrias, a Itaú (cimento) e a Magnesita (refratários de alumínio) apostaram no empreendimento. Era preciso, então, investir em energia para impulsionar e sustentar esta política industrial. Foram construídas, na época, três usinas: Gafanhoto – para atender emergencialmente a Cidade Industrial; Pai Joaquim – no Triângulo Mineiro; e, Santa Marta – no Norte do estado; ambas para atender em escala local.

No tocante a siderurgia, foi criada a Companhia Vale do Rio Doce, em 1942, e dois anos mais tarde, a Acesita – Aços Especiais Itabira S.A. Este foi um projeto, segundo Diniz (1981, p. 58), estratégico dos Estados Unidos no Brasil, resultado das pressões sofridas pelo país e do receio dos desdobramentos da Segunda Guerra. Concomitantemente com a construção das indústrias foram iniciadas as obras da Usina Hidrelétrica de Sá Carvalho, em 1947.

Desta forma, pode-se afirmar que Minas Gerais encontrou, durante o governo de Getúlio, a parceria do Estado para alcançar a modernização e desenvolver sua indústria. No entanto,

Contagem foi erguida lentamente, a Companhia Vale do Rio Doce sofreu com o término da Guerra e a Acesita iniciava suas atividades acanhadamente. No ano de 1946, a economia mineira ainda encontrava-se em situação crítica.

Procurando superar o atraso, algumas medidas foram tomadas durante o governo do general Eurico Gaspar Dutra e o governo estadual de Milton Campos, para colocar em prática o chamado Plano de Recuperação Econômica de Minas Gerais. O plano foi idealizado por Américo Giannetti que, na época, era presidente da Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais – FIEMG e, deveria ser realizado durante os anos de 1947 e 1951.

Buscava-se o desenvolvimento industrial por meio de investimentos maciços em infra-estrutura, para isto, propunha-se a construção de um novo distrito industrial, localizado em Santa Luzia – hoje região metropolitana de Belo Horizonte. Propunha-se também a construção do complexo Hidrelétrico de Santo Antônio, no Rio Santo Antônio, afluente do Rio Doce.

O Plano apontou ainda, dezessete ramos industriais que deveriam receber investimentos, dentre eles: fertilizantes; materiais de construção; embalagens industriais; alimentos e maquinários agrícolas. O que se pode dizer é que alguns projetos propostos se realizaram considerando o curto prazo; o governo atraiu investimentos para o maquinário agrícola e investiu na produção de fertilizantes.

A partir de 1951, quando Juscelino Kubitschek assumiu o governo de Minas Gerais, continuou-se a investir nos implementos agrícolas e também em novas áreas, aproveitando o Plano de Recuperação e investindo em seu conhecido binômio: “Energia e Transportes”, como veremos a seguir.

A meta proposta para o governo, segundo Dulci (1999, p. 94), era construir novas usinas hidrelétricas para crescer em mais de 200.000 kW a capacidade instalada e ainda, abrir 2.000 km de rodovias e pavimentar 500 km. O aumento da produção de energia foi um projeto de longo prazo que demorou quase dez anos para se concluir, entretanto, foram construídos 3.725 km de estradas. Vê-se claramente a opção do governo pelo transporte rodoviário, iniciando-se assim, o sucateamento das vias ferroviárias.

Durante o tempo em que esteve no Governo de Minas e atendendo a necessidade de coordenar seu plano energético, JK criou a CEMIG – Centrais Elétricas de Minas Gerais S.A., empresa esta que viria a se tornar a instituição de maior peso no governo do estado e que seria responsável por reaglutinar a tecnocracia que vinha se formando desde a década de 1930 (DINIZ, 1981, p. 74).

Como se sabe, ao contrário de Vargas, JK – já no Governo Federal – investiu na entrada de capital estrangeiro no país e, em Minas Gerais não foi diferente. A USIMINAS, usina siderúrgica criada com participação japonesa, recebeu investimentos financeiros e tecnológicos, tendo sido construída em Ipatinga e inaugurada em 1962, por João Goulart.

Vale fazer aqui um apanhado geral do período em que Juscelino esteve no comando do Governo Federal (1956-1961). Seu Plano de Metas ficou conhecido através do *slogan* “cinquenta anos em cinco” e não deixou de beneficiar a indústria mineira que aproveitou a oportunidade de expansão do mercado nacional. As indústrias que mais se desenvolveram, acompanhando os investimentos em infraestrutura e ainda a audaciosa construção de Brasília, foram as de aço e cimento.

A construção de Brasília, inclusive, foi a continuidade de um projeto iniciado durante o governo de Getúlio que propunha ocupar o interior do país ainda pouco explorado, garantindo a unidade territorial. A nova capital, que também objetivava transferir o centro das decisões políticas do Rio de Janeiro, foi inaugurada em 1960, com o auxílio também do capital internacional, aumentando ainda mais a dívida externa do país, um dos pontos apontados como negativos do governo de JK.

Em linhas gerais, pode-se dizer que durante os mandatos de Getúlio Vargas e Juscelino Kubitschek houve um avanço considerável nas indústrias brasileira e mineira. A necessidade de instalar unidades produtivas e ampliar as já existentes fez com que fossem feitos investimentos maciços em infraestrutura e tecnologia, abrindo espaço para a industrialização do país e formação de seu mercado interno, consolidando definitivamente a unidade territorial sob a lógica do sistema produtivo dominante. O estado mineiro, que antes se valia de atividades ligadas à mineração, pôde

inaugurar e alavancar sua indústria, aproveitando seus recursos minerais e sua localização privilegiada enquanto rota de passagem entre Sul e Norte do país.

### **POLÍTICAS TERRITORIAIS E PLANOS DE DESENVOLVIMENTO EM MINAS GERAIS (1930-1970)**

Minas Gerais assim como a maioria dos estados brasileiros no período, encontrava-se “atrasado” em relação a São Paulo e Rio de Janeiro. O passado colonial com os resquícios da exploração aurífera ainda se fazia extremamente presente, impedindo que a produção e a economia avançassem em direção à modernidade técnica.

Aliado a isso, havia toda a precariedade das poucas vias de transporte existentes deixando o estado isolado do centro do qual emanava o capital, a modernização e as decisões políticas. De acordo com Diniz (1981, p.37) entre 1930-38 apenas 2.923 km de estradas foram construídos, além disso, o tráfego era insustentável, pois as estradas e ferrovias se encontravam em péssimas condições.

Era preciso, portanto, trazer às Minas Gerais as indústrias que garantiriam o desenvolvimento e o progresso na concepção das classes dominantes mineiras. Mas, novamente esbarrava-se em outro problema crucial que, sem sua resolução, não seria possível avançar: a falta de energia para mover as indústrias que poderiam vir a se instalar no estado. Foi a partir deste impasse que no governo de Getúlio, bem como de seus sucessores em escala Federal e Estadual, deu-se início aos Planos de Desenvolvimento apresentados anteriormente.

Contudo, havia ainda que se resolver uma questão importante para Minas Gerais: o estado não possuía uma burguesia industrial forte, ao contrário de São Paulo, onde se iniciou a industrialização brasileira. A elite agrária, responsável pelo coronelismo que comandava o estado não tinha interesse em apoiar a industrialização, afinal, o campo era o espaço por eles dominado e de onde emanava seu poder. De acordo com Dulci:

A elite agrária, representando os grandes e médios fazendeiros, não impugnava a ênfase conferida à industrialização como eixo do desenvolvimento regional. O que ela fazia regularmente era reivindicar medidas compensatórias em favor da agricultura (DULCI, 1999, p. 123).

O Partido Republicano Mineiro (PRM), por exemplo, agregava os “coronéis” e os representava. Mesmo com o surgimento de outros partidos, que se diziam renovadores, os partidos conservadores não declinaram. Apesar dos conflitos de interesse, a elite tradicional não se abalou e soube articular com os demais parlamentares – representantes da elite técnica que surgia – mantendo sua posição.

A falta desta burguesia industrial pode ter sido um dos fatores que contribuiu para o desenvolvimento tardio da industrialização em Minas. Segundo Diniz (1981, p. 99-100), ainda no século XIX, houvesse estímulos no setor da siderurgia, têxtil, alimentício e açucareiro, as indústrias não vingaram diante do desenvolvimento econômico de Rio de Janeiro e São Paulo.

Ainda assim, no início da década de 1920 algumas pequenas empresas siderúrgicas foram criadas, tais como: a Cia Siderúrgica Mineira; a Metalúrgica Santo Antonio S.A.; a Cia Brasileira de Usinas Metalúrgicas (CBUM) e a J.S. Brandão e Cia. Já no ano de 1937 foi fundada pela Belgo Mineira a Usina Monlevade, elevando a produção de ferro gusa e aço (DINIZ, 1981, p. 30-31).

No que diz respeito aos transportes, em 1931 foi criada a Rede Mineira de Viação, para escoar a produção – afetada pela crise da cafeicultura de 1930. Já em 1940, durante o governo estadual de Benedito Valadares a obra mais relevante foi a ligação entre Uberaba e Belo Horizonte. No campo energético, foram construídas as usinas de Pai Joaquim e Santa Marta para abastecer respectivamente Uberaba e região e, Montes Claros. (DINIZ, 1981, p. 51-52).

Sem dúvida um dos empreendimentos de maior relevância se deu ainda na década de 1940: a Cidade Industrial de Contagem que, necessitando de energia para seu funcionamento, impulsionou a construção da usina hidrelétrica de Gafanhoto. No mesmo período, com a Segunda Guerra Mundial, foram feitos acordos para garantir a exportação de ferro para EUA e Inglaterra, desta maneira, foi criada a Cia Vale do Rio Doce. Em 1944, foi criada a Aços

Especiais Itabira S.A. – Acesita, concomitantemente foi planejada e inaugurada em 1951 a usina hidrelétrica de Sá Carvalho. Em março de 1945, entrou em operação a Elquisa – Eletro-Química Brasileira S.A., e com ela vieram mais três usinas hidrelétricas: Salto, Caboclo e Funil (DINIZ, 1981, p. 57-58-59).

No que diz respeito às rodovias, foi criado em 1946, o DER – Departamento de Estradas de Rodagem, em vista da já existente Rede Mineira de Viação estar bastante deficitária.

Diante das obras energéticas que estavam dando certo, decidiu-se criar um Plano de Eletrificação para Minas Gerais a partir de um Plano Nacional de Eletrificação. Foi realizado um zoneamento do estado com previsão de montagem de sete sistemas elétricos para o futuro. Ainda no governo estadual de Juscelino, em 1951, foram construídas quatro companhias regionais: Cia de Eletrificação do Médio Rio Doce (CEMRD), responsável pela usina de Tronqueiras; Cia de Eletrificação do Alto Rio Doce (CEARD), responsável por Salto Grande; Cia de Eletricidade do Alto Rio Grande (CEARG) responsável por Itutinga e por fim, a Central Elétrica do Piau S.A.. Com a proposta de se criar uma empresa para coordenar o programa energético surgiu em 1952, a CEMIG – Companhia Energética de Minas Gerais (DINIZ, 1981, p. 72-73).

Em 1962, no Governo João Goulart, com participação de capital e tecnologia japoneses, entrou em operação a USIMINAS. A CEMIG, neste momento passou a depender do sucesso da industrialização mineira, visto que, a empresa embarcou na construção de duas grandes usinas: Três Marias e Furnas (DINIZ, 1981, p.93).

Entre 1962 e 1971 nenhuma usina importante foi inaugurada pela CEMIG, apenas em 1971, a companhia passou a operar a Usina de Jaguará. Vale ressaltar que, até meados dos anos 1960, devido ao Plano de Metas proposto por JK, as indústrias cresceram com o mercado assegurado e, foi apenas no início da década que a crise político-econômica que se acentuou, principalmente em 1964, com o Golpe Militar.

Em relação aos transportes, no ano de 1953, foi devolvida à União a Rede Mineira de Viação que, apesar de servir quatro estados, era sustentada por Minas Gerais. Durante o governo JK foram construídas mais estradas do que o planejado: 3.725 km construídos contra os 2.000 km planejados. Contudo, a pavimentação de 500 km não foi cumprida e as condições das estradas também foram comprometidas.

Bias Fortes, no governo do estado de Minas Gerais entre 1956 e 1961, iniciou um programa rodoviário tentando repetir o sucesso do governo anterior, o que não aconteceu. Felizmente, com a construção de Brasília, Minas Gerais tornou-se rota de passagem obrigatória, acelerando a superação do isolamento geográfico do estado.

Para além do Binômio Energia e Transportes, criou-se a FRIMISA – Frigorífico Minas Gerais S.A. e a FERTISA – Fertilizantes Minas Gerais S.A., posteriormente, surgiram também a CAMIG – Companhia Agrícola de Minas Gerais S.A. e a CASEMIG – Companhia de Armazéns e Silos de Minas Gerais S.A. Estas empresas reafirmaram o poder que o setor agrário ainda possuía sobre o governo do estado.

No ano de 1963, foi criado o BDMG – Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais, que iniciou suas atividades apesar das dificuldades e do pouco capital disponível. De início, alguns projetos foram por ele lançados, tais como: FRIMUSA – Frigorífico Mucuri S.A. e FRIGONORTE – Frigorífico Norte de Minas S.A. (DINIZ, 1981, p. 152).

Neste cenário, a indústria mineira desenvolveu a produção de bens intermediários, expandindo o capital e a especialização produtiva do estado. Além disso, o setor considerado “tradicional” da indústria iniciou um processo de centralização – quando houve uma retomada econômica de modo geral – o que facilitou a expansão industrial vista na década seguinte.

Na década de 1970, Minas conheceu um acelerado processo de investimentos industriais, sua produção se expandiu e recebeu diversos investimentos estrangeiros. Contudo, já no fim da década, devido à crise em escala nacional, a indústria mineira entrou novamente em declínio.

## **OS GRANDES EMPREENDIMENTOS ENQUANTO SUPORTES DAS POLÍTICAS TERRITORIAIS EM MINAS GERAIS**

Segundo Vieira e Anselmo (2010),

O ordenamento territorial através, sobretudo das políticas públicas, é que vai garantir a organização planejada dos espaços sob domínio legítimo do Estado e das corporações tendo em vista tanto a relação com o território quanto da acumulação do capital. Nesse sentido, o ordenamento e as políticas públicas permitem entender os processos políticos territoriais como dotados de planos de emergência; qualidade da resposta perante os imprevistos; organização dos serviços; segurança; ordenação dos espaços; prevenção de situações adversas; administração das necessidades imediatas; das ações a longo e médio prazo; do processo racional, sistemático e flexível; das ações de múltiplos atores; a satisfação das demandas econômicas, sociais e ambientais; decisões múltiplas incorporadas de diferentes atores; da prevenção dos impactos; do desenvolvimento equilibrado e acompanhamento dos processos antes, durante e depois. Todos esses aspectos fazem parte da lógica de ordenação do território. (VIEIRA; ANSELMO, 2010, p.06)

Grande parte dos esforços empreendidos pelas classes dominantes mineiras ao longo do processo histórico de conformação desse recorte espacial brasileiro implicou em políticas de ordenamento territorial. A infraestrutura construída, imprescindível para que o estado atingisse o patamar de desenvolvimento almejado pelos grupos hegemônicos, gerou uma série de empreendimentos com maior ou menor impacto, considerando-se o local e a escala de intervenção, necessários.

Apesar do grande impacto do ponto de vista econômico, social, ambiental e mesmo cultural, tais empreendimentos também expressaram projetos: desejos de modernidade técnica sobre o território. Tanto as barragens das grandes usinas hidrelétricas como os demais grandes empreendimentos são capazes de colocar “certas capacidades e instrumentos a serviço de uma determinada visão, de um objeto e de uma lógica que pressupõe e impõe” (VAINER e ARAÚJO 1992).

Nesse sentido, a instalação de Brasília no interior do território, os eixos viários, as usinas de geração de energia, as cidades construídas e todo o sistema que teve que ser implementado a partir daí, desencadearam a integração do grande interior à área central ou *core* do sistema brasileiro. Não cabe aqui aprofundar cada uma das políticas adotadas, mas apontar mesmo brevemente algumas das mais importantes a fim de compreender o grande cenário que, em nossa opinião, deu origem à instalação de muitos grandes projetos ou grandes empreendimentos que cumpriram um papel essencial no sentido de viabilizar, por um lado a ocupação efetiva do território, e por outro, promover a modernização necessária à lógica capitalista instalada pelo centro hegemônico do país.

Os Grandes Empreendimentos ou como querem outros estudiosos Grandes Projetos de Investimentos (GPI) “mobilizam em grande intensidade elementos como capital, força de trabalho, recursos naturais, energia e território” (VAINER e ARAÚJO, 1992). Em geral, essas formas de investimento estão sempre envolvidas em/por políticas públicas ou, mais amplamente, em políticas territoriais assumindo uma *facie* política. A modernização técnica do território promove a produtividade de um determinado lugar que é pensado para um todo – garantia primeira de novos investimentos empresariais e fluxo de capital ao território nacional.

Cabe destacar que os grandes empreendimentos causam impactos diretos e indiretos nas populações locais bem como no espaço em que vivem. A instalação de um grande empreendimento, enquanto um “fixo”, segundo a conceituação de Santos (1997) demanda espaço físico, o que significa muitas vezes, a necessidade de deslocar compulsoriamente um grande número de pessoas, redimensionando as práticas cotidianas e impondo novos ritmos de existência.

Para Milton Santos (2008), o mundo global sugere territórios de acumulação “frenética” em qualquer parte do mundo, sendo que para isso é decisivo o papel dos “fluxos” e dos “sistemas de engenharias”. Os primeiros, também determinados pela quantidade e qualidade dos “fixos” no espaço, representam o “movimento, a circulação e o consumo. Os “fixos” enquanto objetos técnicos e sociais formam os “sistemas de engenharias” entendidos como sistemas de domínio da natureza, “conjunto de instrumentos de trabalho agregado à natureza e de outros instrumentos que se localizam

sobre estes, uma ordem criada para o trabalho e por ele”. (VIEIRA; ANSELMO, 2010, p.06)

Dado o imenso número de usinas hidrelétricas construídas no estado de Minas Gerais ao longo do século XX e a decorrente necessidade de instalar grandes estruturas que inundam áreas – geralmente ocupadas, forçando o deslocamento da população ali residente – pode-se dizer que são incomensuráveis os impactos ambientais, sociais e culturais envolvidos.

A construção de rodovias e ampliação daquelas já existentes, conforme descrito anteriormente, imprescindível para que o processo de urbanização e industrialização se desenvolvesse e expandisse para o interior do estado, demonstra o grau de interesse das classes dominantes locais no redimensionamento do espaço mineiro. O Estado cumpre papel fundamental e central nesse sentido, projetando, viabilizando e materializando efetivamente essas estruturas sobre o espaço. Desta forma, deve-se ter em conta a afirmação de Martins (1993) de que:

Não se trata de introduzir nada na vida dessas populações, mas de tirar-lhes o que têm de vital para a sua sobrevivência, não só econômica: terras e territórios, meios e condições de existência material, social, cultural e política. É como se elas não existissem ou, existindo, não tivessem direito ao reconhecimento de sua humanidade (...) aqui se trata de projetos econômicos de envergadura, como hidrelétricas, rodovias, planos de colonização, de grande impacto social e ambiental, mas que não têm por destinatárias as populações locais. (MARTINS, 1993, pp.62-63).

Não desconsiderando a ponderação de Martins (1993), de certa forma esses empreendimentos levam em conta as populações existentes no lugar, porém de um ponto de vista ou de uma perspectiva especial. As populações locais, em verdade, são vislumbradas enquanto recursos passíveis de aproveitamento para a estratégia de desenvolvimento projetada a partir dos grupos hegemônicos. Não exatamente ela ficará excluída do processo, mas será realocada na estrutura produtiva. Para tanto, será necessário quebrar toda a estrutura de valores presente nesses grupos, transformando “velhos” hábitos, “antigas” tradições, em novo *modus vivendi*, que corresponda ao *modus operandi* necessário e adequado para que a nova lógica se instale e se reproduza.

No estado de Minas Gerais, outro grande empreendimento fundamental ao processo de industrialização são as próprias siderúrgicas e empresas mineradoras. Tais empreendimentos, além de degradarem o local onde são instalados, através de desmatamentos e queimadas, por exemplo, acabam atingindo áreas mais distantes, uma vez que, utilizam produtos químicos no tratamento dos minérios, causam poluição sonora, desestabilizam o ambiente natural com o tráfego intenso de caminhões e maquinários e, acabam contaminando com dejetos o solo e o lençol freático, dentre outros prejuízos (SILVA, 2011, p. 81).

Levando em conta que a mineração e a siderurgia constituem-se, contemporaneamente, num dos principais suportes da economia do estado mineiro, ou mais particularmente, da região chamada por Dulci de “Mineração do Planalto”, pode-se concluir que o projeto idealizado pelas classes dominantes e implementado pelo Estado mineiro e nacional saiu vitorioso. As políticas territoriais e os planos de desenvolvimento propostos principalmente nos governos de Getúlio Vargas e Juscelino Kubitschek com intuito de alavancar a industrialização brasileira tiveram influência direta também na evolução da indústria em Minas Gerais. O corolário dessas políticas foi o investimento em grandes obras, responsáveis pelo sucesso do projeto das classes dominantes. Os grandes empreendimentos, aqui apresentados panoramicamente, estiveram e estão envolvidos em grandes projetos territoriais, cuja responsabilidade pela implementação cabe ao Estado, seja ele em escala local (municipal), estadual ou federal.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Vê-se que, apesar de tentativas já existentes de inserir o processo industrial, ainda que rudimentar em Minas, desde o século XIX, foi apenas com os investimentos de governos Estadual e Federal que se tornou possível um avanço considerável na industrialização do estado.

Percebe-se que esta expansão industrial foi fundamentalmente pautada em investimentos de capital do Estado e também capital estrangeiro, como o caso japonês na USIMINAS. Além

disso, o próprio governo do estado ofereceu diversos incentivos para atrair este capital internacional e as empresas multinacionais.

Para viabilizar o projeto das classes dirigentes mineiras, os investimentos em rodovias e transportes e, também em energia foram fundamentais, a verdadeira base do desenvolvimento industrial em Minas. Sem estes investimentos o estado continuaria isolado geograficamente dos grandes centros produtores e consumidores.

No tocante aos grandes empreendimentos, é possível dizer que, além dos impactos ambientais mencionados anteriormente, há que se considerar ainda que, diante da degradação causada por esses empreendimentos, na maioria das vezes, não há recuperação da área afetada, ou quando há, não atinge os reais objetivos de restaurar o local.

A exploração de jazidas minerais, a construção de rodovias e de usinas hidrelétricas, necessitaria de medidas compensatórias que deixam de ser aplicadas, tais como a criação de reservas naturais, o reflorestamento de áreas circunvizinhas, e a preocupação com a fauna local, demonstrando que, se há um interesse indiscutível sobre o desenvolvimento econômico do estado, não há, em igual proporção o interesse em desenvolver com qualidade em suas mais amplas dimensões.

Se um grande empreendimento pode, como já dito, deslocar compulsoriamente um grande número de pessoas de suas residências, de seus bairros ou até mesmo de suas cidades, seria imprescindível um debate pleno acerca de projetos de tão grandes envergaduras e de tão graves transformações.

O fato é que essas populações não foram consultadas acerca de seu desejo ou de suas intenções reais quanto a esses projetos antes de sua instalação. O Estado, enquanto legítimo representante das classes dominantes tomou a iniciativa de moldar o espaço segundo o que entende como a melhor saída, ou seja, o desenvolvimento econômico a qualquer custo.

Trata-se, então, de repensar a forma de democracia praticada no país nas mais diferentes escalas geográficas. Trata-se ainda de permitir a construção de uma sociedade participativa e que tenha o direito ao debate verdadeiramente informado.

## REFERÊNCIAS

DINIZ, Clélio Campolina. **Estado e Capital Estrangeiro na Industrialização Mineira**. Belo Horizonte: Imprensa da UFMG, 1981.

DULCI, Otavio Soares. **Política e Recuperação econômica em Minas Gerais**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

FONSECA, Cláudia Damasceno. **Arraiais e Vilas De'Irei. Espaço e Poder nas Minas Setecentistas**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2011.

MARTINS, J. S. **A chegada do Estranho**. São Paulo. Hucitec, 1993.

SANTOS, M. **A natureza do espaço. Técnica e ciência. Razão e emoção**. 2ª. ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

SILVA, João F. da. **Grandes projetos e transformações sociais: os efeitos provocados pela mineradora Galvani no município de Lagamar – MG**. 2011. 129p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia-MG.

VAINER, C. B.; ARAUJO, F. G. B. de. **Grandes projetos hidrelétricos e desenvolvimento regional**. Rio de Janeiro: CEDI, 1992.

VIEIRA, W.A.; ANSELMO, R.C.M.S. Grandes barragens do Rio Araguari: impactos das políticas públicas sobre o Triângulo Mineiro. In: **Anais do III Encontro Latino americano Ciências Sociais e Barragens**, Belém – PA, 2010.