

PIRAPORA – BURITIZEIRO: ESBOÇO DE UMA ANÁLISE HISTÓRICA DE DESENVOLVIMENTO LOCAL

*Ricardo Ferreira Ribeiro*¹

Resumo: Pirapora e Buritizeiro, duas cidades mineiras localizadas em margens opostas do Alto São Francisco, que até 1962 estavam unidas em um mesmo município, apresentam uma trajetória histórica de desenvolvimento local bastante representativa de processos semelhantes ocorridos na região. Tiveram, na primeira metade do século XX, um crescimento rápido associado à sua condição de porto fluvial e terminal ferroviário, que declina com novas vias de escoamento da produção regional. Um outro surto de desenvolvimento ocorre a partir da criação da SUDENE e dos incentivos públicos oferecidos que contribuem para um expressivo crescimento econômico e do processo de urbanização, resultando em impactos sociais e ambientais igualmente significativos. O artigo analisa esta trajetória desde as suas origens no processo de colonização até a busca de alternativas através de projetos populares com preocupações sociais e ambientais recentes, dentro de uma exaustiva pesquisa documental e bibliográfica.

Palavras chave: Pirapora. Buritizeiro. Vale do São Francisco. Desenvolvimento Local

PIRAPORA – BURITIZEIRO: SKETCH OF A HISTORICAL ANALYSIS OF LOCAL DEVELOPMENT

Abstract: Pirapora and Buritizeiro, two cities of Minas Gerais, located in opposing edges of the High São Francisco, that up to 1962 were joined in one same city, present a historical trajectory of sufficiently representative local development of occurred similar processes in the region. They had, in the first half of the century XX, a growth fast associate to its condition of fluvial port and railroad terminal, that declines with new ways of draining of the regional production. One another one occasion of development occurs from the creation of the SUDENE and the offered public incentives that contribute for a expressive economic growth and of the process of urbanization, resulting in equally significant social and ambient impacts. The article analyzes this trajectory since its origins in the colonization process until the search of alternatives through popular projects with recent social and ambient concerns, inside of an exhausting documentary and bibliographical research.

Key Words: Pirapora. Buritizeiro. Valley of São Francisco. Local Development.

Introdução:

É provável que a colonização dos atuais municípios de Pirapora e Buritizeiro tenha ocorrido ainda na primeira metade do século XVIII, no entanto, os dados que constam no Catálogo de Sesmarias (RAPM, 1988) não permitem uma confirmação segura nesse sentido. Em dezembro de 1750, Francisco Borges Coelho obtém quatro sesmarias na “Ribeira do Paracatu”, entre elas, pelo menos a Fazenda das Gaitas se situa no território atual do município de Buritizeiro. Passados quase 33 anos, Francisca Alvana Pinta Brandão recebe a sua junto ao Rio Formoso, que, certamente, trata-se daquele situado no mesmo município. No entanto, uma referência mais precisa à famosa cachoeira nas cartas de sesmaria só vamos encontrar em 24 de novembro de 1792, quando o alferes Francisco Luis de Carvalho consegue a sua na “Paragem Abaixo da Pirapora”.

Esses documentos nos dão apenas uma referência histórica da ocupação desta região, pois, em geral, são obtidos muitos anos depois que o proprietário ali se estabeleceu. Assim é que no Mapa da Comarca do Sabará, de autoria de José Joaquim da Rocha (1740? -1804), datado de 1778, já consta a Fazenda Pirapora e abaixo desta as fazendas Porteira e Jenipapo (ROCHA, 1995). O naturalista Johann Emanuel Pohl

visitou aquelas fazendas, 51 anos mais tarde e fez um relato detalhado, destacando a generosidade dos seus moradores:

Depois de percorridos cinco quartos de légua de caminho, atingimos a Fazenda Pirapora. A pouca distância desse ponto o Rio São Francisco forma uma cachoeira bastante alta. (...) Um amável morador da Fazenda Pirapora, informado de nossa situação crítica quando por ali passamos, enviou-nos um bom pedaço de carne de vaca que abatera, além de limões e batata doce (*Convolvulus batatas*), que é muito cultivada naquela região, e ainda mandou apanhar peixe no rio para remediar por algum tempo a nossa carência de víveres (POHL, 1976: 319).

A povoação mais próxima era então o Arraial da Barra do Rio das Velhas, hoje Guaicuí, que, segundo Pohl, se resumia a 80 casas e a uma única rua. Porém destaca que esse arraial era “conhecido pelo seu amplo tráfego comercial, principalmente pelos seus consideráveis depósitos de sal. O sal é trazido da costa para o Rio São Francisco e daqui é levado principalmente para Minas Novas e regiões setentrionais da Capitania de Minas Gerais; por outro lado, através do rio se exporta muito couro e algodão” (POHL, 1976: 321).

Em sua Corografia Histórica da Província de Minas Gerais, escrita entre 1831 e 1837, Raimundo José da Cunha Matos (1776-1839) informa que a Freguesia da Barra do Rio das Velhas, pertencente ao Julgado de Curvelo, tinha quatro distritos, onde se somavam 850 habitantes. Entre eles, aponta o de “Pirapora: junto a grande catadupa deste nome no Rio São Francisco. Dista 80 léguas da cabeça do termo e 4 da paróquia. Tem 93 fogos e 309 almas” (MATOS, 1979: 144), ou seja, possui 93 casas e 309 moradores.

O engenheiro alemão naturalizado brasileiro, Henrique Guilherme Fernando Halfeld (1797-1873), visitou-a quase vinte anos depois, viu um povoado bem menor: “A povoação de Pirapôra é composta de 30 a 35 casinhas cobertas de capim ou palha de coqueiro, habitadas por pescadores e suas famílias [...]” (HALFELD, 1994: 3).

A historiografia oficial registra que com “a vinda em definitivo do capitão Antônio da Conceição Araújo, abastado fazendeiro e chefe político da vila de Guaicuí, ali chegado em 1860, é que se teve notícias dos primeiros habitantes de Pirapora, naquela época”. Este capitão teria ativado a economia e construído a primeira casa de adobe do arraial. “A partir desta data, teve o povoado satisfatório desenvolvimento” (FERREIRA, 1959: 364). Não é essa a descrição que fazem aqueles que o visitaram na década seguinte: o engenheiro inglês James William Wells descreveu assim o arraial:

O arraial de Pirapora é um ajuntamento de trinta e seis casebres de pau-a-pique e palha, dilapidados e caindo aos pedaços, que estão colocados em uma linha irregular em grupos de dois ou três, ou isolados, divididos por restos de cerca e por arbustos e árvores; todos eles dão para o pé das corredeiras e são paralelos à margem; e, com apenas duas exceções, todos estão amparados com escoras para evitar desabamentos. (WELLS, 1995: 267-269).

A morada do peixe e a riqueza na panela

Vários autores apontam a relação daquela localidade com a pesca presente no seu próprio nome, pois pirá-pora significaria “a morada do peixe, o que contém peixe; ou ainda, o peixe que salta” (COSTA, 1970: 332). Assim, várias descrições do arraial, durante o século XIX, nos falam de uma povoação de pescadores.

Este lugar, pela abundância de magníficos peixes que a cachoeira deposita no caldeirão das rochas (e só é necessário um menino com uma lança para obter qualquer qualidade ou tamanho de peixe que se queira) fornece a principal fonte de alimentação de seus habitantes e seu único estímulo para qualquer esforço que seja é para conseguir cachaça, roupa de algodão e um pouco de farinha (WELLS, 1995: 269).

Nos oitocentos, esta não é a única e nem talvez a mais importante forma de pesca daquele povoado e seus arredores, pois, no início daquele século Pohl observa que: “Aqui chamaram-me a atenção a numerosas redes de pesca e uma espécie de trança feita de fibra de uma bromélia selvagem, muito resistente e duradoura” (POHL, 1976: 319). Halfeld dá mais detalhes sobre essa atividade e o destino da produção:

ocupão-se em apanhar peixe, secca-lo ao sol sobre varaes, e vende-lo ás tropas que vão procurar, e leva-lo na maior parte para as cidades, villas e arraiaes e serviços de mineração do Districto da Diamantina, menos para as villas do Curvello e Santa Luzia, e cidade de Sabará; e ainda menos rio de São Francisco abaixo. O peixe, que abunda extraordinariamente nesta parte do rio como em nenhum outro, é o Coango, Surubim, Pirá, Dourado, Cromatá, e muitas qualidades de peixe menores como o Mandim, Bagre, Matrinchám, Acary e Piranhas (HALFELD, 1994: 3).

Wells, que registrou as piores impressões sobre Pirapora, não observou uma pesca significativa voltada para a comercialização e comentou acerca das informações de Burton, que noticiara esta atividade em sua visita apenas oito anos antes: “durante minha estada de três meses, não vi um só arrastão, nem uma mula no distrito além da nossa, que dirá as tropas de mula que ele menciona como compradores do peixe seco” (WELLS, 1995: 269).

Talvez a pesca sofresse de variações sazonais ligadas a fatores naturais e de mercado, assim como outra atividade também muitas vezes apontada como presente ali e igualmente relacionada com a famosa cachoeira:

Os mesmos habitantes de Pirapôra, ou pessoas que vem de fóra, tirão diamantes nesta paragem, que costumão achar nas camadas de cascalho entre os rochedos da cachoeira, ou nas panellas, que são buracos redondos formados pela trituração de pedras e areias movidas em circulo pelas aguas. O producto da mineração relativamente á extracção de diamantes nesta cachoeira, é insignificante: eu vi uma porção de 4 a 5 oitavas de peso, que uma pessoa tinha juntado; elles erão do tamanho d’uma ervilha. (HALFELD, 1994: 3).

Burton, quinze anos depois, também noticiou a mineração naquelas paragens barranqueiras: “Cerca de doze homens retiram o ‘desmonte’ de uma panela [...]. Para pedras pequenas e sem valor, pediram, por vintém (dois grãos), de 12\$000 a 14\$000, preço um pouco mais elevado que os correntes em Londres” (BURTON, 1977: 170). Wells, que ali esteve poucos anos depois, considera a atividade paralisada: “Perto das quedas, sobre as margens, havia montes bem altos de seixos que tinham sido tirados das frestas, caldeirões e galerias das rochas pelos garimpeiros, em épocas passadas” (WELLS, 1995: 269).

A vida da terra

A pesca e o garimpo eram, então, produtos de um pouco comércio, mas a vida dos moradores daquelas beiras do Velho Chico dependia, principalmente, do que podiam colher de suas lavouras. No entanto, se tratava de uma produção voltada, sobretudo, para abastecer suas próprias mesas. Halfeld apontou detalhes sobre as lavouras ali existentes:

A cultura é insignificante e restringe-se ao consumo, plantando-se com preferencia mandioca, abobora e pouco milho, feijão, arroz e canna d’assucar; a mamona cresce viçosamente, e dá com abundancia fruta para

azeite; laranja dá muito nestas alturas, e a jaboticaba é nestas paragens uma fruta silvestre (HALFELD, 1994: 3).

Burton, já antevendo a ligação daquela região com as principais vilas da província, através do maior afluente do São Francisco, previu um futuro promissor para sua agricultura:

Toda essa região é de grande beleza e fertilidade; quando o Rio das Velhas for aberto à navegação, ela tornar-se-á o vergel do País. Nas margens, há muitas roças e pequenos canaviais, parte dos quais os proprietários estão dispostos a vender. Canteiros de melão mostram que a fruta está se tornando grandemente apreciada e tornar-se-á, dentro em pouco, um alimento diário; a mangueira e a mamoneira alcançam aqui 10 metros de altura, e vimos, por toda parte, o tabaco brasileiro de folhas largas crescendo selvagem; os moradores preferem pagar preços elevados pelo procedente de Baependi e de Pomba (BURTON, 1977:168).

Se a agricultura não possuía, no século XIX, grande importância comercial para as fazendas da região, o mesmo não se pode dizer da pecuária, que desde os setecentos, justificou a ocupação das margens do grande rio: “O forte da indústria dos habitantes desta paragem é a criação do gado vaccum; mais insignificante é a criação de animais cavallares; os que existem são de uma raça mui inferior” (HALFELD, 1994: 3). A região apresentava um importante diferencial que favorecia a pecuária barranqueira: “barreiros, onde o gado vai lambar o sal, espalhavam-se por ambas as margens” (BURTON, 1977:168).

O salto de Pirapora

Essa rotina econômica talvez permanecesse pelo século seguinte, continuando Pirapora a ser uma pequena localidade, como tantas outras às margens do São Francisco, se não fosse pela sua localização e pelas transformações na economia regional a partir do final do século XIX. O marco dessa mudança foi em 1894, quando a Companhia Cedro Cachoeira resolveu estabelecer ali um depósito de algodão e tecidos, aproveitando-se da sua localização às margens do São Francisco, no ponto mais ao sul de seu trecho navegável. Um dos herdeiros dos irmãos Mascarenhas, proprietários dessa fábrica de Curvelo, explica as razões da escolha daquele pequeno povoado em detrimento

de Guaicuí:

Barra do Guaicuí (nome indígena do Rio das Velhas) seria o porto naturalmente indicado para a sua instalação. Povoador erguido no dezoito pelos baianos desbravadores do S. Francisco, contava com algum comércio, residências que ofereciam regular conforto e era terminal sul da navegação. Mas a sua fama de lugar insalubre se confirmava pela intensidade da maleita, que ali se apresentava freqüentemente sob a sua pior forma, a terça maligna. Cercada de alagadiços e sujeita a inundações, Guaicuí nunca pode se desenvolver. Essas razões levaram a Diretoria a escolher Pirapora [...], cuja cachoeira separa o alto do médio S. Francisco, muito mais saudável do que Guaicuí e onde a malária grassava mais brandamente. [...] Os diretores [...] decidiram-se por Pirapora, não só pelas suas favoráveis condições para aquela finalidade, como porque nenhum outro lugar havia nas barrancas do S. Francisco melhor do que aquele para receber a ponta dos trilhos da Central do Brasil que ainda se encontrava em Sabará (MASCARENHAS APUD MATA-MACHADO, 1991: 123/124).

Enquanto a ferrovia não alcançava aquela região, a empresa procurou se valer da navegação como forma de escoar sua produção e se abastecer de matéria-prima:

Concluídas as construções, entrou o Depósito em funcionamento, (...) e, por interferência da Companhia, os vapores passaram a estender suas viagens até Pirapora. Os tecidos seguiam em tropas das fábricas de Cachoeira e do Cedro, acumulando-se em Pirapora um estoque suficientemente amplo e variado para atender fartamente toda a região franciscana, de onde os vapores traziam o algodão comprado pelos viajantes e que era remetido na volta das tropas.

[...] A povoação crescia. Muita gente afluía a Pirapora e lá se fixava à sombra das atividades do Depósito, cujo volume de negócios ao longo do São Francisco chegava a absorver a produção de mais de uma das fábricas da Companhia (MASCARENHAS APUD MATA-MACHADO, 1991: 117).

A navegação a vapor do São Francisco e seus afluentes foi incentivada pelos governos Imperial e das províncias de Minas Gerais e da Bahia ao longo de toda a segunda metade do século XIX, mas os poucos capitais que se aventuravam nessa empreitada de risco, além de sofrerem com a concorrência das barcas, enfrentavam o assoreamento do rio, causador de prejuízos com baldeações, encalhes e até naufrágios (PIERSON,

1972). Assim, um serviço regular de navegação a vapor, ainda que sujeito a falências e interrupções, só seria iniciado na última década dos oitocentos e não se restringia ao rio principal, mas a também ao Paracatu.

A Estrada de Ferro D. Pedro II, mais tarde Central do Brasil, foi a primeira que penetrou em território mineiro, teve sua primeira estação inaugurada só em 1858 (VEIGA, 1998). Quando o primeiro trilho foi assentado, ainda no Rio de Janeiro, “o Imperador gritou: ‘Até a foz do Rio das Velhas!’ ” (PIERSON, 1971: 589). No entanto, só em 1910, essa promessa se cumpriria, com a chegada da ferrovia a Pirapora, representando a integração deste meio de transporte com a navegação, que permitia uma nova circulação de mercadorias entre o Sertão Sãofranciscano e o litoral.

O depósito da Companhia Cedro Cachoeira foi extinto, pois os negócios da empresa se voltaram agora para o Rio de Janeiro e o mercado fluminense. Pirapora, porém, se tornava um porto de destaque no Velho Chico, suplantando Januária e adquirindo uma posição privilegiada até mesmo em relação a Juazeiro, outro extremo da navegação, que mantinha através de Salvador seu intercâmbio com o litoral.

A enchente humana

Pirapora, em 1909, apesar de todo o seu crescimento, ainda contava apenas com aproximadamente 600 pessoas e cerca de 130 casas. Mas essa população se multiplicaria, rapidamente, nos anos seguintes e, em 1925, já somava 9.310 habitantes e 1208 casas construídas e muitas em construção (SILVEIRA, 1926). Noraldino de Lima, que lá esteve, nessa época, a bordo do vapor Wenceslau Brás, acompanhando a comitiva do Presidente do Estado de Minas Gerais, Mello Vianna, assinala esse espantoso crescimento:

Que dizer de Pirapora, a cidade maior entre as mais novas e que em 1910, era ainda um pequeno districto? Collocada á bocca do sertão, centro commercial de primeira grandeza, com adimaravel surto nas industrias, porto inicial da navegação do São Francisco, estação importantissima da Central do Brasil - Pirapora, que é, no presente, o maior milagre do trabalho, vae ser, positivamente, o espanto do futuro. Construída á feição de Bello Horizonte, a régua e a compasso, uma e outra são a maior e a melhor prova do genio progressista do povo mineiro. Esse attributo, que a injustiça do passado não raro negou, e que as realidades frequentes tornaram irrecusavel, não podia – repito – eleger, como expressão de sua existencia, um indice mais seguro e mais completo do que Pirapora. É a cidade do futuro, e para este caminham – mercê de Deus – as formidaveis possibilidades de nossa terra (LIMA, 1925: 58/59).

As transformações de Pirapora seriam significativas na década anterior, justificando o entusiasmo deste jornalista: um novo núcleo urbano surgiria na parte baixa do antigo arraial, a partir da planta traçada por Benedito Quintino, em 1910. No ano seguinte, se tornaria vila e município e seria elevado à cidade, em 1915. Nessa década, além da inauguração da estação ferroviária, outros serviços urbanos são implantados: em 1910, é inaugurado o serviço telefônico, mais tarde estendido também a Buritizeiro. Neste distrito, então denominado São Francisco de Pirapora, começou a funcionar, no mesmo ano, a Escola de Aprendizes da Marinha, que só seria oficialmente inaugurada, em 1913. No entanto, o prédio em que funcionava, o mesmo onde atualmente está a Fundação Caio Martins, já havia sido transformado, em 1925, no “Hospital de Prophylaxia de Saneamento Rural (...), aparelhado para servir toda a zona no norte de Minas, com acomodações para receber doentes em quartos particulares de 1ª, 2ª e 3ª classes e grandes enfermarias para indigentes. É dotado de excelente corpo medico e possui os mais aperfeiçoados e modernos laboratorios” (SILVEIRA, 1926: 616). Também em 1913, inicia-se o funcionamento da primeira rede de abastecimento da cidade e, no seguinte, de uma usina a lenha para fornecimento de energia elétrica. Em 1917, esses serviços seriam assumidos pela Companhia Indústria e Viação de Pirapora, que oito anos depois já gastava “cerca de 5.000 velas na cidade e 1.200 em Burityseiro” (SILVEIRA, 1926: 616) e abastecia de água 200 prédios (MINAS GERAES, 1926).

Eram quatro os cursos da escola pública estadual, em 1921, onde lecionavam nove professoras e apenas um professor para um total de 749 alunos (396 meninos e 353 meninas), no entanto, a frequência era de apenas 302 estudantes (MINAS GERAES, 1926). Em 1925, o número de alunos havia sido reduzido para 646, mas a frequência continuava praticamente a mesma (SILVEIRA, 1926).

Na década de 1920, a cidade já possuía seis avenidas e alamedas, cinco praças e 26 ruas, totalizando 13 vias calçadas que veriam chegar o primeiro carro e ouviriam as novidades pelas ondas do rádio, que se somaria a outras formas de diversão já presentes no seu cotidiano. Em 1912, foi inaugurado o Cine Teatro Avenida, do Coronel Adelino Afonso Baêta Neves e Raul Passos, ao qual se somaria, no ano seguinte, o Cine Progresso, extinto meia dúzia de anos depois, enquanto o primeiro desapareceria só em 1926, sendo substituído pelo Cine Teatro Pirapora, com 400 lugares. Dez anos antes a cidade já vibrava ao som da Sociedade Musical Santa Cecília e, na década seguinte, se dividia entre a torcida do Vencedor Foot-Ball Club e do Estrada de Ferro F. B. Club, mas o Estádio Oswaldo Nascimento, do Sport Club Comercial de Pirapora, só seria inaugurado em 1932.

O município muito maior do que o atual, pois além de Buritizeiro, incluía ainda Lassance, Várzea da Palma e Guaicuí, era bastante pacato, registrando, em 1921, apenas oito crimes: quatro “offensas físicas”, três homicídios e um roubo. Essas e

outras notícias podiam ser lidas no “Pirapora”, único jornal da cidade naquela época.

Fabricando o progresso

Além de ponto de convergência entre a navegação e a ferrovia, de centro comercial entre os negócios do sertão e do litoral, Pirapora, em 1925, reunia, segundo Victor Silveira:

fabricas de oleos vegetaes, de farello de algodão, de sabão, tintas vegetaes, beneficiamento de algodão, descarçadores de algodão e enfardamento de alta pressão, serraria movida a electricidade e torrefação de cafe; nos districtos, fabricas de aguardente de canna, rapaduras, assucar, lacticinios e 1 de gelo no Buritiseiro, prestes a funcionar para produzir diariamente 1.000 a 1.500 kilos (SILVEIRA, 1926: 615).

Apesar de, em 1919, Pirapora estar em 27º lugar entre os municípios mineiros em termos de área ocupada com algodão, com apenas 66 hectares e de possuir somente 2 descarçadores, na década seguinte, essa indústria mereceu destaque de Noraldino de Lima, quando visitou os armazéns da Companhia Industria e Viação de Pirapora:

Dessa visita tivemos todos a melhor impressão, já pelo aperfeiçoamento dos methodos por que é tratado ali o algodão, que atravessa descarçadores possantes e outras machinas modernas, já pela belleza e resistencia da fibra, tendo aquelle illustre profissional [Dr. Asterio Lobo] nos informado ser do proprio valle parte do mineiro, parte do bahiano, todo o producto armazenado (LIMA, 1925: 97/98).

Acreditava-se que o algodão produzido na Caatinga, dominante nesses sertões, poderia “proporcionar ao paiz uma receita maior do que a do café sommada á dos outros productos que exportamos” (CARNEIRO, APUD LIMA, 1925: 100). Para tanto, além do desenvolvimento da navegação, com as obras complementares dos portos, serão creadas colonias destinadas ao plantio de sementes para selecção e fornecimento aos lavradores. Acreditava-se que “a semente, tratada a capricho, não levará para o futuro algo doal a praga da lagarta e do coruquerê” (LIMA, 1925: 98/99).

As exportações do município incluíam não só algodão beneficiado e em rama, mas também “cereaes, gado vaccum, queijos, manteiga, couros e borracha de mangabeira”

(SILVEIRA, 1926: 615). Esta última, também extraída da maniçoba, se constituiu em importante produto sertanejo de exportação, nas primeiras décadas do século XX, na mesma época em que a Amazônia também vivia uma grande expansão dessa atividade, a partir da sua retirada das seringueiras da floresta. Antes da chegada da Estrada de Ferro Central do Brasil à Pirapora, Januária dominava o comércio das barrancas do São Francisco, constituindo-se em “centro recebedor e exportador dos municípios circunvisinhos, como Paracatú, São Francisco, Contendas, Bocayuva, Tremendal, Montes Claros, Grão Mogol e Rio Pardo, e de extensa zona do limitrophe Estado de Goyaz (Formosa e outros municípios goyanos)” (SENNA, 1918: 808). Segundo avaliação do negociante Theodomiro Pimenta, daquela cidade, Januária perdeu depois da chegada dos trilhos a Pirapora, cerca de 60% do seu comércio em relação ao que desenvolvera vinte anos antes, entre 1890 e 1910.

A alteração do polo regional também significava uma mudança em termos do centro exportador, pois através de Pirapora, o produto se dirigia para o porto do Rio de Janeiro, enquanto por Januária, alcançava, via Juazeiro, o litoral baiano (SENNA, 1918: 809).

Como todo produto vinculado ao mercado externo, a borracha brasileira sofria oscilações de preço devido a grande oferta internacional, como se observou entre 1910 e 1911, quando ele caiu nos portos brasileiros de 8\$ para 3\$. O cultivo da seringueira na Malásia e outras regiões asiáticas era apontado como um dos principais fatores de declínio dessa atividade, na segunda década do século passado. Ela teria novo fôlego por ocasião da II Guerra Mundial, quando, em 1940, “135.737 quilos desse tipo de borracha foram embarcados em cidades ribeirinhas do Médio São Francisco, a maior parte na direção sul, via Pirapora para São Paulo e Rio de Janeiro” (PIERSON, 1971: 406/407), mas, com o fim da guerra e fabricação do produto sintético, se observou nova decadência dessa atividade. Nesse período, Pirapora já tinha perdido muito de sua importância como centro comercial e ponto de ligação entre o sertão e o mar. Depois da construção da famosa ponte metálica sobre o Rio São Francisco, iniciada em 1920, a linha de ferro não prosseguiu, pois houve uma alteração dos planos. Com o objetivo de interligar a Central do Brasil à Estrada de Ferro Leste Brasileiro e daí alcançar Salvador, abriu-se, assim, uma outra, “passando por Montes Claros e terminada em 1953”. Esta, que cortava todo o Norte de Minas, acabou se tornando a linha principal, “reduzindo a outra em direção a Pirapora à condição de mero ramal e simbolizando, destarte, a relativa diminuição da importância do São Francisco (...) como artéria de viagens e transporte” (PIERSON, 1971: 590). Desta forma, esta ferrovia substituiu a navegação do rio principal, assim como, 40 anos antes, a linha até Pirapora fizera com o sempre problemático transporte fluvial no rio das Velhas.

Cinqüentando

Entre 1940 e 1950 o número de habitantes do município de Pirapora pouco cresceu, em especial o distrito da sede, mas o de Buritizeiro, incluindo a população urbana e rural, saltou de 4.719 para 6.609 moradores. Pirapora era, em 1950, um município ainda predominantemente rural, com a maioria de sua população se concentrando no campo:

Tabela I - População do Município de Pirapora - 1950

LOCALIZAÇÃO DA POPULAÇÃO	POPULAÇÃO PRESENTE(1.º - VII - 1950)			
	Homens	Mulheres	Total	
			Números absolutos	% sobre o total geral
Sede	3 750	4 781	8 531	30,16
Vila de Buritizeiro	702	838	1 540	5,44
Vila de Guaicuí	101	107	208	0,73
Vila de Várzea da Palma	797	800	1 597	5,64
Quadro rural	8 253	7 235	15 488	54,79
TOTAL GERAL	14 101	14 272	28 282	100,00

Fonte: Ferreira, 1959.

Esta, porém, era a situação de todo o Médio São Francisco, onde Pirapora se colocava como a terceira maior população urbana, sendo superada apenas por Montes Claros (20.000 habitantes) e Juazeiro (16.000 habitantes) e somente este último município possuía maior percentual de urbanização (51,4%). No entanto, Pirapora não se encontrava entre as dez cidades daquela região com maior crescimento populacional, mostrando que a sua urbanização ocorrera em décadas anteriores (ENGENHEIROS

E ECONOMISTAS CONSULTORES, 1957).

A cidade merecia grande destaque regional pela sua boa infra-estrutura, sendo uma das nove cidades do Médio São Francisco, sete mineiras e duas baianas, que possuía abastecimento de água, com 687 prédios servidos, aos quais se somavam, em 1954, 80 logradouros, total ou parcialmente servidos. As ligações domiciliares de luz, neste mesmo ano, atingiam 811 e as de força 18, fornecidas por instalações termoeletricas e usinas hidráulicas, colocando a cidade entre os onze municípios mineiros daquela região que dispunham desse serviço. Contava com 2.477 prédios, espalhados por um total de 80 logradouros públicos. Entre esses, depois da reforma iniciada em 1952, haviam oito ruas e duas praças calçadas a paralelepípedos e uma outra com pedras irregulares, por onde, em 1955, circulavam 140 automóveis, 20 camionetas, 120 caminhões e 2 ônibus (FERREIRA, 1959).

Além da navegação fluvial e da Estrada de Ferro Central do Brasil, o município dispunha, como vias de acesso, de 487 quilômetros de estradas, 430 deles sob administração municipal (FERREIRA, 1959). Também passou a receber, desde de 1949, os serviços da empresa Nacional Transportes Aéreos, com vôos regulares para Belo Horizonte. Em 1955, registrou 46 ton. de cargas desembarcadas e 35 despachadas, enquanto os passageiros que aí chegaram somaram 2.669 e 3.352 aí embarcaram usando este meio de transporte (ENGENHEIROS E ECONOMISTAS CONSULTORES, 1957).

O comércio do município empregava, em 1950, 390 pessoas distribuídas em 10 estabelecimentos atacadistas e 21 varejistas, destes, 17 localizados na sua sede, e mais 5 postos de gasolina. Parte do seu comércio também se desenvolvia no antigo Mercado Municipal, cuja construção havia sido iniciada em 1944. Dispunha também de agências do Banco de Minas Gerais, Banco do Comércio de Minas Gerais e Banco do Brasil (FERREIRA, 1959), essa inaugurada em 1940.

O município possuía, então, destaque regional em termos do percentual da população ocupada em indústrias de transformação (9,94% das pessoas acima de 10 anos), com 1.992 pessoas, sendo o maior do Médio São Francisco, embora em termos absolutos se colocasse em segundo lugar, abaixo apenas de Montes Claros, com 2551 trabalhadores (ENGENHEIROS E ECONOMISTAS CONSULTORES, 1957). Em 1955, a indústria manufatureira e fabril possuía 48 estabelecimentos, onde trabalhavam 235 pessoas, enquanto a indústria de transformação e beneficiamento da produção agrícola reunia 25 estabelecimentos, que empregavam 79 trabalhadores (FERREIRA, 1959).

O Relatório Final do levantamento geo-econômico (1956-1957), executado para a Comissão do Vale do São Francisco, apresenta um levantamento das principais empresas desse setor, naquele período:

Os estabelecimentos industriais nesse município são: uma fiação e

tecelagem de algodão (temporariamente parada); 1 pequena fábrica de artefatos de couro; 1 fábrica de ladrilhos de cimento e cerâmica, com produção mensal de 500 m² de ladrilho e 15.000 telhas; 1 fábrica de óleo de carôço de algodão, bruto e refinado; 3 fábricas de laticínios que produzem anualmente mais de 8 ton. de queijo e manteiga, 2 serrarias pequenas, 1 fábrica de bebidas, produtora de vinagre e refrescos para consumo local, várias pequenas olarias, panificações, fábricas de massas alimentícias, etc. (ENGENHEIROS E ECONOMISTAS CONSULTORES, 1957: 180).

Parte da economia do município estava assentada na exploração direta do que a natureza oferecia e as “indústrias extrativas” ocupavam, em 1950, 148 pessoas (0,73% da população acima de 10 anos) (FERREIRA, 1959). Entre essas, pode-se citar algumas atividades mineradoras, como a extração de cristal de rocha, especialmente durante a Segunda Guerra Mundial, e ainda era mencionado o garimpo de diamantes, por aquele relatório. No que se refere ao extrativismo vegetal, é apontada a coleta da paina e da ipecacuanha (poaia), explorada com fins medicinais. O aproveitamento industrial de diversos cocos nativos do Cerrado ocorria na região e uma pequena fábrica de óleo e sabão, em Pirapora, centralizava a produção da área do Médio São Francisco, que, em 1940, recebeu “30 toneladas de cocos, a maioria de babaçu” (PIERSON, 1971: 365). Também da caça vinha parte da economia do município e da região: em 1939, foram exportados, “pelo porto de Pirapora, 1.565 quilos de penas de pássaros” (PIERSON, 1971: 374).

A pesca continuava como uma importante fonte de alimentos e de renda para a população barranqueira, mas ganhava contornos cada vez mais empresariais. O relatório mencionado acima informava sobre a atividade naquele período: “Existem em Pirapora 7 empresas de salga e de conservas de pescado; segundo estimativas oficiais, em 1955, essas emprêsas industrializaram 144 ton. de peixes diversos, predominando o sorubim” (ENGENHEIROS E ECONOMISTAS CONSULTORES, 1957: 180). Esse relatório, porém, apontava que alguns estudos já “assinalam uma diminuição na produção desse rio, baseados em elementos estatísticos referentes aos anos 1951-1955” (ENGENHEIROS E ECONOMISTAS CONSULTORES, 1957: 71).

A agricultura, pecuária e silvicultura formavam, sem dúvida, o principal ramo econômico de Pirapora, empregando 44,6% da população masculina acima de 10 anos de idade. A primeira atividade se desenvolvia nas vazantes dos rios São Francisco e das Velhas e seus afluentes, aproveitando-se da sua fertilidade natural, especialmente, presente nesse último. Em 1955, o município apresentou a seguinte produção em ordem de valor: 4.948 sacos de 60 kg de feijão, obtidos em 236 ha; 3.895 sacos de 60 kg de arroz, plantados em 125 ha; 1.142 arrobas de algodão, apanhados em 365 ha, e 48 mil cachos de banana, colhidos em 41 ha (FERREIRA, 1959).

A produção leiteira, com 4 milhões e 670 mil litros, superava sozinha todo o valor da produção agrícola e ainda mais significativo era o valor da produção de gado bovino, cujas 69.480 cabeças representavam, em 1955, dez vezes mais do que o montante agrícola e concentravam 89,6% da pecuária. Até mesmo as 6.200 cabeças de suínos, com 4,79%, somadas às 2.850 de eqüinos, com 3,67% do total do valor da pecuária, quase alcançavam o valor da produção agrícola, evidenciando a importância dessa apenas para o abastecimento do mercado local (FERREIRA, 1959).

O município se destacava, na segunda metade dos anos 1950, como um dos centros do Médio São Francisco, onde eram introduzidas melhorias na pecuária, incluindo novas raças bovinas e suínas (ENGENHEIROS E ECONOMISTAS CONSULTORES, 1957: 47).

A criação de bovinos, porém, não era tão significativa em termos regionais, pois Pirapora se situava, em 1950, em décimo lugar, nessa atividade, entre municípios mineiros do Vale do São Francisco, representando apenas 1,7% do total do rebanho dessa região. Até mesmo o seu papel como centro de comercialização de gado do Sertão Mineiro em direção a Belo Horizonte e Rio de Janeiro, através da ferrovia, estava, em declínio, devido à abertura de novas rotas de circulação dos bovinos, como revela o Relatório de 1957:

No norte de Minas as correntes de gado procuram atingir Montes Claros e Curvelo. Pirapora, hoje pouco recebe, pois a maior parte dos bovinos sai por João Pinheiro em demanda de Patos de Minas, de onde deriva, em parte para o Rio Grande, para ser “acabado” em Barretos, ou para a Várzea da Palma, em direção à capital mineira e Distrito Federal. As boiadas que antes convergiam para Pirapora e hoje tomam o mencionado destino procedem do rico vale do Urucuia e de São Romão. Algumas boiadas atravessam o São Francisco em procura de Montes Claros (ENGENHEIROS E ECONOMISTAS CONSULTORES, 1957: 60).

A perda de importância de Pirapora no comércio do gado, embarcado pela Estrada de Ferro Central do Brasil, também se observava no transporte fluvial, que não apresentava uma renovação dos vapores, os mais novos construídos no início da década de 1930. Ainda era grande a variedade de produtos importados, em 1940, pelo Médio São Francisco, através de Pirapora, assim ordenados pelo peso: café, farinha de mandioca, sal, farinha de trigo, arroz descascado, cerveja, cimento, gasolina, querosene, feijão, açúcar refinado, açúcar mascavo, tecidos, instrumentos e artefatos de metal, óleo, toucinho, sapatos, álcool e manteiga. Essas mercadorias perfaziam um total de 7.793.405 quilos, que, somados aos importados via Juazeiro, totalizavam

31.869.924 quilos (ZARUR, 1946).

O Serviço de navegação da C.V.S.F., entre aquelas duas cidades, contava, em 1961, com 14 vapores e 17 chatas, que transportaram 15.862.536 quilos e 30.474 passageiros, sendo 12.434 na 1ª classe e 18.040 na 2ª. Em 1963, foi constituída a Companhia de Navegação do São Francisco – FRANAVE, uma sociedade de economia mista, cujas principais acionistas eram a União Federal e os estados de Minas Gerais e Bahia. A nova empresa incorporou os acervos da Companhia Indústria e Viação de Pirapora, Empresa Fluvial Ltda, Navegação Mineira do São Francisco e Viação Baiana do São Francisco, que incluíam alguns vapores da década de 1890 (MATTA MACHADO, 2002). Refletindo as dificuldades da navegação no Velho Chico e o momento de efervescência política e de organização popular, em 1958, foi fundado, em Pirapora, o Sindicato dos Trabalhadores Fluviais do São Francisco. Dois anos depois, os fluviais do São Francisco promoveriam uma longa greve com duração de 106 dias.

Sem investimentos para reformar os antigos vapores, cada vez mais com dificuldades para circular, a navegação do São Francisco foi se restringindo, nos anos seguintes, às pequenas embarcações, à medida que as rodovias se espalhavam pelo Sertão Mineiro. Brasileiro Braz informava que a situação, em outubro de 1975, apresentava apenas os vapores Wenceslau Braz, Benjamim Guimarães e São Francisco trafegando:

Realizavam cada um, duas viagens mensais, partindo de Pirapora nos dias 10 e 25 de cada mês.

O vapor Salvador estava em boas condições de tráfego, mas não era utilizado.

Encontravam-se encostados para reforma ou desmontagem os vapores Fernades Cunha e Barão de Cotegipe.

Em compensação foram adquiridos 7 possantes empurradores: Santa Alice, Santa Bárbara, Santa Catarina, Santa Dorotéa, Santa Efigênia, Santa Glória e Santa Fé.

Transporta cada um 800 toneladas de carga.

Para o transporte de passageiros foram adquiridas ainda as lanchas-ônibus “Juarez Távora” e “Costa e Silva” (BRAZ, 1977: 367).

O cinquentenário de Pirapora não encontrou a cidade com o mesmo ritmo de crescimento do seu nascimento, quando de um pequeno povoado se transformou rapidamente em uma cidade de importância regional. Porém, a sua urbanização se dava em passos largos: entre 1954 e 1961, o abastecimento de água e as ligações elétricas mais do que dobraram, atingindo, as primeiras, 1464 prédios e, as últimas, 1962 e os aparelhos de telefone somavam 295 instalados e mais 11 vendidos. No

entanto, logo após “cinquentar”, o município perde o distrito de Buritizeiro, em 1962, completando o quadro de emancipações iniciado nove anos antes, com a separação de Lassance, Várzea da Palma e Guaicuí.

Buritizeiro, Pirapora e a pressa do “progresso”

Buritizeiro surge como um município enorme, com uma área quase doze vezes maior que a de Pirapora, que possuía 581 km² contra 6.865 km² do primeiro (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1994). Essa diferença geográfica vai determinar características, em termos de distribuição da população e da economia, muito distintas: enquanto Buritizeiro será mais rural e voltado para a produção agropecuária, Pirapora terá um perfil mais urbano, com atividades voltadas para a indústria, o comércio, os transportes e os serviços. Essa realidade vai se aprofundar ao longo dos 1970, como mostra o quadro abaixo:

Tabela II : População ocupada, por setor de atividades (1970-1980)

MUNICÍPIO	TOTAL	AGRO-PECUÁRIA	ATIVIDADES INDUSTRIAIS	COMÉRCIO	TRANSPORTE, COMUNICAÇÃO, ARMAZENAGEM	
BURITIZEIRO	1970					
	3.875	2.735	268	114	66	692
	1980					
	4.237	3.190	309	113	78	547
PIRAPORA	1970					
	5.143	760	880	384	991	2.128
	1980					
	9.847	1.696	3.142	1.049	826	3.134

Fonte: Fundação João Pinheiro, 1994.

Os trabalhadores voltados para a agropecuária, representavam, em Buritizeiro, 70,1 % do total da população ocupada, em 1970; saltando esse percentual para 75,3 % dez anos depois. O município também experimentou um pequeno crescimento da população ocupada na indústria que passa de 6,9% para 7,3%, naquele período, mas que nem de longe se compara como que se observou em Pirapora. O número de trabalhadores industriais desse município aumentou três vezes e meia, na década de 1970 e o seu percentual no total da população ocupada cresceu de 17,1%, em 1970, para 31,9 %, em 1980 (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1994). Igualmente expressivo é o aumento dos que se dedicavam ao comércio que quase triplicou naquela cidade, enquanto se observa uma queda nos trabalhadores do transporte, comunicação e armazenagem, certamente, evidenciando o declínio da navegação do São Francisco.

No início dos anos 1970, Pirapora era uma cidade com apenas 16.830 pessoas, num total de 19.015 habitantes do município. O acesso por rodovia era ainda feito em estrada de terra, porque o asfalto só chegava até Corinto. Não possuía linha aérea regular, pois seu aeroporto só tinha pista de terra, no entanto, já dispunha de dois hotéis classe turismo, três clubes sociais e dois cinemas com 600 lugares cada. Sua rede de abastecimento de água apresentava 30% de ociosidade e tinha, então, 480 linhas telefônicas (COMPANHIA DE DISTRITOS INDUSTRIAIS, 1971). Contava com treze estabelecimentos de ensino primário e seis de secundário, um ginásio polivalente e três jardins de infância da rede oficial de ensino.

A grande mudança que esse município veio a experimentar, na década de 1970, está ligada à criação da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste - SUDENE, no final dos anos 1950 e com a inclusão do Norte de Minas em sua área de atuação. Em 1967, inicia-se a presença da SUDENE em Pirapora, com a realização de um encontro de investidores industriais e no ano seguinte é estabelecido o marco do seu futuro distrito industrial. A Prefeitura Municipal firma um convênio, em 1969, com o Conselho Estadual de Desenvolvimento visando atrair mais empresas e, dois anos depois, a própria área passa para a administração da Companhia de Distritos Industriais (ÁLVARES DA SILVA et al., 2000). Em publicação organizada por essa, em 1971, que inclui Pirapora entre outras seis cidades mineiras com distritos industriais em implantação, são apresentadas como algumas de suas vantagens: “Devido a sua inclusão na área mineira da SUDENE, Pirapora torna-se viável a vários projetos que utilizam ou não matéria prima local. Estes incentivos fiscais da SUDENE aliados aos auxílios do BNB já propiciam a instalação no Distrito Industrial de Pirapora de indústrias de Cervejaria, Amortecedores, Café Solúvel e Forjaria” (COMPANHIA DE DISTRITOS INDUSTRIAIS, 1971: 25).

Segundo essa publicação, naquele ano, já se encontravam em processo de implantação cinco empresas industriais, outras quatro estavam com seus projetos em análise pela

SUDENE e mais sete, se encontravam em fase de projeto, mas já tinham sua localização ali definida. Os investimentos realizados pelo Município estabeleceram uma grande área para a instalação desses empreendimentos, que se destacava pela sua localização: “O Distrito Industrial de Pirapora está situado entre o Rio São Francisco e a BR-365, trecho Pirapora-Montes Claros, numa área de 2.200.000 m², e fica distante do centro urbano apenas 3,5 km” (COMPANHIA DE DISTRITOS INDUSTRIAIS, 1971: 31).

Além da Prefeitura Municipal, investimentos feitos pela CEMIG, que tornaram a cidade capaz de realizar o “atendimento a qualquer tipo de consumidor”, e pela SUDENE e o BNDE, que financiaram a construção do sistema de saneamento básico, foram decisivos para a instalação de várias indústrias. Para viabilizar o transporte da produção foi concluída, em 1974, a BR-365, ligando Montes Claros, Pirapora, Patos de Minas e Uberlândia e, em 1977, terminado o asfaltamento da BR-496 do trecho entre Corinto e aquela cidade, facilitando o seu acesso à capital mineira (ÁLVARES DA SILVA et al., 2000). Também estava planejada uma retomada da vocação portuária de Pirapora, que em uma primeira etapa, deveria ser implantada “uma plataforma para granéis com capacidade de 150.000 t/ano e outra para carga em geral, com capacidade pra 50.000 t/ano” (COMPANHIA DE DISTRITOS INDUSTRIAIS, 1971: 28). O porto industrial foi inaugurado em 1981, recebendo, no ano seguinte, sua ligação ferroviária. A navegação do São Francisco no final do século XX, nada tinha dos românticos vapores, que começaram a circular cem anos antes: em 1999, a FRANAVE possuía 11 empurradores, 60 chatas graneleiras, uma lancha auto-propulsiva e cinco chatas de convés liso. Reunia uma capacidade instalada de 200 mil t/ano, mas que naquele e nos três anos anteriores, transportou, em média, menos do que um quarto deste volume (49.410 toneladas) (ÁLVARES DA SILVA et al., 2000).

O crescimento e a concentração nas atividades de transformação industrial de Pirapora, nessa década, são muito expressivos: enquanto o total de pessoal ocupado entre 1970 e 1980 se multiplica mais de 18 vezes, passando de 78 para 1.452, o número de estabelecimentos diminui de 44 para 38. Essa cidade, ao lado de Montes Claros, se transformou em um pólo regional do Norte de Minas, possuindo o segundo maior Produto Interno Bruto desta região, em 1985, posição que iria perder para Bocaiúva nos anos 1990. Também merece destaque a sua participação regional na arrecadação do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços – ICMS, que cresceu de 2,6%, em 1970, para 30,3% em 1994. Nesse ano, juntamente com Montes Claros, respondiam por 86,7% da soma deste tributo arrecadado no Norte de Minas, embora a população dos dois municípios representasse apenas 23% do total da região (REIS, 1997).

O PIB de Buritizeiro era, em 1985, bem menor do que o de Pirapora: enquanto essa somava quase 170 milhões de dólares, a primeira possuía apenas 24 e meio milhões; no entanto, o seu crescimento médio anual, entre aquele ano e o de 1995, foi superior ao deste município, em especial no período 1985-1990. Em termos regionais, o PIB

de Buritizeiro se situa em décimo lugar entre os 50 municípios da Região Mineira do Nordeste, naquele período (REIS, 1997).

A grande concentração econômica em alguns municípios do Norte de Minas foi fruto de uma política de incentivos fiscais promovida pelos governos da Ditadura Militar e que prosseguiu após o processo de redemocratização. Em 1997, dos 94 projetos industriais e agropecuários beneficiados pelo Fundo de Investimento do Nordeste - FINOR, nessa região, 75% deles estão localizados em Montes Claros, Pirapora e Várzea da Palma e 86 % dos projetos em implantação, no final dos anos 1990, também se dirigiam para esses três municípios (REIS, 1997).

Enquanto Pirapora foi contemplada com recursos deste fundo para empreendimentos industriais, Buritizeiro recebeu apoio para as atividades agropecuárias, recebendo oito projetos, entre 1970 e 1993, enquanto apenas dois se dirigiram àquele município. Estes investimentos apoiaram grandes grupos econômicos nacionais para implantar ali, principalmente, projetos de pecuária de corte, mas também voltados para a agricultura e a exploração de madeira (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1994a).

Também nas atividades rurais, os dois municípios se diferenciam, no período que vai de 1975 a 1985: em Pirapora, o percentual de estabelecimentos rurais que se dedicam à agricultura aumenta de 25% para 53%, diminuindo, de outro lado, aqueles que trabalham com a pecuária de 68% para 29%. Já em Buritizeiro, essa tendência também se observa, mas em proporções bem menores, crescendo o percentual dos que se dedicam à agricultura de 29% para 30%, embora esse tenha alcançado, em 1980, 35% e aqueles voltados para a pecuária diminuindo de 56% para 40%, naqueles dez anos.

Neste município, o crescimento maior se verifica no número de estabelecimentos que tem como atividade principal a silvicultura, que se multiplica quase por cinco, e que se dedicam a extração vegetal, que mais do que dobra, naquele período (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1994).

A expansão da agricultura em Pirapora está associada à introdução da irrigação naquele município, que, em 1970, não possuía nenhum hectare plantado com esse tipo de tecnologia. Em 1994, já contava uma área irrigada de 492 ha, onde funcionavam sete pivôs centrais, pertencentes a três proprietários, no entanto, é na fruticultura que a irrigação apresenta maior destaque neste município. Contribuiu para isso, a criação do Projeto Pirapora, com cerca de 1.500 ha, localizados na confluência dos rios das Velhas e São Francisco, realizada, em 1975, pela Superintendência do Vale do São Francisco (SUVALE) e concluída pela CODEVAF, em 1979. Essa iniciativa se situa numa política de desenvolvimento regional através de perímetros irrigados, com também aconteceu com os projetos Gorutuba e Jaíba, ilhas de grande consumo de recursos públicos, com uso de uma agricultura tecnificada, acessível, em geral, apenas para agricultores vindos de outras regiões (SATURNINO, 1994).

O Projeto Pirapora, em 1994, reunia 31 médios empresários, cada um com lotes em torno de 50 ha, em assentamento realizado pela Cooperativa Agrícola de Cotia (CAC). Naquele ano possuía 195 ha plantados com mangueiras, 180 com videiras, 44 com maracujazeiros, 40 com bananeiras, 30 com limoeiros, 9 com pinheiras e 1 com abacateiros. No ano anterior, produziu 4.000 t de frutas, sendo 2.669 de uvas Itália e Rubi, 266 de limão e 263 de maracujá, às quais se somam 657 de pepino. Esse projeto gerava 612 empregos permanentes na produção de uva, 97 na de manga e 20 na de banana (SATURNINO, 1994).

Buritizeiro também desenvolveu sua agricultura irrigada e, já em 1970, possuía 173 hectares dedicados a essa atividade. Em 1994, contava três proprietários que dispunham de oito pivôs centrais, cobrindo uma área de 417 hectares (SATURNINO, 1994), no entanto, essa era pequena se comparada ao total de seu enorme território. Os estabelecimentos que, em 1975, se dedicavam à agricultura ocupavam uma área 22 vezes menor quando comparada com aqueles que desenvolviam a pecuária; número que cairia para 18, dez anos depois, com o declínio desta atividade e o aumento da atividade agrícola (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1994).

Crescimento significativo também teve a extração vegetal, em Buritizeiro, pois além de o número de estabelecimentos mais do que dobrar em 10 anos, saltando de 56, em 1975, para 101, cinco anos depois, alcançando 122, em 1985, sua área passou de 39.020 para 111.047 hectares, no mesmo período. Assim, nesse último ano, esses estabelecimentos rurais possuíam uma área que era mais do que o dobro da ocupada por aqueles que desenvolviam a agricultura (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1994).

Também é expressiva a expansão da silvicultura: no Censo Agropecuário de 1970, apenas quatro informantes declararam possuir florestas plantadas, em Buritizeiro, totalizando uma área de 10.239 ha. O número de estabelecimentos rurais que se dedicavam à silvicultura, em 1975, chegou a sete, mas sua área representava 95.474 ha, porém cinco anos depois, eles já eram 18, com uma área de 167.037 há (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1994). O aumento dessas duas atividades está associado à necessidade de fornecer carvão, produzido a partir da vegetação nativa ou do plantio de maciços de eucalipto, para a indústria siderúrgica mineira, que apresentou grande expansão naquele período. Sem dúvida, o seu impacto ambiental, bem como aquele provocado pela indústria e pela agropecuária foi significativo, alterando profundamente a paisagem daqueles dois municípios.

Aspectos ambientais e sociais do desenvolvimento local

Em 1920, a área de matas do município de Pirapora correspondia a 22,7% do total do seu território (SILVEIRA, 1926). Passados 50 anos, a área de matas e florestas naturais desse município e dos de Buritizeiro, Várzea da Palma e Lassance, que antes a ele pertenciam, representava apenas 11,7%. É verdade que todo esse território ainda possuía 59,5% de pastagens naturais e 1,8% de terras em descanso (IBGE, 1970),

constituindo espaços manejados pelo homem, mas não completamente modificados. Os últimos trinta anos aprofundaram a destruição observada no período anterior e colocaram a região de Pirapora – Buritizeiro em destaque entre as que estão mais ameaçadas do ponto de vista ambiental.

Uma publicação realizada, em 1998, pelo Governo de Minas Gerais, a Fundação Biodiversitas e a Conservation International do Brasil, Biodiversidade em Minas Gerais: um atlas para a sua conservação, a região de Buritizeiro e Pirapora é apontada como de “importância biológica muita alta”. As margens do Rio São Francisco, onde estão aquelas duas cidades, são consideradas de “importância biológica extrema”. Essa classificação é atribuída à “alta riqueza de aves e mamíferos ameaçados”, à “alta riqueza de peixes endêmicos à bacia, no Estado” e à “reprodução de peixes de piracema”. A região é assinalada como ameaçada por indústrias, desmatamentos (ligados à pecuária, aos maciços de eucalipto e grandes projetos agrícolas), barramentos, poluição térmica e química de descargas de Três Marias e pela interseção de eixos de desenvolvimento (COSTA et al, 1998). Apesar de todas essas considerações e da enorme área do município de Buritizeiro, não havia, naqueles dois municípios, uma única unidade de conservação.

Não foi apenas no aspecto ambiental que todo esse conjunto de transformações resultou em danos profundos para aquela região, também apresentou impactos sociais negativos, apesar dos recursos públicos fartamente oferecidos, com a promessa de trazer a modernidade e gerar empregos, que desapareciam com o fim dos benefícios. A terra foi sendo concentrada cada vez mais e as cidades cresceram, multiplicando os problemas de reunir tanta gente, em tão pouco tempo e no mesmo lugar.

Pirapora e Buritizeiro experimentaram muito de perto as conseqüências da política de desenvolvimento regional. Entre 1985 e 1990, atraídas pela oferta de emprego urbano, as populações desses dois municípios apresentaram elevadas taxas médias de crescimento anual: 2,7% em Pirapora e 2,3% em Buritizeiro, superando o observado não só na região, como no estado e no país. No período, o PIB de Buritizeiro cresceu a uma taxa média anual de 4,5%, enquanto em Pirapora, alcançou 3,9%. Já entre 1990 e 1995, esses índices caíram para 0,3% e 0,1%, respectivamente, resultando em forte desemprego (REIS, 1997).

Em relação ao Índice de Desenvolvimento Humano - IDH, os dois municípios apresentam uma situação distinta quando comparados com a média do Norte de Minas: Pirapora nos anos 1970, 1980 e 1990 possui números sempre superiores; enquanto Buritizeiro se encontra, nesse mesmo período, em situação inferior. Assim, aquela cidade se situa acima do nível considerado baixo, mas não alcançando o patamar superior (acima de 0,800) e Buritizeiro sempre se manteve com índices abaixo de 0,500. É verdade que ambos apresentam um crescimento, principalmente entre 1970 e 1980, que já não se mostra tão significativo nos dez anos seguintes (REIS, 1997). É

importante destacar que o IDH-renda, entre 1970 e 1980, possui um crescimento muito expressivo, evidenciando o período de benefícios fiscais e investimentos maciços na região e uma queda considerável, quando essa política entra em declínio na década seguinte, refletindo, é verdade, uma tendência nacional, porém no caso dos dois municípios, a queda é muito mais significativa (REIS, 1997).

As dificuldades vividas por muitas famílias daqueles dois municípios, nos anos 1990, impulsionaram a sua união e a busca de projetos comunitários para geração de renda e a melhoria de vida. Nas cidades, muitas são as iniciativas de reunir pescadores, lavadeiras, artesãos, agentes populares de saúde, horticultores de fundo de quintal, quitandeiras, etc para partilhar seus problemas, buscar soluções econômicas e sociais e construir a cidadania no encontro com o outro. Nas áreas rurais, essa caminhada se concentra na luta pela terra e nos meios de permanecer nela com dignidade: posseiros e sem-terra resistem e tentam mostrar que o chão repartido frutifica em esperança de justiça social. Essas várias iniciativas, além dessa perspectiva, incorporam também a preocupação com a sustentabilidade dos seus projetos, buscando unir o uso com a preservação da natureza. Essas pequenas experiências vão construindo propostas concretas de políticas públicas voltadas para a maioria, refazendo a história daquelas que tantos impactos negativos deixaram para o povo e o meio ambiente da região. Para se ter uma idéia da diferença entre um e outro caminho pode-se tomar uma simples comparação: os dez projetos agropecuários financiados com recursos do FINOR, entre 1970 e 1993, oito deles em Buritizeiro e dois Pirapora, consumiram fortunas de recursos públicos e geraram apenas 369 empregos (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1994a). Os seis assentamentos, quatro no primeiro município e dois no segundo, realizados pelo INCRA, receberam investimentos muito menores e beneficiam diretamente 225 famílias. Se considerarmos que, em média, para cada família, pelo menos dois postos de trabalho são gerados com a sua entrada em um lote de terra, teremos um total de 450, ou seja, 20% a mais de empregos com mais distribuição de renda e menos destruição ambiental.

Cada experiência popular de união, de discussão de alternativas para os problemas vividos, de organização de projetos, de sua implementação, gestão e avaliação é uma escola, onde todos aprendem uns com os outros e com a sociedade, como se constroem políticas públicas com preocupações ambientais e sociais, que impulsionam o desenvolvimento local e regional, não só para Pirapora e Buritizeiro, mas para todo o país.

Referências

ÁLVARES DA SILVA, Breno; DINIZ, Domingos & MOTA, Ivan P. Bandeira. **Pirapora: um porto na História de Minas**. Belo Horizonte: Interativa, 2000.

BRAZ, Brasileiro. **São Francisco nos caminhos da História.** São Francisco: s/ed, 1977.

BURTON, Richard Francis. **Viagem de canoa de Sabará ao oceano Atlântico.** Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1977.

COMPANHIA DE DISTRITOS INDUSTRIAIS. **Distritos Industriais Montes Claros, Pirapora, Uberaba, Juiz de Fora, Santa Luzia, Sete Lagoas, Uberlândia.** Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1971.

COSTA, Cláudia M. R. et al (org.) **Biodiversidade em Minas Gerais: um atlas para a sua conservação.** Belo Horizonte: Fundação Biodiversitas, 1998.

COSTA, José Ribeiro. **Toponímia de Minas Gerais com estudo histórico da divisão territorial e administrativa.** Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1970.

ENGENHEIROS E ECONOMISTAS CONSULTORES. **O Médio São Francisco - Relatório Final do levantamento geo-econômico (1956-1957).** São Paulo: Comissão do Vale do São Francisco, 1957.

FERREIRA, Jurandyr Pires. **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros.** Rio de Janeiro: IBGE, 1959.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. **Anuário Estatístico de Minas Gerais 1990-1993.** Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1994.

_____. **Anuário Estatístico da Região Mineira do Nordeste 1994.** Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1994a.

HALFELD, H.G.F. **Atlas e Relatório concernente a Exploração do Rio de São Francisco - desde a Cachoeira da Pirapora até ao Oceano Atlântico.** São Paulo: Empresa das Artes, 1994.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATISTICA (IBGE). **Censo Agropecuário.** Brasília: IBGE, 1970.

LIMA, Noraldino. **No Valle das Maravilhas.** Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1925.

MATA-MACHADO, Bernardo Novais da. **História do sertão noroeste de Minas Gerais.** Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1991.

MATTA MACHADO, Fernando da. **Navegação do Rio São Francisco Rio de Janeiro**: Topbooks, 2002.

MATOS, Raimundo José da Cunha. **Corografia histórica da Província de Minas Gerais (1837) - Volume I**. Belo Horizonte: Arquivo Público Mineiro, 1979.

MELLO, Antônio de Oliveira. **As Minas reveladas (Paracatu no tempo)**. Paracatu: Ed. da Prefeitura Municipal de Paracatu, 1994.

MINAS GERAIS. **Minas segundo o Recenseamento de 1920**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1926.

PIERSON, Donald. **O homem no Vale do São Francisco**. Rio de Janeiro: Ministério do Interior/SUVALE, 1972.

POHL, Johann Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1976.

RAPM - Revista do Arquivo Público Mineiro. **Catálogo de Sesmarias**. Belo Horizonte, ano XXXVIII, 1988.

REIS, Geraldo Antônio. Algumas considerações sobre o processo de desenvolvimento recente da Região Mineira do Nordeste. SANTOS, Gilmar Ribeiro dos. **Trabalho, Cultura e Sociedade no Norte/Nordeste de Minas**: Considerações a partir das Ciências Sociais. Montes Claros: Best Comunicação e Marketing, 1997.

ROCHA, José Joaquim da. **Geografia Histórica da Capitania de Minas Gerais. Descrição geográfica, topográfica, histórica e política da Capitania de Minas Gerais. Memória histórica da Capitania de Minas Gerais**. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1995.

SATURNINO, Heloísa M. Atividades e Produtos de Importância Econômica da Área Mineira da Caatinga. **Informe Agropecuário**. Belo Horizonte: EPAMIG, v.17 n° 181, 1994.

SENNA, Nelson Coelho de. **Anuario de Minas Geraes**. Belo Horizonte: s/ed, 1918.

SILVEIRA, Victor. **Minas Geraes em 1925**. Belo Horizonte: Imprensa Oficial, 1926.

VEIGA, José Pedro Xavier da. **Efemérides Mineiras**. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1998.

WELLS, James W. **Explorando e viajando três mil milhas através do Brasil** - do Rio de Janeiro ao Maranhão. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro, 1995.

ZARUR, Jorge. **A Bacia do medio São Francisco (uma análise regional)**. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Conselho Nacional de Geografia, 1946.

Recebido para publicação em agosto de 2009

Aceito para publicação em setembro de 2009