

UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIAS
INSTITUTO DE CIÉNCIAS HUMANAS E LETRAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
POS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA DAS SOCIEDADES AGRARIAS

A ESTRADA DE FERRO GOIAS E O PROCESSO
DE URBANIZAÇÃO DE ANAPOLIS -1907-35

DISSERTAÇÃO APRESENTADA COMO RE-
QUISITO PARCIAL A OBTENÇÃO DO
TÍTULO DE MESTRE EM HISTÓRIA.



AUTOR: JUSCELINO MARTINS POLONIAL

ORIENTADOR: DRa LENI CASTELLO BRANCO F. FREITAS

MISCELINO MARTINS POLONIAL

A ESTRADA DE FERRO GOIAS E O PROCESSO
DE URBANIZAÇÃO DE ANAPOLIS - 1907-35

"Agora, porém, podemos registrar, com summa alegria, a notícia do proseguimento do progresso vivo, que é, de facto, a via férrea." (Jornal Voz do Sul, 28.02.1932).



INDICE

	PAGINA
CONSIDERAÇÕES INICIAIS.....	06
UNIDADE I - TEMPO DE MUDANÇAS: 1914-45.....	11
CAPITULO 1 - DA CRISE DO IMPERIALISMO A ERA VARGAS.....	11
1.1 - PALAVRAS INICIAIS.....	11
1.2 - A EXPANSÃO DO CAPITALISMO....	21
1.3 - DA CRISE DA PRIMEIRA REPÚBLI- CA A ERA VARGAS.....	32
NOTAS DO CAPITULO 1	41
CAPITULO 2 - DO GOVERNO DAS OLIGARQUIAS A CONSOLIDAÇÃO DO ESTADO AUTO- RITARIO EM GOIAS.....	47
NOTAS DO CAPITULO 2.....	64
UNIDADE II - ANAPOLIS: ESTRADA DE FERRO E URBANIZAÇÃO.....	65
CAPITULO 3 - CONSIDERAÇÕES INICIAIS.....	65
CAPITULO 4 - OS PRIMEIROS TEMPOS: 1870-1907..	70
NOTAS DO CAPITULO 4.....	80



CAPITULO 5 - O PROGRESSO ESTA CHEGANDO: 1907-	
1935.....	81
5.1. OS IMIGRANTES, A OCUPAÇÃO ESPACIAL E O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO.....	81
5.2. A CHEGADA DOS TRILHOS E OS MELHORAMENTOS URBANOS.....	97
5.3. A SITUAÇÃO DOS TRABALHADORES... NOTAS DO CAPÍTULO 5.....	113
CAPITULO 6 - ANAPOLIS APÓS A FERROVIA.....	120
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	131
BIBLIOGRAFIA.....	135
ARQUIVOS, JORNais E REVISTAS.....	143
DOCUMENTOS.....	144
ANEXOS.....	145.



AGRADECIMENTOS.

Agradeço a todas as pessoas que contribuiram para a realização deste trabalho.

A minha orientadora, Léna Castelo Branco F. Freitas, pelas sugestões, orientação e estímulo.

A Dra. Gilka Vasconcelos F. de Salles e ao Dr. Barsanufo G. Borges, pelas sugestões.

A Profa. Aurea M. Bandeira, pela revisão dos originais e a Cláudio Mendes Pereira, pelo apoio mecanográfico.

Aos meus pais, Alexandre e Lourdes Polonial, que me deram a formação básica.

A Anastácia Rodrigues de Paula, que participou de cada etapa do mestrado, opinando sobre os originais e tendo muita paciência com o autor.

As falhas existentes na dissertação devem ser computadas ao autor, apesar do grande esforço da orientadora.

Dedicado à Anastácia.



CONSIDERAÇÕES INICIAIS.

A proposta é analisar a relação entre o prolongamento dos trilhos até Anápolis e as mudanças a nível econômico, social, político, cultural e urbanístico provocadas pela chegada da ferrovia.

O que se pretender provar é que, com a perspectiva da chegada da estrada de ferro, mudanças significativas aconteceram no município e na região, como: a grande imigração, que determinou um crescimento populacional acima da média brasileira; o desenvolvimento econômico, com destaque para o comércio que importava e exportava os mais variados produtos, agrários ou manufaturados; as alterações na fisionomia urbana da cidade, com novas construções e maior ocupação do espaço urbano.

Com todas essas mudanças, Anápolis passou a ser o maior centro comercial do Estado, nos anos seguintes à chegada da ferrovia.

Limitaremos a nossa análise ao período de 1907 - quando Anápolis é elevada à condição de Cidade - a 1935 - quando a ferrovia chegou à cidade -, pois é, também, o período em que acontece a inserção da economia goiana na economia nacional, com o advento da I Guerra Mundial e a chegada da estrada de ferro. As culturas do café, depois do arroz, passam a dinamizar a economia local, com exportação dos produtos, consolidando a agricultura comercial. A grande

migração, a valorização das terras, o crescimento do núcleo urbano, tudo ligado à expectativa da chegada dos trilhos, propiciou o maior crescimento da população anapolina em todos os tempos.

Esse período corresponde à expansão do capitalismo para o interior do Brasil, contribuindo para a modernização das regiões incorporadas à economia de mercado, na forma de uma economia dependente. Barsanufo Borges assim descreve esse fenômeno histórico:

"Modernização dependente é entendida como modernização induzida. Um tipo de modernização imposta às regiões incorporadas ou inseridas à economia capitalista. Esta modernização dependente leva, de alguma forma, à modificação nas estruturas de produção e nas relações de produção das formas sociais dominadas. É uma forma de melhorar e adaptar as economias dependentes em função dos centros capitalistas hegemônicos."

(BORGES, 1990:11).

É também a fase de transição da ERA FERROVIARIA para a ERA RODOVIARIA, o que aconteceu devido à decadência da Europa após a I Guerra Mundial e à ascensão dos Estados Unidos como nova potência imperialista.

Dessa maneira, as rodovias e os automóveis foram ocupando o espaço das ferrovias e dos vagões. Essa questão será trabalhada mais detalhadamente no primeiro capítulo

desta dissertação.

Apesar da decadência do sistema ferroviário no Brasil, o prolongamento da ferrovia até Anápolis foi decisivo para o seu desenvolvimento econômico. As incipientes estradas e as péssimas condições em que se encontravam as rodovias existentes dificultavam o comércio na região. Dessa maneira, a ferrovia era vista pelos moradores de Anápolis como a esperança de dias melhores, a possibilidade de a cidade ligar-se aos centros econômicos mais ricos do Brasil.

Como não podemos analisar um fato histórico isolado, faremos uma interpretação do capitalismo no período em que delimitamos a nossa pesquisa. Para isto, dividimos o nosso trabalho em duas unidades.

A primeira, definida como "TEMPO DE MUDANÇAS: 1914:45", compreende dois capítulos:

O primeiro faz uma análise do imperialismo no período descrito. Como e porque aconteceu a passagem da ERA FERROVIARIA para a ERA RODOVIARIA, ligando esse fato à crise da Europa e à ascensão dos Estados Unidos no período. Ainda mostramos como essa mudança afetou o Brasil, até a crise do sistema oligárquico e a consolidação de uma nova ordem econômica, social, política e cultural com a Era Vargas.

O segundo capítulo analisa Goiás dentro deste contexto. A modernização dependente ligada à expansão ferroviária, à Revolução de Trinta e à consolidação do autoritarismo com Pedro Ludovico Teixeira.

A segunda unidade, definida como "ANÁPOLIS: ESTRADA

DE FERRO E URBANIZAÇÃO", compreende quatro capítulos:

O primeiro é uma introdução e apresenta a proposta do trabalho de pesquisa relacionando o desenvolvimento econômico da cidade com a chegada da estrada de ferro, e faz a periodização da evolução histórica de Anápolis.

O segundo analisa a evolução histórica de Anápolis desde os primeiros tempos, em 1870, até 1907, o que corresponde ao período de formação do núcleo urbano, até a elevação do mesmo à condição de cidade. Nessa fase predominou a economia de subsistência, a pecuária e o comércio incipiente de tropeiros.

O terceiro capítulo é a essência da dissertação. Estaremos trabalhando com a fase de maior crescimento populacional de Anápolis(1907-35), o que provocou mudanças significativas na economia e no espaço urbano. Destacamos as novas construções, o crescimento do setor terciário até ser hegemônico e a migração para o município.

Esse dinamismo está relacionado com o prolongamento dos trilhos, que chegaram a Anápolis em 1935. Estaremos analisando a expectativa dos moradores e os melhoramentos urbanos com o prolongamento dos trilhos até a cidade.

Ainda nesse capítulo, falaremos das condições dos trabalhadores na época, com destaque para os ferroviários.

O último capítulo da segunda unidade faz um estudo da cidade após a chegada da ferrovia. As mudanças no setor econômico, na malha urbana, e a crise no sistema ferroviário, até o momento em que a ferrovia já não era vista como progresso para a cidade, mas como atraso.

O trabalho não pretende esgotar o assunto, por entendermos que o fato histórico é construído pelo historiador, o que pode acarretar novas interpretações. Mas sabemos que é uma contribuição à historiografia goiana, no sentido de ampliar as discussões.

Para Anápolis, é um estudo original e, por isso, não temos a presunção de um trabalho sem equívocos. Tomos a consciência, contudo, de que o resgate histórico desse momento será útil para proporcionar novos estudos sobre a cidade.

Que os anapolinos começem a investigar a sua História é a nossa expectativa.

UNIDADE I - TEMPO DE MUDANÇAS : 1914-1945.

CAPITULO 1 - DA CRISE DO IMPERIALISMO A ERA VARGAS.

1.1 - PALAVRAS INICIAIS.

A Revolução de Trinta(1) em Goiás expressa o rompimento político entre as próprias oligarquias(2). Foi um questionamento do controle jurídico-político exercido pelos Caiado sobre a máquina estatal. Após 1927, "... a luta se centrou na questão da usurpação das terras, nos demandos do executivo e no pedido de intervenção federal no Estado." (MACHADO, 1990:50).

Isso se explica. Não havia em Goiás um operariado que pudesse pressionar o poder constituído, pois a nossa indústria era incipiente; nem tínhamos uma classe média, que

pudesse organizar grupos do lado pela reforma do estado; ou ainda, uma burguesia que, fazendo alianças com todos esses grupos, mais as oligarquias dissidentes, pudesse reformar o estado oligárquico até então hegemônico.

Essas foram as formações sociais vitoriosas no movimento de trinta a nível nacional, inexistentes em Goiás.(3).

No plano político nacional, a Revolução de Trinta contava com forças heterogêneas: operários, setores médios, burguesia industrial e setores agrários descontentes. Já em Goiás, "a oligarquia que toma o poder em 30 é dissidente ao grupo político oligárquico da capital"(LUZ & CHAUL,1992:126) , caracterizando uma homogeneidade das forças sociais no período.

Predominava no cenário político goiano o modelo de poder político do tipo oligárquico-coronelístico(4). As oligarquias excluídas desse modelo passaram a reivindicar reformas no Estado.

Dessas reivindicações ao atrito, e posteriormente ao movimento revolucionário, sobressaíram os produtores rurais do sul e sudoeste, contrários ao controle dos políticos da capital sobre a máquina estatal.

Esse grupo oposicionista estava ligado ao setor mais dinâmico da economia goiana. Da região da estrada de ferro e do Sudoeste, região mais próxima dos mercados do Sudeste, vieram as vozes contestadoras.

O grande desenvolvimento econômico dessa região não tinha correspondência na participação política. Além de

estarem afastados das decisões governamentais, esses grupos também tinham seus interesses econômicos contrariados. O retardamento no prolongamento dos trilhos, bem como a proibição na exportação de gado pelo governo estadual prejudicavam o desenvolvimento da região, causando grandes prejuízos aos produtores rurais e aos pecuaristas.

Tornava-se evidente a necessidade de inserção da economia goiana nos centros mais dinâmicos da economia nacional, o que era prioritário para os agentes econômicos da região.

A penetração do capitalismo no interior do Brasil, como frente pioneira e de expansão(5), chegou a Goiás com a estrada de ferro, na esteira da economia cafeeira. Esse processo fazia parte de um contexto maior, representado pela internacionalização da economia com o imperialismo.(6).

Na construção do fato histórico, precisamos estar atentos para a influência dos acontecimentos exteriores no contexto construído. Não é uma visão determinista, mas de maneira alguma podemos isolar a interpretação dos acontecimentos para não corrermos o risco de uma visão errônea dos mesmos.

Pensando assim, quando escolhemos o nosso objeto de estudo no espaço e no tempo, estamos pensando na maneira como ele se relaciona com o mundo exterior.

Com o advento do capitalismo, a economia globalizou-se. Era um momento em que o grande capital dominava as regiões não industrializadas da Ásia, América e África,

transformando-as em economias complementares das nações industrializadas.

No período entre guerras (1919-1939), aconteceram mudanças substanciais na economia mundial e não menos significativas ocorreram no Brasil. Em Goiás, essas mudanças traduziram-se na penetração dos trilhos e no contato cada vez mais amplo da economia goiana com a economia nacional.

A região da estrada de ferro foi a mais influenciada pela penetração do capitalismo. As cidades ao longo da ferrovia conheceram grande dinamismo econômico.

Sobre essa questão, afirma Barzanufo Borges:

"As primeiras cidades a sentirem o impacto da modernização foram Ipameri e Catalão. Em 1920 esses dois centros urbanos servidos pela ferrovia já se distinguiam da maioria das cidades goianas pelos seus aspectos urbanos modernos e seus traços culturais em geral."(BORGES,1990:104).

Em Anápolis, os trilhos só chegaram em 1935. Os anos anteriores à chegada da ferrovia foram marcados por profundas alterações em suas estruturas sociais . Entre 1907, quando Anápolis foi elevada à categoria de Cidade, e 1935, quando foi inaugurada a sua estação ferroviária ,essas transformações foram significativas, como: dinamismo comercial, grande migração para a cidade, construção de rede de esgoto e energia elétrica e outros melhoramentos urbanos .

A acumulação de capital foi significativa nos anos

posteriores, permitindo o surgimento de dois bancos na cidade, com o capital dos grupos econômicos locais. Tudo isso refletia o surto do progresso no município, sendo a perspectiva da vinda da estrada de ferro a principal responsável pelo desenvolvimento.

é importante lembrar que essas mudanças estavam imbricadas com um contexto maior: a expansão do capitalismo no interior do Brasil. Isso não quer dizer que não houvesse condições internas locais, decisivas no processo. Elas existiram, e serão analisadas em tempo próprio. Por ora, será feita uma análise mais geral do capitalismo internacional e sua ação no Brasil.

A Revolução Industrial alterou de forma substancial o modo de viver do homem moderno. O processo de urbanização amontoava os homens nas cidades, sem as mínimas condições de higiene. Isso modificou radicalmente o comportamento de uma população acostumada com a vida no campo, prejudicando de forma sensível a classe trabalhadora em formação. Debilitada em todos os aspectos do seu dia-a-dia, seja do ponto de vista social, econômico e/ou biológico, essa parcela da sociedade tinha poucas expectativas com o seu futuro.

Um relato das condições de vida da classe trabalhadora, antes do advento da grande indústria, é oferecido por Engels:

"...os trabalhadores viviam uma existência em geral suportável e levavam uma vida honesta e

tranquila, em tudo piedosa e honrada; a sua situação material era bem melhor que a dos seus sucessores; não tinham necessidade de se matarem de trabalhar, não faziam mais do que desejavam e, no entanto, ganhavam para suas necessidades e tinham

tempo livre para um trabalho são no jardim ou no campo, trabalho que era para eles uma forma de descanso, e podiam, por outro lado, participar nas distrações e jogos dos seus vizinhos; e todos esses jogos, malha, bola etc., contribuiam para a manutenção da sua saúde e para o seu desenvolvimento físico."(ENGELS,1985:12).

Situação inversa é encontrada após o advento da grande indústria. As moradias insalubres debilitavam a saúde dos operários. Assim se refere Engels à cidade inglesa de Manchester:

"As poucas centenas de casas provenientes da velha Manchester já foram abandonadas há muito tempo pelos seus primitivos habitantes; foi a indústria que fez com que fossem invadidas por multidões de operários que atualmente as habitam; foi a indústria que obrigou a construir em cada espaço que separava estas velhas casas, a fim de ai abrigar as massas que obrigava a vir do campo e da Irlan-

da; foi a indústria que permitiu aos proprietários destes estabulos alugá-los como se fossem habitações de seres humanos, explorando a miséria dos operários , minando a saúde de milhares de pessoas em seu exclusivo proveito; foi a indústria que fez com que o trabalhador, recém-libertado da servidão , pudesse ser utilizado de novo como simples material,como coisa, a ponto de ter de se deixar encerrar em habitações, que ninguém mais ocuparia, assumindo o direito de deixá-la cair em ruínas, por um alto preço. Isto foi obra da indústria, exclusivamente, ela que não poderia existir sem estes operários, sem a miséria e a servidão destes seres. "(ENGELS, 1985:66).

A urbanização é um fenômeno dos novos tempos, com origem na Revolução Industrial, pois "foi grande o impulso tomado pela urbanização a partir do pleno desenvolvimento da industrialização."(SPOSITO, 1991:49).

Mudanças expressivas ocorreram com essa nova ordem internacional : crescimento constante e desordenado da população urbana, grande migração do campo para a cidade, internacionalização da economia, entre outras.

Muitas vezes entendida como progresso, essas mudanças eram saudadas pela população atingida com o maior otimismo. Dos símbolos da nova era, a estrada de ferro personificava a própria substância do progresso capitalista.

Mas não havia unanimidade sobre a questão. Se,

de um lado, a ferrovia representava a modernidade, a grande obra do capitalismo (HOBBSBAWM, 1991:612), de outro, era vista como forma de dominação do imperialismo sobre os países atrasados. (LENIN, 1987:96).

De qualquer forma, a chegada da ferrovia era sempre sinal de novos tempos, conforme assinalava o jornal Voz do Sul em 22.01.1933(7). Seria a estrada de ferro veículo de novas idéias, numa luta constante entre o "velho", representado pela economia natural, e o "novo", tendo como referência a era das máquinas (BORGES, 1990:23).

Com a proposta de renovação através das ferrovias, o capital internacional ampliava sua área de influência. "O 'boom' ferroviário proporcionou aos ingleses capitalistas, além das exportações de bilhões de libras em forma de empréstimos e investimentos diretos e das exportações de bens de capital, a abertura de mercados para os bens de consumo manufaturados." (BORGES, 1990:22).

Dessa maneira, a implantação das estradas de ferro obedecia à lógica da expansão capitalista. As ferrovias localizavam-se em áreas estratégicas para o capital, mesmo que com isso provocasse, no país dominado, desequilíbrios regionais, agravando a questão social.

De inicio, o que parecia um benefício para todas as pessoas de uma determinada localidade, com o tempo passou a representar um problema. O capital internacional e os seus associados eram beneficiados no Brasil, passando a controlar os setores estratégicos da economia nacional, em

detrimento do desenvolvimento local" (BORGES, 1990:31).

No caso específico de Goiás, a expansão ferroviária fazia parte de uma proposta maior, que era a ocupação do interior do Brasil no processo de frente de expansão do capitalismo.

Segundo Nasr Chaul, "com a penetração da Estrada de Ferro a economia goiana experimenta um ascensional desenvolvimento, uma vez que, cada vez mais, Goiás se inseria na economia de mercado, na medida em que tal investimento acelerou o processo de compra e venda de mercadorias." (1988:25).

As mudanças não foram bem recebidas por parcelas dos tradicionais chefes políticos goianos, os quais levaram criado obstáculos ao prolongamento da ferrovia (CAMPOS, 1987:42). Nesse caso, manter o atraso servia assegurar a dominação.

Essa análise explica parte da realidade goiana, pois que não havia unanimidade entre as oligarquias sobre o prolongamento dos trilhos. Especificamente no caso de Anápolis, a oligarquia Pina, que dominava a política local, teve participação decisiva no prolongamento dos trilhos entre Leopoldo de Bulhões e Anápolis. Não foram, portanto, todos os chefes oligárquicos que obstacularizaram a expansão da ferrovia em Goiás, mas parte deles. Voltaremos a essa discussão no capítulo 3 de forma mais detalhada.

Dentre os vários projetos de prolongamento dos trilhos (8), a ferrovia em Goiás deveria chegar ao Rio Araguaia e viabilizar a ligação do Estado com o Norte do País, a ser feita pelo rio Araguaia.

O projeto não foi implementado. A estrada de ferro parou em Anápolis. Os anos que antecederam à inauguração oficial da estação anapolina foram de grande expectativa para a população local. Os trilhos chegaram à cidade no dia 7 de setembro de 1935.

1.2 - A EXPANSÃO DO CAPITALISMO.

Até chegar a Anápolis, a história da ferrovia esteve ligada à expansão do capitalismo, rumo ao interior do Brasil. Vejamos como isso aconteceu.

Utilizaremos a periodização do capitalismo internacional de Paul Singer na perspectiva de análise do Brasil na Primeira República (SINGER, 1989:347-349).

O primeiro período estende-se de 1770 a 1870, e assiste à afirmação da hegemonia da Inglaterra; o segundo, de 1870 a 1918, compreende a fase da corrida imperialista; e o terceiro período, após 1918, corresponde à crise do capitalismo internacional, levando à reorganização do mesmo em relação aos países atrasados com o investimento de capitais no setor industrial dos países dependentes.

Buscavam-se, dessa maneira, nesse último período, "...tornar muito mais flexível a divisão internacional do trabalho, compatilizando-a com a industrialização de países que nem por isso deixam de ser periféricos ou dependentes" (SINGER, 1989:349).

Interessam-nos os dois últimos períodos. O segundo marca a rivalidade entre as potências, "...o fim da hegemonia britânica e o inicio das rivalidades interimperialistas, cujos principais protagonistas seriam a Grã-Bretanha, a Alemanha e os Estados Unidos (SINGER, 1989:348).

Especificamente na América Latina, em 1914, dos US\$ 7.569.000 dólares aplicados na região, a Inglaterra contribuiu com 47,36%, os Estados Unidos com 16,42%, a França com 9,40% e a Alemanha com 4,23%. A participação dos outros países imperialistas chegou a 20,59% (VER QUADRO I) .

QUADRO I

INVESTIMENTOS PRIVADOS ESTRANGEIROS NA AMÉRICA LATINA EM FINS DE 1914 (em milhões de dólares)

SETORES	G-Br.	França	Alem	EUA	outros	Total
Agricultura..	12	-	-	239	4	255
Mineração....	101	3	-	415	11	530
Petróleo.....	4	-	-	136	-	140
Ferroviás....	1.667	152	15	305	203	2.342
Serv. Públco.	546	17	75	127	149	914
Manufaturas..	83	-	-	17	462	562
Comércio.....	2	-	-	34	449	485
Outros.....	1.170	539	230	121	281	2.341
 TOTAL.....	 3.585	 711	 320	 1.394	 1.559	 7.569

FONTE: El financiamento externo de América Latina.

New York, Cepal, ONU, 1964. Apud FALCON & MOURA, 1989:111).

Na América Latina o investimento no setor ferroviá-

rio recebeu a maior soma de capitais, simbolizando a expansão do imperialismo. Como afirmam Falcon & Moura:

"No caso americano, a expressão típica da expansão imperialista de 1870-1914 é o investimento em ferrovias, empresas de serviço público e atividades primárias... Por ordem de importância, as potências investidoras eram Grã-Bretanha, Estados Unidos, França e Alemanha; em escala muito menor, Bélgica, Holanda e Suíça."(1989:109-110).

Dessas aplicações, a maior parte estava destinada às ferrovias, com 30,94% do total, seguindo-se os serviços públicos com 12,07% e as manufaturas, com apenas 7,42%.

Os países capitalistas investiram em setores estratégicos. "Os transportes, especialmente as ferrovias, foram os setores que mais atrairam investimentos estrangeiros para a América Latina(...) por ocuparem uma posição estratégica na expansão da economia dependente e por servirem aos interesses da indústria capitalista."(BORGES,1990:33).

A hegemonia inglesa na América Latina é evidente nessa fase do imperialismo. Vimos, anteriormente, que quase a metade dos capitais aplicados na região vinham da Grã-Bretanha. No caso das ferrovias, essa presença é de mais de 2/3, mais especificamente 71,18%, contra 13,02% dos Estados Unidos e apenas 6,49% da França.

O mesmo predomínio da Inglaterra é encontrado nos

serviços públicos: os ingleses com 59,74%, os norte-americanos com 13,89%, os alemães com 8,20%, superando os franceses que investem apenas 1,86% no setor.

Em aplicação de capitais, a Inglaterra detinha a hegemonia sobre a América Latina. No entanto, não era um investimento visando desenvolver a região, pois os capitais eram aplicados preferencialmente em regiões lucrativas para os investidores.

Não havia interesse em criar uma rede ferroviária integrando o país, mas apenas um sistema viário para facilitar a exportação dos produtos primários para as nações industrializadas. Essa orientação resultou em níveis diferenciados de desenvolvimento, nos países dependentes do grande capital.

No Brasil, a expansão ferroviária seguiu a rota do café, rumo ao interior. Era o caminho preferencial, por ser o mais lucrativo, mas não o único.

Fora do caminho do café, não havia interesse maior em aplicar capitais na construção das ferrovias. Essa orientação determinou níveis desiguais de desenvolvimento regional. A penetração capitalista na agricultura será visível apenas na região do café e das ferrovias, porque "a ferrovia introduz, ao encurtar as distâncias, a tecnologia que viabilizará economicamente a utilização das terras, possibilitando a introdução capitalista na agricultura."(SPINDEL,1979:42/43).

Essa situação obedecia à lógica da dominação do

imperialismo. Os investimentos de capitais internacionais no sistema ferroviário cresceram mais na Ásia, América e colônias, do que na Europa e América do Norte. Esses investimentos estavam direcionados para criarem condições de exportação dos produtos primários das primeiras para as últimas regiões.

Entre 1890 e 1913, a expansão do sistema ferroviário nos Estados Unidos foi de 53,35%; na Europa a extensão dos trilhos teve um crescimento de 54,46%. A maior parte dos investimentos no setor destinaram-se às regiões controladas pelo grande capital, onde os trilhos obtiveram um aumento de 177,60% em quilômetros no período. Esse crescimento foi tanto relativo, quanto absoluto (V. QUADROS II e III).

QUADRO II
CRESCIMENTO DAS VIAS FÉRREAS NO PERÍODO DE
1890 A 1913 , EM QUILOMETROS E PERCENTAL

REGIÃO	KM	%
EUROPA.....	122	54,35
ESTADOS UNIDOS.....	143	53,35
PAISES DEPENDENTES..	222	177,60

FONTE:DADOS TRABALHOS PELO AUTOR COM BASE
NOS NÚMEROS DO QUADRO III.

QUADRO III
VIAS FÉRREAS (EM MILHARES DE QUILOMETROS)

	1890	1913	DIFERENÇA
	PARA MAIS		
EUROPA.....	224	346	122
ESTADOS UNIDOS.....	268	411	143
CONJUNTO DAS COLONIAS.	82	210	128
ESTADOS INDEPENDENTES	125	347	222
OU SEMI-INDEPENDENTES			
DA ASIA E AMÉRICA....	43	137	94
 TOTAL.....	 617	 1.104	 487

FONTE:LENIN,1987:96.

é bem verdade que as ferrovias traziam vantagens econômicas consideráveis. Reduziam os custos dos transportes, elevavam a produtividade e economizavam mão-de-obra. No final do processo de produção, o produto ficava com o preço menor, tornando-se competitivo. Mas a quem caberiam os lucros com a grande inovação tecnológica?

Está claro que o capital investido no setor ferroviário não era no sentido de desenvolver o País.

Reportemo-nos às palavras de Eduardo Galeano:

"Muitos dos empréstimos se destinavam a financiar ferrovias para facilitar o embarque ao exterior dos minerais e alimentos. As vias férreas não constituiam uma rede destinada a unir as diversas regiões interiores entre si, mas conectava os centros de produção com os portos. O desenho coincide ainda com os dedos de uma mão aberta: desta maneira, as ferrovias, tantas vezes saudadas com estandartes do progresso, impediam a formação e o desenvolvimento do mercado interno."(1989:216)

Dessa maneira, a penetração ferroviária no Brasil não estava voltada para o desenvolvimento da nossa economia, mas buscava facilitar o escoamento dos nossos produtos primários para atender às necessidades dos países imperialistas. A ferrovia estava sempre ligada aos portos, com o objetivo de exportar a nossa produção. (SINGER, 1986:215).

Como afirma A. Gunder Frank:

"a rede ferroviária(...), longe de ser uma rede, era radial e ligava o interior de cada país, e algumas vezes de vários países, com o porto de entrada e saída, o qual, por sua vez, estava ligado à metrópole.(1980:205)".

A segunda fase do capitalismo, quando o sistema

ferroviário dos países dominados cresceu 177,60% , tem o seu limite na Primeira Guerra Mundial. O confronto militar entre as grande potências redividiu a área de influência de cada uma das nações imperialistas sobre os países periféricos.

A fase iniciada após 1918 corresponde a um momento de transição do capitalismo internacional, com limite no fim da Segunda Guerra Mundial, em 1945. Esse período marca a ascensão da hegemonia do capital dos Estados Unidos no Brasil e a queda paulatina da presença dos capitais ingleses.

Após a Primeira Guerra Mundial, são definidas novas áreas de expansão do capitalismo internacional. Nessas novas regiões, "...acelera-se a substituição de capitais ingleses, franceses, holandeses, alemães, por capitais americanos. O Brasil será uma dessas áreas". (SODRÉ, 1987:315).

Em perspectiva global, aconteceram a decadência da Europa e a ascensão dos Estados Unidos no controle da economia internacional. Paulatinamente, os norte-americanos ocupam os espaços deixados pelos europeus.

No caso do Brasil, os ingleses perdem o mercado nas relações comerciais. Esse mercado passa a ser ocupado pelos Estados Unidos, como afirma Paul Singer:

"Como fornecedor de produtos, a maior parte dos manufaturados, os Estados Unidos superam a Grã-Bretanha a partir do período entre-guerras, que marca o declínio definitivo da influência britânica no Brasil." (1989:370).

Essa alteração no quadro mais geral do imperialismo teve implicações decisivas na economia nacional, com destaque para as mudanças ocorridas no setor dos transportes.

Para Paul Singer, após a I Guerra Mundial, inaugurava-se a ERA RODOVIARIA. O Brasil optava pelas rodovias sem ter petróleo ou fábrica de automóveis. "Tudo era importado: as máquinas e equipamentos para abertura de estradas, os veículos e suas peças, o combustível e lubrificantes." (SINGER, 1989:371).

Os capitais investidos eram predominantemente norte-americanos, com diminuição das aplicações inglesas. Os investimentos destes em ferrovias declinaram, provocando crise no setor. A situação obrigou o governo a comprar as empresas ferroviárias, pois já não eram lucrativas para os ingleses.

Paul Singer analisa esse processo:

"Assim, enquanto as grandes companhias automobilísticas americanas, como a General Motors e a Ford se instalavam no Brasil, abrindo um mercado que iria se expandir rapidamente, o capital inglês continuava investido nas ferrovias, que com o tempo se tornariam deficitárias e acabariam sendo encampadas pelo governo." (1989:371).

De fato, já em 1929, 67% do sistema ferroviário

brasileiro estava controlado pelo governo, estadual ou federal. (SINGER, 1989:388). As aquisições dessas empresas ferroviárias de capital privado foram sempre desvantajosas para o Tesouro Nacional. (PRADO JÚNIOR, 1986:306).

Toda a ação do capital norte-americano tinha por fim minimizar a influência européia e consolidar a sua própria liderança sobre as economias latinas. Foi um processo lento, mas contínuo, até a hegemonia alcançada após a Segunda Guerra, "...quando o Brasil passa a ocupar o segundo lugar, junto com Cuba, como recipiente de inversões diretas americanas na América Latina. (SINGER, 1989:373).

Como afirma Barzanufo Borges:

"a ERA RODOVIÁRIA no Brasil iniciou, portanto, no momento em que a economia nacional mudava seu centro dinâmico para o setor de mercado interno e transitava da dependência do capital britânico para a área de influência e domínio do capital norte-americano". (BORGES, S.D:II).

Ao mesmo tempo que ocorria essa transição do capital inglês para o norte-americano no total dos investimentos no Brasil, o sistema oligárquico apresentava sinais de esgotamento político. A década de vinte marcou o ocaso do sistema oligárquico-coronelístico.

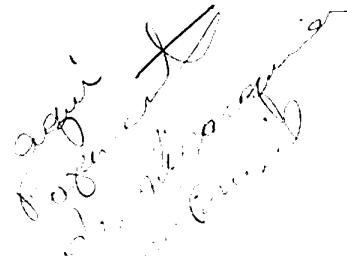
No período entre as duas grandes guerras (1919-39), ocorreram mudanças decisivas na estrutura da sociedade brasi-

leira. O desenvolvimento industrial, a urbanização, o fortalecimento dos setores médios e do operariado, determinaram a formação de novos agentes sociais e políticos, que passam a questionar o sistema de poder da República Velha.

Esse processo é o que passamos a analisar a partir de agora.

1.3 - DA CRISE DA PRIMEIRA

REPÚBLICA A ERA VARGAS.



A Revolução de Trinta trouxe o fim da Primeira República. Representou a concretização do confronto político, unindo interesses diversos – as oligarquias dissidentes, a burguesia industrial, as classes médias e o operariado – contra as oligarquias do café. Nas palavras de Boris Fausto, "a revolução de 30 fora uma revolta contra São Paulo." (FAUSTO, 1990:425).

Vejamos por que isso aconteceu.

A República Velha (1889-1930), ao mesmo tempo que assistiu à institucionalização de um poder caracterizado como oligárquico-coronelístico, presenciou mudanças significativas na estrutura da sociedade brasileira.

A industrialização foi uma das alterações de maior importância ocorrida no período, até porque gerou todo um processo de urbanização, com o fortalecimento de novas classes sociais e o predominio de uma mentalidade de mudanças.

Nesse período histórico, na perspectiva econômica, temos o modelo definido como industrialização por substituição de importações. A indústria brasileira ainda era incipiente e de baixo nível tecnológico. Como afirma Paul Singer:

"Há muito trabalho manual e pouca maquinaria; é

fraco o capital disponível para a nossa industrialização, não fabricamos máquinas, armas, veículos, senão que fabricamos artigos de consumo com máquinas importadas."(1986:216).

O investimento do capital internacional no setor secundário é restrito. Pela análise do Quadro I, notamos que apenas 7,42% desse capital aplicado no Brasil era destinado à indústria manufatureira.

De qualquer maneira, é nessa fase que se constrói a oposição ao sistema político dominante na República Velha, exatamente pelas transformações provocadas por essa indústria de baixo nível técnico. É uma crítica ao modelo político-jurídico do estado oligárquico, que se acentuaria na década de vinte, liderada pelos grupos sociais urbanos e pela oligarquia dissidente.

Boris Fausto afirma:

"A crise política que surge na Primeira República, após a Primeira Guerra Mundial, se revela em dois aspectos; no descontentamento de um grupo funcional, o Exército; na crescente insatisfação da população urbana, de algum modo associada à classe média , que o sistema não absorve. (1990:403).

Encontramos esse descontentamento também no seio das próprias oligarquias. Na Campanha Civilista de 1910, na

Reação Republicana de 1922 e na Aliança Liberal de 1930, os grupos políticos periféricos⁽⁹⁾ das oligarquias questionaram o controle do Estado pelos produtores de café.

Na verdade, era apenas um questionamento jurídico-político, já que tanto governo quanto oposição pertenciam ao mesmo grupo econômico, social, político e cultural.

Não resta dúvida de que foi do setor urbano o batedor mais forte contra a estrutura de poder oligárquico-cafeeiro, hegemônico na República Velha.

Forças políticas variadas acabaram por compor a Aliança Liberal, em 1930. A ideia da unidade nacional passa a prevalecer, sustentando a tese do Estado Unitário, eliminando o próprio conceito de luta de classes. A construção desse Estado, porém, só seria concretizado com o Estado Novo.

Os "revolucionários" buscaram um programa mínimo que pudesse unir diferentes grupos sociais, como a burguesia, oligarquia dissidente, classes médias e operariado.

Genericamente, essas propostas incluiam a valorização e moralização dos três poderes, bem como equilíbrio entre eles; maior centralização do poder executivo; e reformas políticas. Observa-se claramente a preocupação da reforma do Estado. É uma questão que demandaria a alternância do poder, sem mudanças significativas na estrutura da sociedade. Não havia propostas claras para mudança no quadro social e econômico do País.

A falta de um programa definido legava ao movimento

de 30 uma perspectiva ideológica, em detrimento de propostas concretas que pudessem alterar o quadro econômico, social, político e cultural do País. Como afirma Edgar de Decca:

"A Revolução de Trinta pertence, portanto, ao movimento da ideologia, uma vez que tal idéia, resultado da luta de classes, é também o seu ocultamento e a dimensão simbólica mais extensa do exercício de dominação em torno dos anos trinta."(1992:74).

A construção do Estado após a Revolução de Trinta tinha como ponto central a identidade nacional. Era a construção da nação, movimento que já vinha crescendo durante toda a década de vinte.

O tenentismo, a semana de arte moderna, entre outros, determinaram uma nova ordem de idéias que sedimentaram o nacionalismo. No Governo de Getúlio Vargas, na fase do Estado Novo(1937-45), o projeto seria concretizado.

Nessa nova ordem, o Estado é a cabeça, e a nação o corpo."Classes , grupos, indivíduos encontram o seu lugar na hierarquia que rege o corpo pronto da nação"(LENHARO,1989:35).

É a idéia de um corpo uno, disciplinar, com o Estado fazendo o papel controlador dos conflitos.É um Estado que se hipertrofia para garantir a construção do autoritarismo, até porque as diferentes classes sociais que participaram do processo revolucionário não tinham como apresentar um

Impacto da Revolução de 30
projeto alternativo que pudesse ser hegemônico.

Essa era na verdade a única proposta concreta dos "revolucionários de trinta", a reforma do Estado. Fora isso, nada mais havia de objetivo. É bem verdade que houve um corte na hegemonia da oligarquia cafeeira, mas de maneira nenhuma o café deixou de ser prestigiado após a Revolução.

As forças heterogêneas que assumem o Estado Brasileiro com o movimento revolucionário não tiveram como apresentar um programa mínimo para o Brasil. "Como dizia o General Góis Monteiro, trinta anos depois: 'não havia propriamente um programa revolucionário, pois o programa da Aliança Liberal existia apenas como documento histórico de fraseologia vã e vazia'." (BASBAUM, 1991:16).

A construção do autoritarismo foi possível exatamente devido ao vazio programático do governo revolucionário.

Na concepção dos tenentes revolucionários de 30, a balbúrdia marcava o período de governo das oligarquias. Eleições fraudulentas, uso da violência, um país agrário e atrasado, a apropriação do Estado pelos proprietários rurais, tudo isto só seria eliminado da vida pública brasileira com uma grande purificação na forma de exercer a prática política no País. Saberia ao exército salvar o Brasil dessa confusão. Mais uma vez o caráter autoritário do movimento estava presente.

Nesse caso específico, as Forças Armadas aparecem como salvadoras da Nação. Como afirma Raimundo Faoro:

"Ficam só o Exército e a Marinha como instituições nacionais, e únicas forças com esse caráter, e só à sombra delas é que, segundo a nossa capacidade de organização, poderão organizar-se as demais forças na nacionalidade..." (1989:695/696).

Ac lado desse estado autoritário, que se formaria na década de trinta, triunfando no Estado Novo, o governo revolucionário apresentava outras propostas. É bem verdade que em última análise o caráter autoritário predominava em todas elas. Algumas dessas propostas do novo governo tiveram implicações em Goiás.

Após 1930, acentuar-se o processo de urbanização do Brasil. É o período de formação do mercado interno, que tem na industrialização a alavanca que impulsiona a dinamização da rede urbana.

Sobre esse processo de integração do espaço nacional com base no desenvolvimento industrial, Neide Patarra assinala:

"...Inicia-se o processo de unificação do espaço económico, ou seja, a unificação dos mercados de capital e trabalho, tendo a indústria como fulcro de acumulação do capital."(1986:254).

Isto foi possível devido à melhoria do sistema de

transporte, tanto ferro-oviário, quanto rodoviário, e, principalmente, devido à política de integração do Brasil direcionada pelo governo de Getúlio Vargas.

Com essa perspectiva, foi desenvolvido o projeto da MARCHA PARA O OESTE, com a "intenção da conquista territorial e da integração espacial do país" (LENHARO, 1986:13), e visando criar uma sociedade homogeneizada ideologicamente. Para o Presidente Vargas, seria o momento de consolidar os alicerces da nação brasileira, combinando colonização e industrialização. (LENHARO, 1986:22-23).

A integração seria desenvolvida de maneira a obedecer a lógica de um IMPERIALISMO BRASILEIRO, definido por Getúlio Vargas, em citação de Alcir Lennaro:

"No Brasil uma faixa é agente e sujeito da economia nacional; a outra é apenas objeto, servindo como mercado de consumo de manufaturas, em troca de matérias-primas ou produtos extrativistas." (LENHARO, 1986:23).

As regiões industrializadas ganhavam a condição oficial de centros condutores da economia, e os estados agrários, como Goiás, a de periferia.

O objetivo maior dessa política de integração era criar um corpo nacional monolítico, sem contradição. Para isto, foram idealizadas as colônias agrícolas. Controladas diretamente pelo Ministério da Agricultura, elas "foram

pensadas como verdadeiras 'autarquias', réplicas, em miniatura, do mercado nacional, microcosmo económico do país."(LENHARD,1986:47).

Tinha-se em vista a reconstrução do país de forma harmônica, sem conflitos, um grande corpo conduzido pelo cérebro, o Estado.

A idéia mais geral, de acordo com Alcir Lenhard, era a de "...criar um novo conceito de trabalho e trabalhador, uma contrapartida do que já se praticava no setor urbano-industrial: o forjamento do trabalhador despolitizado, disciplinado e produtivo."(1989:14-15).

O governo Vargas, em última análise, pretendia criar um corpo nacional, no qual cada organismo social teria uma função específica, actuando de forma sincronizada no tecido da sociedade. O fundamental era que as diferenças económicas, sociais, políticas e culturais deveriam ser eliminadas.

Agindo assim, Getúlio Vargas sedimentava as bases do autoritarismo no Brasil, que teria no Estado Novo a expressão maior dessa proposta de unidade e integração nacional.

A política de ocupação do espaço nacional, de integração, de criação do mercado nacional e de uma sociedade monolítica exigia a melhoria do sistema de transportes. De assim o Brasil poderia comunicar-se mais rapidamente, estabelecendo uma articulação que viabilizasse a formação da nação brasileira.

A expansão da rede rodoviária será predominante nessa nova ordem, mesmo porque a influência dos capitais norteamericanos passava a ser maior. Não obstante a decadência das ferrovias, o prolongamento dos trilhos em Goiás também será efetivado em 1935, chegando até Anápolis, ponto terminal da Estrada de Ferro Goiás.

NOTAS BIBLIOGRAFICAS.

1. O termo Revolução de Trinta é contestado por Florestan Fernandes em "O QUE É REVOLUÇÃO", e por Jacob Gorender em "A BURGUESIA BRASILEIRA", os quais viram no movimento um golpe de estado, já que não aconteceram mudanças estruturais na sociedade brasileira. É uma interpretação com base no materialismo histórico, que aponta os proletários como os condutores do processo revolucionário.

Afirma Jacob Gorender sobre a revolução: "Se aceitarmos a concepção segundo a qual toda revolução consiste na substituição de um modo de produção antiquado por outro novo e pela derrubada da velha classe dominante do poder político e sua conquista por uma nova classe dominante, então devemos concluir que, em 1930, não houve revolução no Brasil" (GORENDER, 1988:62).

Para Florestan Fernandes, a revolução no século XX está determinada pelos trabalhadores, e não pela burguesia. Afirma que, "no nível mais amplo, a noção de revolução tem de ser calibrada pelas classes trabalhadoras em termos das relações antagónicas entre burguesia e proletariado dentro do capitalismo da era atual. A época das revoluções burguesas já passou; os países capitalistas da periferia assistem a uma falsa repetição da história: as revoluções burguesas em

atraso constituem processos estritamente estruturais, alimentados pela energia dos países capitalistas centrais e pelo egoísmo autodefensivo das burguesias periféricas."(FERNANDES,1985:14).

Edgar de Decca interpreta a Revolução de Trinta como um movimento ideológico, apresentado como algo monolítico e unitário, buscando a homogeneização social. "A revolução de trinta, portanto, representa a idéia capaz de construir a Nação-Sujeito, legitimando ao mesmo tempo o poder político que encarna essa nova consciência"... "A revolução de trinta pertence, portanto, ao movimento da ideologia, uma vez que tal idéia, resultado da luta de classes, é também o seu ocultamento e a dimensão simbólica mais extensa do exercício de dominação em torno dos anos trinta."(DECCA,1922:74).

2. Vários autores goianos trabalham com a fundamentação teórica de que em Goiás, no processo do movimento de 1930, não houve participação de grupos sociais diferentes. Por isso mesmo as propostas de mudanças ficaram comprometidas pela praxis revolucionária, pois que foi uma dissidência das próprias oligarquias que conduziu o movimento no Estado.

Ana Lúcia Silva explica porque não havia uma diferenciação de classes de forma clara no Estado: "A sociedade goiana, mesmo que funcione com base nos mecanismos da sociedade de classes, não tem suas classes plenamente constituídas como classes, pelo incipiente desenvolvimento das forças produtivas locais, sendo, portanto, difícil que os

interesses divergentes entre as diferentes classes apareçam como tal" (SILVA, 1982:28). *12*

Luiz Palacin afirma que "...a Revolução de Trinta não teve em Goiás nem preparação e organização, nem por conseguinte um programa. Simplesmente adesões pessoais, na base de antagonismos também pessoais. (PALACIN, 1986:88).

Qual seria então o programa dos revoltosos de 1930? Nars N. F Chaul diz-nos que a mudança da capital ficou sendo a grande obra revolucionária, evidenciando a falta de um programa dos aliados para o Estado. A mudança da capital era uma estratégia política para reforçar o poder do Interventor. Chaul afirma que "tal estratégia de poder tomava conta da política goiana praticamente por toda a década de 30 e estaria na ordem do dia do Estado, seja no desejo silente do interior, seja no caldeirão efervescente da política de Goiás, ainda capital." (CHAUL, 1988:67). *13*

Concordamos com Ma Amélia Luz e Nars Chaul que "a Revolução de 30 em Goiás foi o atrito entre as oligarquias e não envolveu burguesia e classe média, ausentes da composição social do Estado." (LUZ E CHAUL, 1992:131). *14*

3. No contexto do movimento de 30 em Goiás, havia uma hegemonia das oligarquias. Como afirma Ana Lúcia da Silva "...somente as oligarquias se constituiam como força social e estenderam o seu domínio a todos os níveis da sociedade." (SILVA, 1982:96).

Não estavam configurados no Estado outros grupos

sociais com propostas políticas alternativas às oligarquias. Eram incipientes a burguesia, o operariado e os setores médicos. Logo, o movimento de 1930 foi um movimento das oligarquias dissidentes.

4. A definição de oligarquia aqui adotada está delimitada por MACHADO, Ma. Cristina T. **PEDRO LUDOVICO: UM TEMPO, UM CARISMA, UMA HISTÓRIA**. Goiânia, CEGRAF/UFG, 1990, p.32 a 36.

Entende-se oligarquia como um governo de poucas pessoas, que se apossam do Estado em seu benefício, caracterizando um Estado privado, onde confundem-se os interesses desse grupo com os interesses públicos. "O governo se confunde com o partido dominante, e este com as classes agrárias: o processo significa uma simbiose entre interesses pessoais e partidários, e fugir deste contexto significa cair no ostracismo". (MACHADO, 1990:34. apud de CARONE, 1975:271).

5. Frente de expansão e frente pioneira em Goiás estão explicadas in CHAUL, Nasr N. F. **A CONSTRUÇÃO DE GOIÂNIA E A TRANSFERÊNCIA DA CAPITAL**. Goiânia, CEGRAF/UFG, 1988, p.21 a 30.

Frente de expansão e frente pioneira pode ser interpretada como o processo de expansão do capitalismo para o interior do Brasil, incorporando áreas agrícolas à economia nacional. CHAUL afirma que, após 1915, a escassez de terras no Centro-Sul, com a concentração fundiária, e o aumento na procura de produtos agropecuários, determinaram a procura por terras em Goiás, pois além de férteis, eram baratas. Por

isso os imigrantes deslocaram-se para Goiás, com o objetivo de viabilizar economicamente a região, inserindo-a à economia nacional.

6. Adotando a mesma definição de imperialismo do Lenin na obra IMPERIALISMO, FASE SUPERIOR DO CAPITALISMO, é a fase da expansão do grande capital no final do século XIX, nas palavras de Lenin, "...quando os cartéis tornam-se uma das bases de toda a vida económica.(LENIN,1987:22).

Lenin especifica os fundamentos do novo modelo econômico: concentração do capital e da produção, dando origem aos monopólios; criação do capital financeiro; grande exportação de capitais; grupos econômicos internacionais que partilhem o mundo; partilha dos territórios mundiais entre as potências.

Essas condições davam aos países imperialistas os instrumentos para dominar a economia dos países da Ásia, América Latina e África, que não conseguiram atingir o mesmo nível de desenvolvimento dos países da Europa, América do Norte e Japão. Dessa maneira, os primeiros terão suas economias controladas e exploradas pelos últimos.

7. O jornal VOZ DO SUL circulou em Anápolis de 1930 a 1934. Era propriedade da família Lourenço Dias, tendo como primeiro fundador o sr. José Lourenço Dias, que apoiou Pedro Ludovico no movimento de 30. Um dos colaboradores regulares do jornal era João Luiz de Oliveira, Intendente Municipal empossado pela Junta Governativa do Estado em 1930.

O Jornal Voz do Sul será citado com a abreviação JVS.

8. Sobre os vários projetos de prolongamento dos trilhos em Goiás consultar BORGES, Barsanufo **O DEPARTAMENTO DORMENTES**. Goiânia, CEDRAF/UFG, 1990, p. 56 a 69.

9. Entendemos por grupos políticos periféricos os que não participavam do controle político do Estado, na estrutura de poder conhecida como "café-com-leite", em que os cafeicultores de São Paulo e de Minas Gerais monopolizavam a política brasileira.

CAPITULO 2 - DO GOVERNO DAS OLIGARQUIAS A CONSOLIDAÇÃO DO ESTADO AUTORITÁRIO EM GOIÁS.

A Revolução de Trinta colocou fim ao sistema de poder com base no pacto oligárquico-coronelístico. Em Goiás, mesmo sendo um movimento conduzido pela dissidência das oligarquias, a estrutura do Estado modificou-se após o processo revolucionário.

A idéia da mudança chegava a Goiás na esteira da expansão capitalista, que não foi assimilada pela oligarquia no poder até 1930. Sua resistência às mudanças determinou sua queda.

O símbolo dessa época era o caiadismo. Sua ligação com o atraso, a violência, o coronelismo, gerou forte oposição do Governo Central revolucionário ao grupo liderado por Antônio Ramos Caiado.

Essa situação impediu, por exemplo, que Mário Caiado assumisse o poder em Goiás após a vitória da Revolução de Outubro, mesmo tendo rompido com essa oligarquia, ingressando na Aliança Liberal. Pela sua forte ligação com os grupos políticos do interior do Estado, esperava-se que Getúlio Vargas o indicasse interventor em Goiás. Ele só não foi indicado devido ao seu sobrenome. (CAMARA, 1973:36).

Mas o que aconteceu em Goiás nos anos anteriores à queda da oligarquia caiadista do poder?

Entendem os historiadores goianos que a I Guerra Mundial e a penetração da ferrovia em Goiás, contribuiram decisivamente para inserir Goiás na economia nacional(1). Foram fatos históricos importantes para o Estado e o ponto de partida para as transformações econômicas, políticas, sociais e culturais que levaram à queda da oligarquia Caiado.

Concordamos com Paulo Bertran quando afirma que:

"Por incidente ou não, em 1914 acometem Goiás dois fatores que concorrerão para reintegrá-lo à economia nacional - e que pelo fato de sua concomitância estabeleceram em alto nível a reativação de sua estrutura econômica.

Primeiro, a ferrovia transpondo o Paranaíba.

Segundo, 1914, a primeira guerra mundial, vigorosamente sentida em benefício da economia goiana."

(BERTRAN, 1978:98).

Esses fatores tiveram influência direta sobre a economia goiana. A agricultura passava a integrar o mercado nacional, abastecendo a região sudeste. Nesse contexto, "a cultura do arroz foi a primeira a evoluir para a agricultura comercial." (CARNEIRO, 1988:74).

A historiadora destaca ainda que o crescimento da economia no centro-sul, a melhoria do sistema de transporte,

a elevação dos preços do arroz e a Primeira Guerra Mundial foram primordiais nessa inserção da economia goiana no mercado nacional.

De outra maneira, Na Cristina Machado interpreta a expansão do capitalismo em Goiás como consequência das transformações mais gerais por que passavam o capitalismo brasileiro. Diz a autora que, com o advento da República, com o fim da escravidão, com a expansão da cafeicultura e das atividades urban-industriais, tanto a economia dinamizou-se, quanto o mercado consumidor aumentou. Por isso, incorporar novas áreas do interior do País passou a ser uma necessidade. Daí a importância da expansão ferroviária e rodoviária no século XX. Nesse contexto, Na Cristina Machado afirma:

"Goiás se incorpora à economia de mercado, deixando o passado, a economia do excedente: há um aumento da produção, das exportações, de circulação de mercadorias, enfim, dinamiza-se a economia. A introdução de novos meios de transporte teve papel preponderante nesse processo." (1990:41).

Essas transformações no setor econômico não ficaram sem respostas no campo político. As regiões mais beneficiadas pela inserção da economia goiana à nacional foram a Sul e Sudoeste. Sem representação política junto ao governo estadual, composto, basicamente, pelos Caiado e não tendo suas reivindicações atendidas, na mesma proporção do seu desenvol-

vimento econômico (cf. quadros IV, V, VI), articularam uma oposição que desembocou na Revolução de Trinta.

Vejamos como isso aconteceu.

A segunda década do século XX em Goiás foi de grandes mudanças. A oligarquia Daimo firmou-se como grupo hegemônico; a I Guerra Mundial e a chegada dos trilhos em Goiás contribuiram para inserir o Estado na economia nacional, permitindo ampliar a venda e a compra de mercadorias.

Esse desenvolvimento foi desigual. As regiões Sul e Sudoeste foram as mais beneficiadas por essas mudanças.

Sobre essa questão concordamos com Ana Lúcia da Silva quando afirma que:

"As transformações nos meios de transportes, a ampliação da frente agrícola, a abertura de novos mercados à produção e exportação possibilitaram o surgimento de uma área econômica dinâmica nas regiões sul e sudoeste do Estado, destacando-as sobremaneira em relação às demais."

(1982:129).

De fato essas regiões concentravam a maior parte da produção agrícola e da pecuária do Estado. (cf. QUADROS IV, V e VI).

O descompasso, entre o desenvolvimento econômico da região Sul e Sudoeste e sua participação nas decisões políticas do Estado, determinou a divisão entre as oligarquias.

Para o Estado, era necessária sua inserção na economia nacional, e isto estava acontecendo através das duas regiões mais dinâmicas da economia goiana, o que contribuía para dividir os grupos oligárquicos do Estado.

Mesmo com a vitória da Revolução de 30 no Estado tendo sido determinada por forças políticas fora de Goiás, os dissidentes do Sul e Sudoeste apoiaram o movimento como meio que colocar fim à hegemonia dos caiado.

QUADRO IV

REGIÕES- SUPERFÍCIE E POPULAÇÃO - GOIAS:1920

	superficie	%	população	%	h/km
Sul-Sudeste..	89.408	13,55	188.251	36,7	2,10
Norte-Nor-					
deste.....	387.485	58,72	163.944	31,9	0,42
Mato-Grosso.	68.961	10,44	78.801	15,4	1,14
Centro -Nor-					
te ou Pla-					
nalto.....	27.040	4,09	49.624	9,7	1,83
Sudoeste....	87.074	13,20	31.786	6,3	0,36
TOTAIS.....	659.968	100,00	511.919	100,00	0,77

FONTE:MACHADO,1990:72.Dados trabalhados pela autora
a partir do censo de 1920.

Pela análise do quadro IV temos que 43,00% da população estava concentrada na região Sul e Sudeste, para uma superfície de 26,75. Isso nos dá uma média de 1,24 h/km², enquanto a media do Estado era de 0,77 h/km².

O Sul-Sudeste, que corresponde à região da estrada de ferro, possuía a maior concentração populacional do Estado, com 2,1 h/km².

QUADRO V

PRODUÇÃO AGRÍCOLA POR REGIÃO - GOIAS:1920

regiões	tonelagem	%
Sul-Sudeste.....	209.134,5	50,71-1 <u>0</u>
Norte-Nordeste.....	38.452,2	9,32-4 <u>0</u>
Mato-Grosso.....	62.004,4	15,03-3 <u>0</u>
Centro-Norte ou Pla- nalto.....	36.097,7	8,75-5 <u>0</u>
Sudeste.....	66.745,8	16,19-2 <u>0</u>
TOTAL.....	412.434,6	100,00

FONTE: MACHADO,1990:74. Dados trabalhados pe-
la autora a partir do Censo de 1920.

Na produção de grãos, a supremacia da região Sul-Sudeste é incontestável. 66,9% da produção goiana provinha dessas regiões, o que correspondia a 2/3 de tudo que se produzia no Estado.

QUADRO VI

REBANHOS POR REGIÕES - GOIAS: 1920

regiões	nº de cabeças	%
Sul-Sudeste.....	862.784	28,5 -2 <u>o</u>
Norte-Nordeste.....	1.098.128	36,3 -1 <u>o</u>
Mato-Grosso.....	304.187	10,0 -4 <u>o</u>
Centro-Norte ou Pia - nalto.....	233.690	7,7 -5 <u>o</u>
Sudeste.....	518.980	17,1 -3 <u>o</u>
 TOTAL.....	3.017.769	100,00

FONTE: MACHADO, 1990:76. Dados trabalhados a partir do Censo de 1920 pela autora.

Por último, temos os números do quadro VI. Analisando os dados, podemos concluir que 45,6% do rebanho goiano estava no Sul-Sudoeste, mais uma vez caracterizando o dinamismo da região.

Por tudo isso, Ma Cristina Machado conclui:

"Com o desenvolvimento das forças produtivas no Estado, transferindo o pólo dinamizador da economia do Centro para o Sul, configurando-se uma situação específica no Sudoeste, a élite progressista/modernizadora ali desenvolvida passa a reivindicar o poder político que lhe compete." (1990: 87).

Somam-se a esses fatos os problemas administrativos que provocavam prejuízos aos agropecuaristas: a paralisação dos trabalhos de prolongamento dos trilhos e a proibição de exportar a produção goiana da agropecuária, ambas em 1926.

Assim, o governo começa a ser visto como o responsável pelo atraso, sendo preciso mudar essa situação.

A perspectiva do novo, do moderno, levou à criação da Aliança Liberal no Estado, liderada por Mário Caiado, Americano do Brasil, Domingos Velasco e Nero de Macedo. Essa união representava a possibilidade de alternância do poder no executivo goiano.

Integrada por políticos pertencentes a grupos

oligarquicos dissidentes, a oposição em Goiás estava concentrada no campo jurídico-político, como explica Ana Lúcia da Silva:

"voltada apenas para a questão presidencial, as críticas dos aliancistas em Goiás não ultrapassavam a estrutura jurídico-política. Movendo-se no mesmo universo econômico, político e cultural da oligarquia no poder e sem outra alternativa econômica a propor, as oligarquias dissidentes querem apenas obter concessões políticas - em última instância, uma rotatividade no poder."
(1982:143).

Assim, a reconstrução do Estado em Goiás após a Revolução de 1930 será conduzida pela própria oligarquia. Tratava-se de uma dissidencia, é verdade, que não contou com a participação do conjunto da sociedade, o que foi determinante na formação de um Estado personalista.

Como foi esse Estado? E por que não houve participação de outros grupos sociais? É o que pretendemos analisar.

Pertencente ao mesmo grupo sócio-econômico dos detentores do poder até trinta, o grupo revolucionário que assume o comando do Estado não poderia alterar a estrutura da sociedade goiana. Nenhum programa foi apresentado à sociedade goiana. Luiz Palacin explica essa situação afirmando que:

O Brasil em sua essência é um país de antagonismos.

"A Revolução de Trinta não teve em Goiás nem preparação e organização, nem por conseguinte um programa. Simplesmente adesões pessoais, na base de antagonismos também sociais."(1986:88).

Esses antagonismos foram expressos apenas como crítica ao sistema jurídico-político. Apesar disso, conseguiu anular o poder da oligarquia Caiado no Estado. Podemos afirmar que a Revolução de Trinta em Goiás foi um movimento contra os Caiado. Mesmo assim, ele alterou a estrutura política do Estado, como nos diz Ana Lúcia da Silva:

"o movimento de 30 pôs fim ao sistema oligárquico, ou seja, pôs fim ao pacto oligárquico coronelistico, como forma institucionalizada de poder, mesmo que as oligarquias continuassem a existir como força local."(1982:203).

O que mudou em Goiás após a Revolução de Trinta? A ideologia da mudança conduziu todo o movimento. Os seus líderes veicularam a idéia sempre presente de que novos tempos estavam chegando. "Antes é o tempo de todos os agravos. Sodoma e Gomorra, a justificação do dilúvio. Corrupção e opressão, negro e vermelho, nojo e revolta."(PALACIN,1986:81).

Após 1930, o tempo é o das mudanças, pelo menos no discurso, já que elas não foram tão evidentes, ficando mais restritas à ordem jurídico-política.

Como o movimento revolucionário não apresentava um programa, precisava de uma proposta para servir como fio condutor das mudanças. Mas mudar o quê?

Sem um programa definido, todo o discurso mudancista caia por terra. Falava-se da melhoria e valorização do sistema educacional, mas tal ação não foi concretizada; a promessa ajuda ao Norte do Estado como forma de descentralizar a política ruia com o passar dos meses; o serviço de saúde pública não se expandia para outras cidades, ficando restrito à capital; a violência continuava a ser usada contra a oposição para manter a ordem política e social; as oligarquias continuavam a se beneficiar dos contratos dos serviços públicos. "Como se vê, a ruptura se deve a nível do discurso, pois, na prática, os interesses oligárquicos falaram mais alto"(SILVA,1982:171).

A idéia do progresso, do novo, era mais uma proposta tomada do empréstimo ao grupo revolucionário conduzido por Getúlio Vargas, do que uma proposta dos aliados goianos. Insistir nessa idéia do novo fazia parte da estratégia para derrubar o grupo caiadista do poder.

Não se poderá, contudo, afirmar pura e simplesmente que, após 1930, continuava o mesmo estilo de governar. A própria mudança da economia nacional, a dilatação do mercado interno e a maior inserção dos estados periféricos aos centros mais dinâmicos do país, alteraram a composição dos agentes econômicos em Goiás e introduziram inovações importantes.

Mas essas mudanças não foram suficientes para

formar uma classe social alternativa à oligarquia. A burguesia, a classe operária e os setores médicos incipientes tiveram que seguir a orientação do Estado. O que levou à hipertrofia do Executivo na figura de Pedro Ludovico, com total apoio de Getúlio Vargas.

Isto foi possível pela própria fragilidade das classes sociais, tanto a nível de Brasil, quanto de Goiás, onde a estrutura social ainda era das mais simples. Por isso, na origem social e familiar dos revolucionários de 1930 figurava, basicamente, as oligarquias dissidentes.

Concordance com a análise que define as limitações teóricas para interpretar a Revolução de Trinta em Goiás (LUZ & CHAUL, 1992:119). As interpretações de Fausto e Da Decca não podem ser aplicadas *in toto* no caso goiano. Isso porque as classes sociais que tiveram participação importante no movimento revolucionário nacional como a burguesia, os setores médios e os operários, não se apresentavam configuradas no quadro social local.

Mesmo assim, a oligarquia que conduziu o rompimento do poder em Goiás buscou construir um Estado integrado com as mudanças nacionais. Por isso, as idéias de progresso, do moderno, do urbano passaram a representar a proposta dos aliancistas goianos, inseridos no movimento nacional de idêntica dimensão. (LUZ & CHAUL, 1992:128).

Apesar do apoio de Getúlio Vargas ao interventor goiano, este não teve uma gestão tranquila, pelo menos até a implantação do Estado Novo. Entre 1930 e 1937, o chefe de

executivo goiano viveu momentos de intranquilidade política. O comando do Estado era mais uma dádiva de Getúlio Vargas, do que uma imposição sua aos goianos.

Para garantir o comando político local, Pedro Ludovico teve que recorrer à violência, anteriormente tão repudiada e atacada pelos aliados, já que era usada pelos Caiado. Um dos símbolos do caiadismo passava a ser usado pelo novo Governo.

Entendemos essa situação como reflexo de um grupo político que assume o comando do Estado, mas que pertence ao mesmo grupo econômico e social do anterior, não podendo, por conseguinte, apresentar um projeto global para o Estado muito diferente daquele que deixava o poder. Sem um programa que pudesse significar uma alternativa real de mudanças, restou ao interventor o uso do poder pessoal e da força para manter a sua autoridade.

Nas eleições para a Constituinte Federal e para a Estadual, assim como na própria oposição da Assembleia Legislativa à construção de Goiânia, os grupos contrários ao governo manifestavam-se, criticando tanto a administração propriamente dita, quanto as ações do Governo para conter a oposição. Eram ações que lembravam os velhos tempos do caiadismo.

Como afirma Ma Cristina Machado:

"A retaliação do governo se faz sentir pela censura à imprensa e pela repressão aos dissidentes, uma vez que a frente oposicionista não poupava

ataques através da imprensa, denunciando irregularidades na administração."(1990:132).

A médio prazo houve uma divisão nas próprias hostes governistas, com o rompimento entre Pedro Ludovico e Domingos Velasco. Este último acabou por se unir aos Caiado nas eleições citadas. Era uma cisão que expressava mais as diferenças pessoais entre os dois do que diferenças ideológicas ou programáticas, que pudessem oferecer ao Estado alternativa diferente da já existente.

Qual seria então a estratégia do interventor para diminuir o impeto da oposição? O que deveria polarizar a sociedade para apoiar o seu Governo? A solução encontrada foi a transferência da capital. Ela atendia tanto aos interesses de Getúlio no processo de interiorização do Brasil, quanto aos de Pedro Ludovico, visando firmar-se como líder político goiano.

A construção de uma nova capital para o Estado tinha implicações tanto políticas, quanto econômicas. As primeiras significavam retirar dos Caiado a geografia do poder. As segundas incluíam a construção de uma cidade, o mais perto possível da estrada de ferro, para integrar a nova capital à economia nacional.

De maneira geral, desalojar as oligarquias do poder no Brasil era projeto dos revolucionários de trinta. Como afirma Nasr Chalil:

"a idéia da mudança não era apenas de Pedro Ludovico. Era um desejo de Vargas, era uma necessidade do capitalismo. Era uma dinamização da economia goiana, incorporando-se mais e mais à economia nacional. Era, enfim, a meta política das oligarquias do sul e sudoeste."(1988:76).

Dessa maneira, a construção de Goiânia foi o grande símbolo revolucionário em Goiás, não obstante buscar atender os interesses dos grupos oligárquicos ligados à economia mais dinâmica do Estado.

A construção de Goiânia estava inserida em um processo de mudança mais global, que passava pela inserção da economia goiana à nacional. Concordamos com Ana Lúcia da Silva quando afirma que:

"Do ponto de vista regional, com a expansão econômica no sul e sudoeste, surgiu a necessidade da criação de um polo urbano que servisse de centro dinamizador destas regiões e de ponto de ligação delas com a economia de base urbano-industrial em expansão. É no interior da dupla necessidade de expansão do capital, a nível nacional e regional, que se deve entender a construção de Goiânia."(1982:183).

O programa de integração passava por outras áreas, como o setor de transporte e as colônias agrícolas. No caso

específico dos transportes, podemos notar o incentivo maior do Governo às rodovias, cada vez mais esquecendo das ferrovias. Afinal, entravamos na ERA RODOVIÁRIA, como afirmava Paul Singer.

No Relatório que Pedro Ludovice enviou a Getúlio Vargas em 1933, sobre a situação do Estado desde 1930, é dada ênfase maior ao transporte fluvial, à colonização, à transferência da capital e à melhoria do sistema de transporte. Fala da importância da participação da iniciativa privada para melhorar o sistema ferroviário e rodoviário. (RPL-GV, 1933).

Todavia, na mensagem apresentada à Assembleia Legislativa em 1936, quando trata do sistema de transporte, nada fala sobre as ferrovias. Dizia o Governador:

"Atento sempre ao relevo que assume para o desenvolvimento do Estado o problema do transporte, não nos temos descurado de, cada vez mais, aumentar o numero de nossas vias de comunicação, ao mesmo tempo que conservar as já existentes. Do mesmo passo, não deixamos ao desemparo as iniciativas particulares e de municípios, tendentes a enriquecer a nossa rede rodoviária." (MG-AL, 1936: 50/51).

Com a crise que se instalava no sistema ferroviário, o qual já não contava com os capitais externos para

sua ampliação e modernização, o poder público passa a incentivar a construção de rodovias. Do total existente no Estado, em 1936, 45,60% eram investimentos estaduais, 44,35 da rede privada, e 10,05 dos municípios.

A ação de melhoria do sistema viário aumentava a comunicação de Goiás com os centros mais dinâmicos da economia nacional, com o que ficavam atendidas as aspirações dos grupos revolucionários de trinta no Estado.

Fazendo isto, Pedro Ludovico viabilizava o projeto de Getúlio Vargas de integração do Brasil na construção de uma grande nação, e também consolidava cada vez mais sua condição de líder regional, com o apoio irrestrito do Presidente.

O Estado Novo garantiria a hegemonia política tanto do Chefe da Nação, quanto do interventor goiano.

Se o sistema ferroviário, contudo, já não recebia tanto apoio do governo e não era o mais dinâmico, então por que o prolongamento dos trilhos foi tão importante para Anápolis?

Essa análise será feita na próxima unidade.

NOTAS BIBLIOGRAFICAS.

A. Muitas historiadores goianos trabalham com essa perspectiva técnica. SILVA, Ana Lúcia . "A REVOLUÇÃO DE 30 EM GOIAS". São Paulo, USP, 1982, mimeo(tese de doutoramento); BORGES, Barbacane G. "O DESPERTAR DOS DORMENTES". Goiânia, CEGRAF/UFG, 1980; DAYRELL, Eliane S. "COLÔNIA AGRÍCOLA NACIONAL DE GOIAS". Goiânia, UFG/ICHL/USP, 1974, mimeo(dissertação de mestrado); CANFORA, F. Itami . "CORONELISMO EM GOIAS". Goiânia, Editora da UFG, 1982. MACHADO, Ma Cristina T. "PEDRO LUDOVICO. UM TEMPO, UM CARIEMA, UMA HISTÓRIA". Goiânia, CEGRAF/UFG, 1990; CARMELLO, Né Esperança F. "A REVOLTA CAM PONESA DE FORMOSA E TRONBAC". Goiânia, Editora da UFG, 1986; CHAUL, Naeri. M. F."A CONSTRUÇÃO DE GOIANIA E A TRANSFERÊNCIA DA CAPITAL". Goiânia, CEGRAF/UFG, 1986; BERTRAN, Paulo . "FORMAÇÃO ECONÔMICA DE GOIAS". Goiânia, Oriente, 1978.

Todos concordam em que a chegada dos trilhos em Goiás e a I Guerra Mundial foram decisivas para que a economia do Estado se inserisse na economia nacional. A troca de mercadorias foi mais intensa, contribuindo para dinamizar a economia regional.

UNIDADE II - ANAPOLIS: ESTRADA DE
FERRO E URBANIZAÇÃO.

CAPITULO 3 - CONSIDERAÇÕES INICIAIS.

Entre 1870 e 1935, a região do município de Anápolis sofreu profundas mudanças. As poucas moradias existentes, habitadas por escassa população, deram lugar a uma aglomeração humana mais complexa. As casas aperfeiçoaram-se com construções de alvenaria, e a cidade ganhava feições urbanas mais definidas.

Segundo município mais populoso do Estado com 249.463 habitantes (IBGE, 1994:2-34), Anápolis tem uma participação importante no quadro mais geral da História de Goiás.

Em tempos passados, foi cognominada de "Ribeirão Preto Goiana" e de "Manchester Goiana". Essas denominações justificavam-se pelo grande dinamismo econômico por que passou a cidade, após a segunda década do século XX. A ampliação do mercado interno nacional e o prolongamento dos trilhos da estrada de ferro tiveram papel decisivo nessa mudanças.

Com efeito, o município foi o maior produtor de café do Estado, e o maior centro comercial de Goiás. A

inserção da economia goiana nos centros mais dinâmicos do país foi decisiva nesse processo.

Anápolis explica o grande desenvolvimento econômico alcançado atribuindo-o ao fato de que se tornou o ponto terminal da estrada de ferro. Até mesmo a perspectiva da expansão dos trilhos foi parte desse processo desenvolvimentista. Anápolis se transformou no maior centro de troca de mercadorias do Goiás nas décadas seguintes à chegada da ferrovia.

Influenciada pelo ritmo do progresso, entre 1910 e 1935 a cidade experimentou expressivo crescimento populacional, o maior da história do município. Os melhoramentos urbanos ocorreram paulatinamente, para melhor receber a leva de imigrantes que chegavam à região. Vinham eles tanto de outros estados brasileiros, principalmente de Minas Gerais e de São Paulo; como de diversos países, com destaque para o Japão (24,64% dos que chegavam) e para a Itália (13,51%). (IBGE, 1940:60). Anápolis era o município goiano que mais recebia estrangeiros no Estado (22,76% do total). Pela análise do quadro VII podemos concluir que os imigrantes acompanhavam os trilhos: entre os cinco primeiros municípios que recebiam imigrantes, 41,47% do total eram da região da estrada de ferro, o que traduzia a procura dos centros comerciais mais dinâmicos do Estado.

A estrada de ferro, portanto, teve participação importante no crescimento populacional dessas cidades. No caso de Anápolis, esse aumento esteve acima da média nacio-

nal, com taxas de crescimento anual de 6,56%, entre 1911 e 1920, e 5,41%, entre 1921 e 1935, sendo este último o ano da extensão da ferrovia à cidade.

QUADRO VII

QUANTIDADE DE ESTRANGEIROS EM ALGUNS
MUNICIPIOS GOIANOS EM 1940

MUNICIPIOS	NÚMERO	DE	% NO
	ESTRANGEIROS		ESTADO
Anápolis.....	422	22,76	
Goiânia.....	306	16,50	
Ipameri.....	207	11,16	
Catalão.....	140	7,55	
Goiás(Cidade).	97	5,23	
Estado.....	1.854	100,00	

FONTE: CENSO DO IBGE- 1940:60 (os percentuais foram trabalhados pelo autor).

A chegada dos trilhos, a dinamização da economia com o aumento das atividades comerciais, os melhoramentos urbanos, tudo isso fez de Anápolis um pólo atrativo na região e terminou por criar uma rede de dependência , no setor de serviços, entre dezenas de municípios goianos e o município

anapolino.

Esse processo foi lento, mas contínuo, e integrar a economia anapolina à economia nacional. A compra e venda de mercadorias cresceu e dinamizou a economia local, transformando a cidade em centro comercial do Estado.

A chegada dos trilhos contribuiu para esse processo desenvolvimentista:

"Anápolis vivia em efervescência, raro o dia em que não chegavam pelos vagões de passageiros da Estrada de Ferro Goiás, um comerciante com objetivos definidos de aquisição de mercadorias, um representante comercial de alguma empresa do sul, com esperança de abrir ou ampliar o mercado para a empresa que representava ou, ainda, um aventureiro disposto a realizar o negócio capaz de mudar sua vida." (FREITAS & POLONIAL, 1988:74).

A análise dessa transformação é o nosso objeto de trabalho a partir de agora.

Inicialmente, estabeleçamos que a evolução histórica da cidade ocorreu em três fases, entre 1870 e 1950:

PRIMEIRA: 1870-1907 – da formação do núcleo urbano até a elevação do mesmo à condição de cidade. Nesse período, predominou a economia de subsistência, com a pecuária e o comércio incipiente de tropeiros;

SEGUNDA: 1907-35 - período de maior inserção da economia goiana na economia nacional, a partir da I Guerra Mundial e até a chegada da estrada de ferro a Anápolis. As culturas do café e depois do arroz, passam a dinamizar a economia local, dando lugar à exportação desses produtos e consolidando a agricultura comercial. A grande migração, a valorização das terras, e crescimento do núcleo urbano, tudo ligado à expectativa da chegada dos trilhos, propiciou o maior crescimento da população municipal em todos os tempos (cf. quadro VIII);

TERCEIRA: 1935-50 - período de hegemonia do setor terciário, beneficiado pela chegada dos trilhos, que deu grande impulso à troca de mercadorias. Anápolis passa a ser o maior centro comercial do Estado, influenciando uma região que incluía 49% da população de Goiás e 36% do seu território. A partir de 1950, essa hegemonia vai desaparecer, principalmente devido à concorrência de Goiânia, a nova capital de Goiás.

CAPITULO 4 - OS PRIMEIROS TEMPOS: 1870-1907.

Existem duas versões lendárias sobre a origem do núcleo que formou a cidade de Anápolis. Ambas envolvem Ana das Dores de Almeida, mãe de Gomes de Sousa Ramos, considerado o fundador do povoado de Santana.

A primeira versão conta que Ana das Dores, ao passar pelo local, parou para descansar, quando se dirigia de Jaraguá para Bonfim (Silvânia). Ao reiniciar a viagem, uma das bestas de carga da comitiva empacou, não querendo sair do lugar. Ao ser examinada a carga que levava, constatou-se que uma imagem de Sant'Ana estava numa das bruacas. Esse fato foi interpretado pelos viajantes como expressão do desejo da Santa de permanecer no local. Dona Ana prometeu construir uma capela em devação à Sant'Ana, doando a imagem ao orago. Em 1870, seu filho mudou-se para o local e concretizou a promessa da mãe.

A outra lenda diz que Ana das Dores, fazendo aquele trajeto, parou para descansar. Uma de suas bestas de carga perdeu-se, levando a viajante a prometer à Sant'Ana que mandaria construir uma capela no local, se encontrasse o animal extraviado. A promessa teria sido feita porque a carga era valiosa, sendo, provavelmente, uma carga de ouro.

Lendas à parte, podemos explicar a origem do povoado

do com base em três fatores: as condições geográficas favoráveis, a vocação comercial e o fervor religioso.

Anápolis está a 1050 metros de altitude, com um clima do tipo tropical de altitude. A temperatura média anual é de 22 graus, legando ao município um clima ameno. Chove muito durante os meses de outubro a abril.

Na região, há abundância de mananciais hidrícos. Ali fica o limite de duas bacias hidrográficas: a Amazônica com os rios Padre Coimbra e Traíras, entre outros; e a Platina, com os rios Catingueiro, João Leite e Antas sendo os principais.

A diversidade geográfica também se expressa na vegetação. Pelo menos metade do município situa-se na região do Mato Grosso Goiano, enquanto que a outra metade faz parte do cerrado.

Essa diversidade da natureza deu a Anápolis um solo fértil, propício para a ocupação do homem, que começou a chegar à região de forma mais decidida após a construção de uma capela em 1871, sob a invocação de Sant'Ana.

É possível outra explicação para a formação do povoado de Sant'Ana. Estando a meio caminho entre as cidades de Pirenópolis, Goiás e Silvânia, o local servia de pousada para os tropeiros e nele se desenvolveu um entreposto comercial.

No século passado e até a chegada dos trilhos a Goiás, o comércio era feito de forma exclusiva pelos carros de boi e pelas tropas de burro. Eram viagens demoradas; os viajantes repousavam nas fazendas da região, que dispunham de

edificações destinadas às paragens para recebê-los. Deende a primeira metade do século XIX, essa atividade acentuou-se na região.

Concordamos com Wilson Cunha quando afirma:

"O tropeirismo desempenhou papel fundamental na consolidação, fixação e ocupação do planalto goiano, criando uma via de transporte e uma ligação econômica que nunca mais desapareceria. Surgiram as pequenas povoações. Anápolis é fruto deste fator e fomentada por ele."(1977:76).

Quando Gómes da Souza Ramos veio para a localidade, em 1870, e começou a construir uma capela, recebeu pleno apoio dos fazendeiros locais. Era a possibilidade de incrementar o entreposto comercial local, gerando lucros para os moradores da região por meio de suas paragens de tropeiros.

Havia expectativa confirmouse, como nos diz Wilson Cunha:

"...a aglomeração serviu, inicialmente, como ponto de parada de comitivas que através de longas caminhadas transportavam mercadorias em seus burros de carga. Mais tarde o lugar foi lentamente evoluindo para entreposto comercial e de abastecimento."(1976:13).

Com vistas a esse objetivo, tais fazendeiros doaram vários alqueires de terras a Gomes de Sousa Ramos, para que ele pudesse iniciar a construção da capela. Evidenciava-se o terceiro fator responsável pela formação do povoado, o fervor religioso.

O termo de doação das terras a Nossa Senhora da Sant'Ana é o primeiro documento histórico escrito de Anápolis, a saber:

"Dizemos nós, abaixo-assinados, que entre os bens que possuímos, livres e desembargados, como bem uma parte de terras que temos na beira do Rio das Antas, que divide pelo veio d'água acima com os Nunes, e por esta , digo, para baixo pela estrada para o campo com o catingueiro. Damos de nossa livre vontade para Nossa Senhora Sant'Anna e por havermos dado mandamos passar este título, que ficará pertencendo , de hoje em diante, a essa Santa, e, por havermos dado, mandamos este. Sítio do Monjolo, 25 de abril de 1870.

A rogo de Joaquim Rodrigues dos Santos:- Elias Gomes da Paixão; a rogo de Inácio José do Sousa:- João Gomes de Moraes ; a rogo de Manoel Roiz dos Santos: - Damião Alves Peixoto; Camilo Mendes de Moraes; a rogo de Pedro Roiz dos Santos: - Joaquim Inácio de Godói."(O POPULAR,29.07.79:18).

Essa primeira fase da ocupação do território anapolino foi marcada, na sua economia, pela predominância do setor agrário de subsistência, pecuária incipiente e comércio limitado.

A população vivia em condições precárias, construindo suas moradias ao longo de pequenos riachos. "A princípio eram apenas algumas palhoças, com paredes de taipa, construídas ao longo do rego d'água, a que os moradores davam o nome de Rego Grande." (FERREIRA, 1979:14).

Na região da atual Praça Santana, os tropeiros faziam seus acampamentos e construíam os primeiros ranchos. Esta região marcou o início da nucleo urbano, ligado diretamente ao curso d'água que todos chamavam de Rego Grande. O caminho percorrido pelo mesmo foi assim descrito por Haydée Ferreira:

"A nascente do rego fica no local onde, em dias atuais, a Prefeitura Municipal de Anápolis construiu um Jardim Zoológico (hoje o Parque Municipal). De lá descia, passando pelo pasto que é hoje a Praça Moisés Santana (das mães), seguia pelo trecho entre as atuais ruas Desembargador Jayme e Primeiro de Maio, atingindo a Praça Santana, descia em plano inclinado e, mais ou menos no ponto em que está a atual av. Rio Branco, entrava em linha reta, seguindo pela Cel. Batista, até o Córrego das Antas, onde se despejava." (1979:14).

Dessa fase inicial até 1910, houve um considerável crescimento populacional, conforme nos mostra o quadro VIII.

QUADRO VIII

Evolução da População de Anápolis entre 1872 e 1980

ANO	POPULAÇÃO	PERÍODO	% ANO
1872	3.000	--	--
1900	6.296	1872-1900	2,96
1910	3.476	1901-1910	3,02
1920	16.037	1911-1920	6,58
1935	33.375	1921-1935	5,61
1940	39.148	1936-1940	3,24
1950	50.338	1941-1950	2,02
1960	68.732	1951-1960	3,16
1970	105.121	1961-1970	4,34
1980	179.973	1971-1980	5,52

FONTE: CENSOS DO IBGE NO PERÍODO: 1872 / 1980.
DADOS TRABALHADOS PELO AUTOR.

Vejamos quais as principais mudanças ocorridas na

região após a construção da Capela, em 1871, por Gomes de Souza Ribeiro.

Várias foram mudadas o povoado: em 1871, era Capela de Santana das Antas; em 1873, Freguesia de Santana das Antas; em 1886, voltava ao nome de Freguesia de Santana das Antas; em 1887, a Freguesia é elevada à condição de Vila de Santana das Antas; e, por fim, no dia 31 de julho de 1907, a vila ~~#~~? alcançou o status de cidade, com o nome de Anápolis.

Esse processo encontrou resistências de Pirenópolis, então sede do município que englobava o povoado.

Entre 1870 e 1897, quando Santana das Antas ainda não tinha autonomia política, a migração para a região era uma constante, assim, com vinte anos de formação, três mil pessoas já estavam morando no local. Esse crescimento foi contínuo, com uma taxa média de 2,76% ao ano entre 1870 e 1900. Isto posto, podemos deduzir que, em 1887, ali já estava residindo uma população em torno de 4.500 pessoas.

Com esse incremento populacional, alguns benefícios para os moradores fizeram-se necessários. A primeira mudança significativa foi a criação da Freguesia de Santana das Antas, pela Lei Provincial nº 516 de 6 de agosto de 1873. (cf. anexo I).

Alegavam os moradores que mais de três mil pessoas moravam na localidade e precisavam de uma paróquia e de um padre para a celebração dos atos religiosos necessários, até então ministridos esporadicamente. Assim é que os registros paroquiais consignavam vários batizados realizados em um

único mês, o que justificaria uma paróquia para o povoado.

Dado seu caráter religioso, a população enterrava os mortos nos arredores da Igreja de Santana. Só em 1881 foi construído o primeiro cemitério para os moradores das Antas.

Nas não só de orações viviam os antenses. O crescimento da aglomeração humana também trouxe a criminalidade, o que levou à designação do Inspetor de Quartelaria, que fazia as vezes de Delegado e, em 1884, à construção da Casa de Detenção.

O aumento do mercado consumidor começou a atrair mais pessoas, obrigando o poder público a criar a primeira escola pública em 1873, só para homens. Em 1877 apareceria a primeira escola para mulheres, de caráter particular.

A troca de mercadorias também aumentava, surgindo na Freguesia as primeiras casas de comércio, que ofereciam os mais variados produtos: gêneros alimentícios, armazéns, calçados, ferragens, chapéus, tecidos e outros produtos de consumo geral.

Essas mudanças na ocupação do espaço urbano levaram à da elevação da freguesia à condição de vila, concretizada pela lei Provincial nº 811 de 15 de dezembro de 1887.

A autonomia política e tributária daria maior dinamismo aos agentes econômicos. Em 1888, foi criada a Coleitoria Provincial.

A instalação da vila, porém, só aconteceu em 10 de março de 1892. Basicamente, esse retardamento deveu-se à

resistência de Pirenópolis, que não queria perder a freguesia, de solo fértil e geradora de impostos, com potencialidade econômica considerável.

Nessa primeira fase, o núcleo urbano continuava sendo um entreposto comercial, evoluindo para a formação de um mercado consumidor, abastecido com os excedentes de uma economia agro-pastoril de subsistência.

No final da primeira década do século XX, a já então cidade de Anápolis contava com uma população de quase dez mil habitantes. O crescimento populacional de 3,02% ao ano, no período de 1901 a 1910, foi superior ao registrado na década anterior. (cf. quadro VIII).

Quando Sant'Ana das Antas passou a município, em 1892, grupos políticos de Pirenópolis ressaltaram a necessidade de uma ligação maior com a nova vila.

Em sessão ordinária da Câmara Municipal de Pirenópolis(1), essa casa legislativa solicitou a liberação de verba para a construção de uma estrada de rodagem entre as duas localidades. (ACMP, 05/04/1890: 55).

Essa ligação parecia ser vital para a economia local, pois o mesmo assunto voltou a ser discutido em outras sessões, ao longo dos anos de 1891 a 1893. (ACMP, 09.01.1891; 28.11.1892 e 05.03.1893).

O atendimento a essa reivindicação parecia difícil, sendo a falta de recursos o maior problema, pelo que o Intendente de Pirenópolis(2) apresentou como solução, no plenário da Câmara Municipal, o conserto da estrada já existente, para o que solicitou a ajuda da população da

cidade.

Disse o Intendente:

...lembrou a conveniencia de se promover uma subscrição entre os negociantes da praça e cidadãos prestantes para caso o resultado desta deliberação a intendencia desprender de seu cofre a quantia que depois do balanço que se vai fazer puder a Intendencia dispensar com os referidos consertos."

(ACMF,09/01/1891:60).

Observa-se que os comerciantes foram chamados a participar da empreitada, pois a ligação com a Vila das Antas era importante para a economia das duas regiões. A maior preocupação parece ser entre os pirenopolinos, o que se explica pelo desenvolvimento da economia das Antas e seu crescimento populacional. De outra parte, era preocupante para Pirenópolis o fato de que algumas de suas famílias tradicionais estavam se transferindo para a vila de Santana das Antas. Dentro outras, os Pina e os Borges de Carvalho terão papel importante no desenvolvimento comercial de Anápolis, contribuindo para a sua urbanização no período de 1907 a 1935.

É esse momento histórico que passamos a analisar, a partir do capítulo 5.

NOTAS BIBLIOGRAFICAS.

1. Foram consultados os Livros de Atas da Câmara Municipal de Pirenópolis de 1864 a 1910, isso porque entre 1870, quando se iniciou o povoamento da região de Anápolis, até 1887, quando o povoado foi elevado à condição de vila, o local estava sob jurisdição da prefeitura daquela cidade.

A análise dos livros após 1887 foi realizada para investigar as novas relações comerciais e as migrações entre os dois povoados.

Os Livros de Atas da Câmara Municipal de Pirenópolis serão citados com a abreviação ACMF.

2. Em 1891, Dicicles Barbo de Siqueira era o Intendente Municipal de Pirenópolis.

CAPITULO 5 - O PROGRESSO ESTÁ CHEGANDO: 1907-35.

5.1 - OS IMIGRANTES, A OCUPAÇÃO ESPACIAL E O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO:

A segunda fase da história de Anápolis foi decisiva para formação da sua economia, correspondendo ao período de consolidação da cidade como entreposto comercial.

O grande crescimento populacional, o desenvolvimento da agricultura comercial, a valorização das terras e a dinamização da troca de mercadorias determinaram a inserção da economia anapolina no mercado nacional.

A chegada dos trilhos em 1935 foi decisiva nesse processo, como afirmam Faria & Pereira:

"A implantação da estrada de ferro, junto à colina histórica, foi o fator determinante nessa instalação de depósitos, armazéns e indústrias de beneficiamento na área urbana, em todo o processo de crescimento da cidade. Com isso consolidou-se a posição de Anápolis como o principal entreposto comercial do Estado de Goiás." (1976:28).

A penetração da estrada de ferro em solo goiano foi importante no sentido de inserir a economia do Estado na economia nacional. A região dos trilhos foi a mais beneficiada.

O projeto de expansão da ferrovia, com ponto inicial em Catalão, previa a passagem por Anápolis prosseguindo para cidade de Goiás e tendo Aruanã como ponto final .(v. Mapa 1 no anexo 4).

Essa região experimentou um grande surto desenvolvimentista. A agricultura comercial, o incremento das atividades mercantis e dos serviços urbanos, o aumento populacional, foram algumas das mudanças significativas, como afirma Barbanufo Borges:

"Com a implantação da Estrada de Ferro, vários núcleos populacionais apareceram e dentro de poucos anos adquiriram características de centros urbanos. As cidades goianas servidas pela linha se reurbanizaram e passaram a contar com as modernas invenções do mundo capitalista, como a energia elétrica, o cinema, o telefone e o telégrafo etc."
(1990:102).

Anápolis foi duplamente beneficiada com a chegada da ferrovia. Primeiro, pela própria implantação da estrada de ferro, contribuindo para dinamizar a economia da região; segundo porque a cidade passou a ser ponto terminal dos trilhos, servindo como entreposto comercial na troca de

mercadorias de vasta região do Estado de Goiás.

Os dois fatores conjugados contribuiram de maneira significativa para o desenvolvimento econômico e urbano da cidade.

Desde os primeiros anos da segunda década do século XX , quando os trilhos penetraram em solo goiano, até a inauguração da estação ferroviária de Anápolis, em 1935, as mudanças a nível econômico, urbanístico, social, político e cultural já poderiam ser notadas.

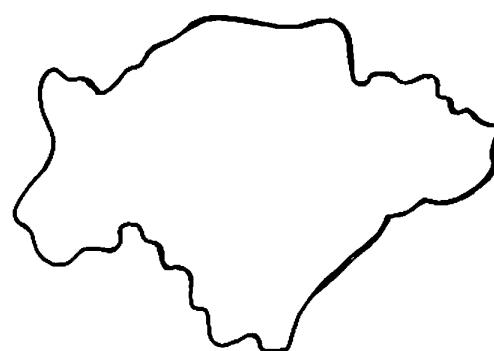
Vamos inicialmente relatar a ocupação do espaço urbano de Anápolis.

No período de 1910 a 1935, o município de Anápolis englobava uma vasta região de 2.096,50 km², compreendendo os atuais municípios de Nerópolis, Nova Veneza, Damolândia, Brasa-brantes, Goianápolis e Ouro Verde.

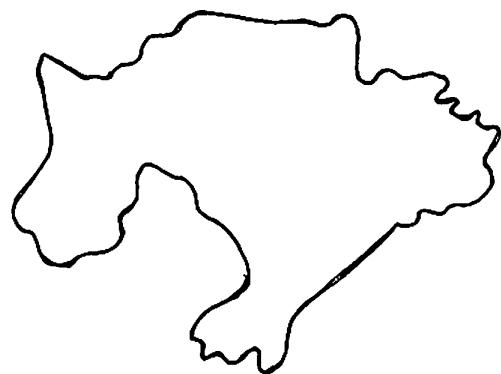
Entre 1948 e 1963, Anápolis perdeu 48,57 % do seu território, ficando com 1.078,23 Km².(v. mapas 2,3,4 e 5).

O TERRITÓRIO DO MUNICÍPIO DE ANAPOLIS.

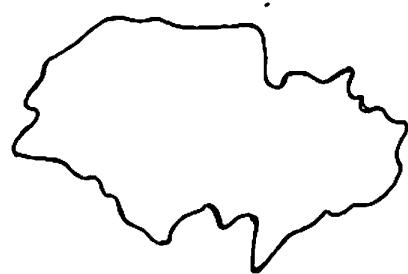
MAPA 2 - ATÉ 1948



MAPA 3 - DE 1948 A 1958



MAPA 4 - DE 1958 A 1963



MAPA 5 - A PARTIR DE 1963.



Ào mesmo tempo, o crescimento da população de Anápolis no período de 1910 a 1935 foi o maior da sua história. Tanto a população rural quanto a urbana tiveram aumentos significativos nessa fase. A primeira cresceu 298,17% no período, enquanto a segunda teve um crescimento de 279,00% no mesmo período. (v. quadro IX).

O crescimento maior da população rural em relação à população urbana deveu-se à migração para o município nessa fase, principalmente de italianos, com 9,62% do total de imigrantes e de japoneses, com 42,68%. Os primeiros para plantar café, os últimos para trabalhar na rizicultura.

Para o setor urbano migravam, principalmente, os sírios. 30,13% do total de imigrantes, para trabalhar no setor terciário. (v. quadro XI).

Após a década de trinta, a população urbana cresce mais do que a rural, até superá-la na década de cinquenta, quando 53,55% dos anapolinos já estavam morando na cidade, e 36,45% permaneciam nos distritos e nas propriedades rurais.

A diminuição percentual da população rural em relação à população urbana em Anápolis foi anterior à do Brasil, que só aconteceu na década de sessenta.

Dois fatores explicam esse fenômeno. O primeiro foi o processo de urbanização por que passou a cidade, com a chegada da ferrovia. O segundo, porque Anápolis começou a perder parte de sua zona rural com a emancipação política de

vários distritos: Nereópolis (1948), Nova Veneza (1958), Damolandia (1958), Brasabrantes (1958) e Goianápolis (1958).

Dessa maneira, boa parte da população rural de Anápolis passou a pertencer aos municípios desmembrados.

QUADRO IX

POPULAÇÃO URBANA E RURAL DE ANAPOLIS-1910/1980

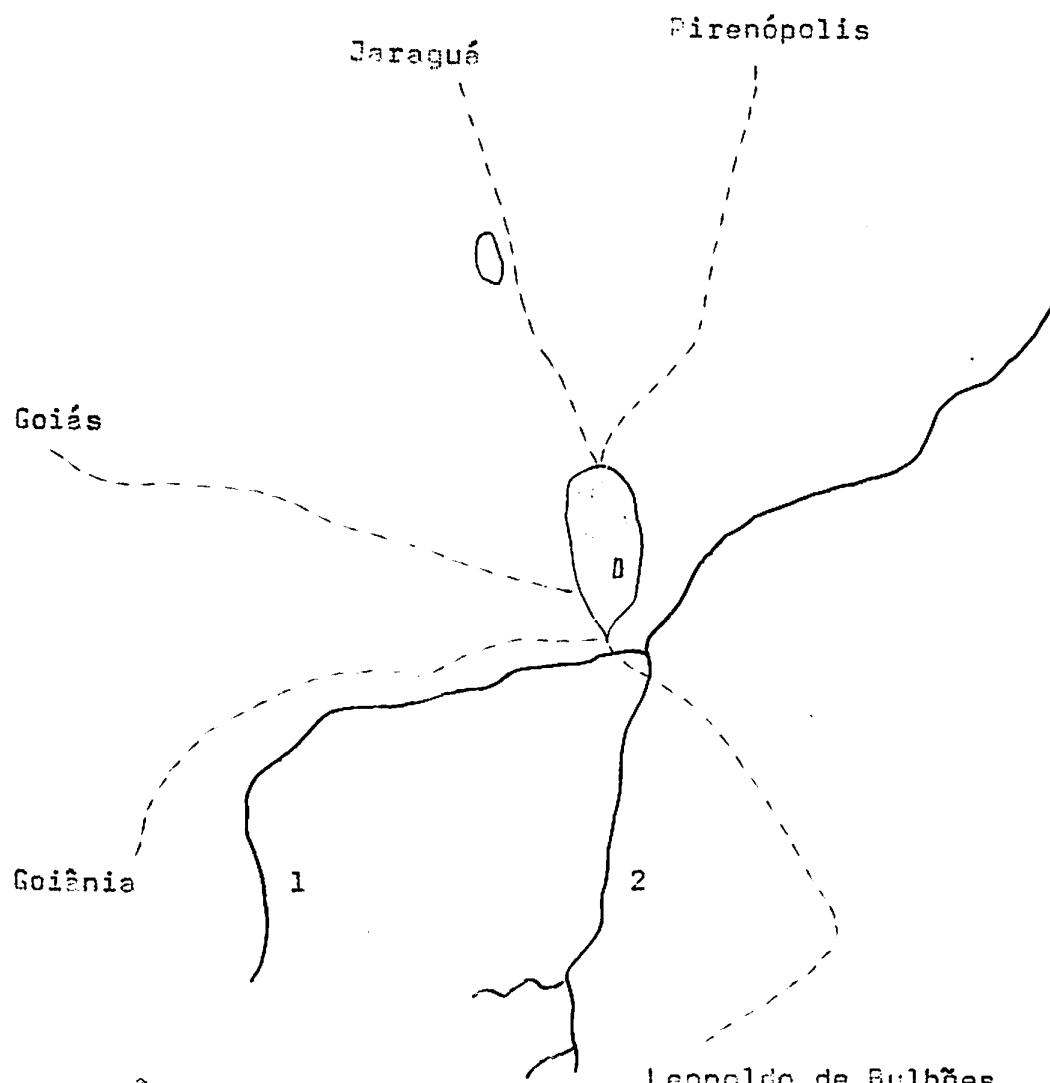
ANO	RURAL	%	URBANA	%	TOTAL
1910	6.484	76,50	1.992	23,50	8.476
1935	25.816	77,35	7.559	22,65	33.375
1940	29.662	75,76	9.486	24,24	39.148
1950	31.988	63,55	18.350	36,45	50.338
1960	19.785	28,79	48.947	71,21	68.732
1970	15.716	14,95	89.405	85,05	105.121
1980	19.456	10,81	160.517	89,19	179.973

FONTE: CENSOS DO IBGE NO PERÍODO. DADOS E PERCENTUAIS TRABALHOS PELO AUTOR.

O núcleo urbano teve sua ocupação inicial nas proximidades da Igreja de Sant'Ana. Com o aumento da população, a expansão urbana aconteceu na direção Norte, rumo ao morro Capuava, saída para as cidades de São Francisco de Goiás, Corumbá e Pirenópolis. (v. mapas 6,7 e 8).

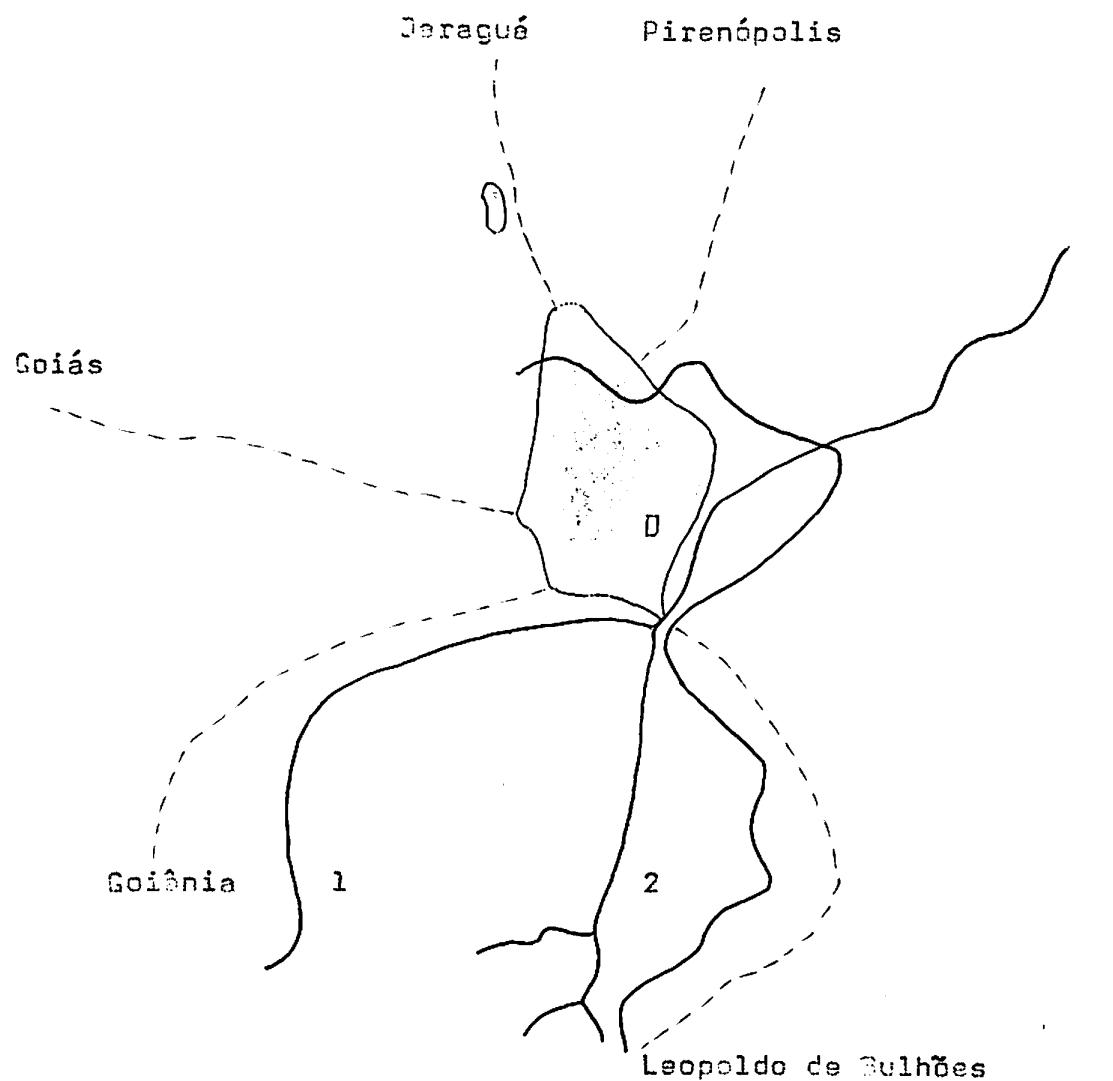
OCUPAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE ANAPOLIS.

MAPA 6 - 1907



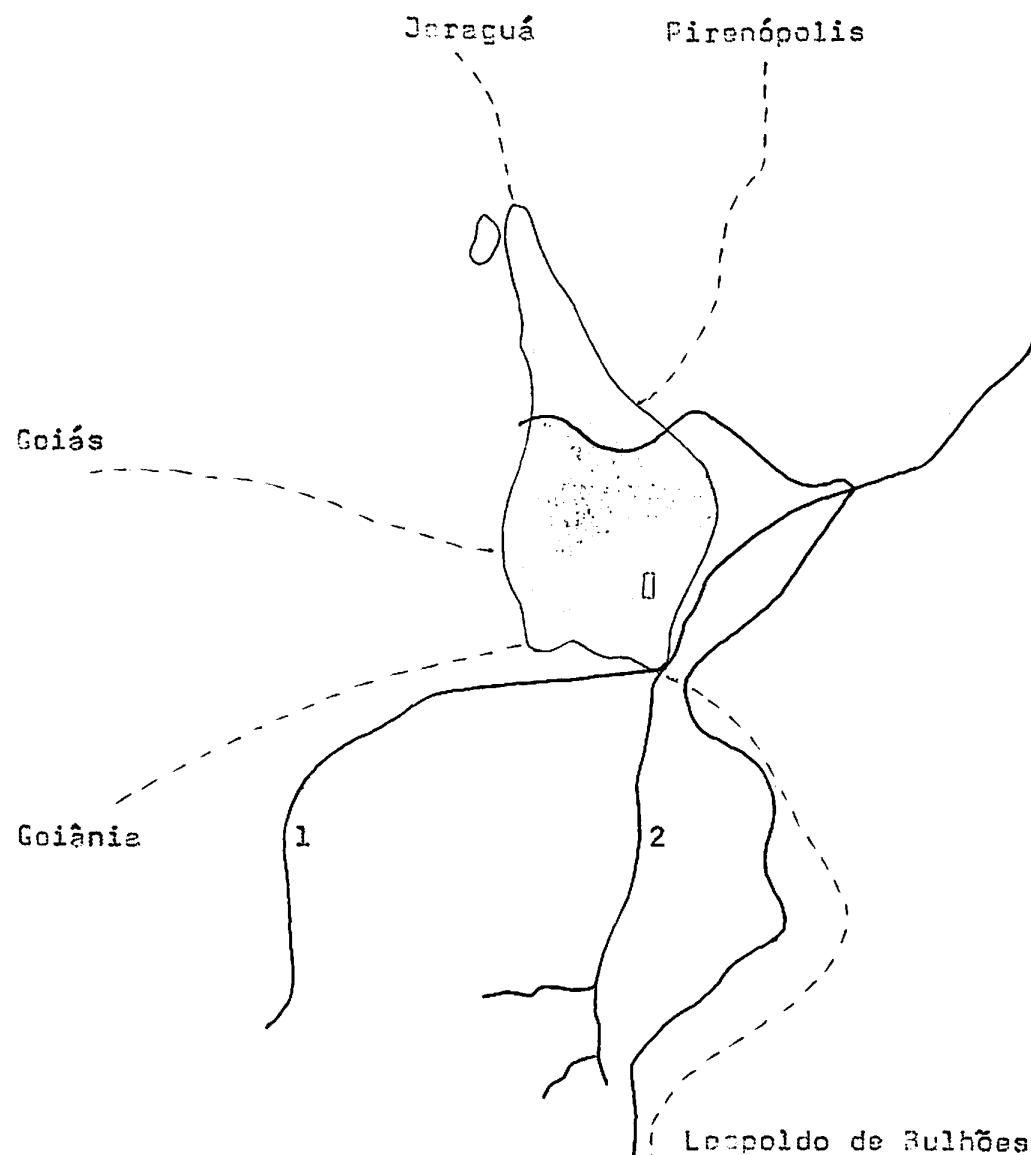
- Espaço Urbano
- Morro da Capuava
- Igreja Santana
- Estradas (Saídas)
- Córrego das antas -1
- Córrego do Góis -2

MAPA 7 - 1920 / 1935



- Espaço Urbano
- Morro da Capuava
- Igreja Santana
- Estradas (Saídas)
- Córrego das antas - 1
- Córrego do Góis - 2
- Estrada de Ferro.

MAPA 8 - 1950.



- Espaço Urbano
- Morro da Capuava
- Igreja Santana
- Estradas (saídas)
- Córrego das Antas - 1
- Córrego do Góis - 2
- Estrada de Ferro

A ligação rodoviária com estas cidades aconteceu, respectivamente em 1929 (São Francisco do Oeste) e 1935 (Corumbá). A estrada entre Pirenópolis e Anápolis foi melhorada em 1935. (v. Quadro XIII). Era o momento em que Anápolis experimentava um surto desenvolvimentista, tendo como setores mais dinâmicos o terciário e o primário, com a agricultura comercial.

Após a segunda década do século XX, a produção agrícola do município de Anápolis evoluiu da agricultura de subsistência para a comercial; ao mesmo tempo, há um aumento expressivo na troca de mercadorias, na sede do município.

Este dinamismo econômico estava em consonância tanto com a migração para a região, quanto com o prolongamento dos trilhos.

Na relação de alunos matriculados em uma escola do município no 1º semestre de 1930, 64,15% do total vieram de outros estados, principalmente de Minas Gerais, enquanto que apenas 35,85% do total eram oriundos de Anápolis. (v. Quadro X).

Em relatório apresentado ao Presidente Getúlio Vargas, em 1939, (1) o Interventor Pedro Ludovico Teixeira afirma que um terço do total de pessoas que migravam para o Estado deslocavam-se para Anápolis. (RPL-GV, 1939).

QUADRO X

ALGUNS DADOS SOBRE A IMIGRAÇÃO EM 1930 E 1939

RELACIONADOS A CIDADE DE ANAPOLIS

1930	ALUNOS MATRICULADOS NO 1º SEMESTRE ESCOLA DIVINA FERREIRA DE AZEVEDO	
	64,15%	IMIGRANTES
	35,85%	ANAPOLINOS
1939	IMIGRANTES:	
	EM GOIAS	EM ANAPOLIS %
	639	239 35,09

FONTE: Arquivo Histórico Estadual.Cx.12. Dados
trabalhados pelo autor.

Nessa migração tanto favorecia o desenvolvimento das atividades mercantis, quanto o da agricultura, notadamente as culturas do café e arroz. Reportemos-nos às palavras do Interventor Pedro Lúdevaldo(2), sobre a questão:

" Os núcleos italianos, instalados na zona mais fértil de Goiás, prosperaram tanto que dois terços pelo menos dos seus colonos são hoje fazendeiros abastados, proprietários de extensas e ricas faixas de terras. Entre eles já há até latifundiários. A colônia italiana de Nova Ve-

neza, principalmente, conseguiu, em poucos anos, transformar-se no maior centro produtor de café do Brasil Central, contribuindo atualmente com cerca de 50% da produção geral do Estado de Goiás." (RPL-GV, 1933:54-55).

QUADRO XI

TOTAL DE IMIGRANTES REGISTRADOS EM ANAPOLIS
ATE 1939 PELA CHEFATURA DE POLICIA

NACIONALIDADE	QUANTIDADE	%
Japoneses.....	102	42,68
Sírios.....	72	30,13
Italianos.....	23	9,62
Outras.....	42	17,57
 TOTAL.....	239	100.00

FONTE: Arquivo Histórico Estadual. RGP-PL:9.
dados trabalhados pelo autor.

A variedade de produtos cultivados pelos imi-

grandes, tanto favoreceu à fixação dos mesmos na região, quando dinamizou a economia anapolina.

Sobre a colônia japonesa, escreveu Pedro Ludovico que Anápolis atraía a maior parte dos seus imigrantes, os quais, radicados na região de Nereópolis, cultivavam café, arroz, milho, feijão, batata, mamona e amendoim. (RPL-GV, 1933:56).

A produção agrícola aumentava e a preocupação do Interventor voltava-se para o escoamento desses produtos. Vejamos as suas palavras:

"Já está fartamente demonstrado, porém, que o problema do povoamento do solo goiano à custa de imigração, estreitamente relacionado com o da viação, só poderá ser resolvido quando o Estado de Goiás, senhor de uma rede de vias de transporte correspondente às suas necessidades, puder dar vazão fácil aos seus produtos." (RPL-GV, 1933:56).

De fato, a produção agrícola em Anápolis era significativa. Em 1932, Anápolis possuía a maior plantação de café do Estado de Goiás. (v. quadro XII).

QUADRO XII
QUANTIDADE DE PÉS DE CAFÉ EM GOIAS - 1932

MUNICIPIO	QUANTIDADE	%
Anápolis.....	1.533.000	15.33
Itaborahy.....	620.000	6.20
Corumbá.....	554.000	5.54
Estado.....	10.000.000	100.00

FONTE: I.G. XVI (7). Dados trabalha-
dos pelos autor.

Esse dinamismo econômico levou à formação das primeiras associações classistas de Anápolis, uma ligada aos produtores rurais e outra aos comerciantes.

A revista Informações Goiana(3) assim justificava a formação da Sociedade Rural de Anápolis:

"O rico município de Anápolis, centro agrícola de Goiás, onde a agricultura se desenvolve extraordiariamente, graças à fertilidade sem par do solo de massapé, coberto das prodigiosas florestas que são o deslumbramento de quantos estudam as possibilidades goyanas na lavoura, acaba de organizar uma sociedade agrícola, prometedora de grandes realizações." (I.G., XVI(4,5,):26).

No mesmo ano, foi criada a União Siria, formada pelos imigrantes que se dedicavam ao comércio, e em 1936 nascia a Associação Comercial de Anápolis para representar os interesses dos comerciantes do município.(v. no anexo 6 a composição dessas entidades).

Essas organizações classistas apontavam para uma nova composição social na cidade. A nascente burguesia comercial e industrial, assim como os produtores rurais ligados à economia de mercado buscavam garantir seus interesses, através das suas entidades representativas.

Concordamos com Wilson Cunha quando afirma:

"O constante crescimento da demanda global da economia de Anápolis acabou por romper o arcabouço político do coronelismo. Era o inicio da expansão comercial e industrial da cidade. A consequência direta desses acontecimentos foi a entrada no cenário da política local de uma nova classe - a burguesia comercial e industrial."(1976:13).

O poder dessa classe já se evidenciava na posse do novo Intendente Municipal e do Conselho Municipal após a Revolução de Trinta, cujos integrantes eram os ricos proprietários rurais e os comerciantes locais.(v. anexo 2).

O novo Intendente Municipal, João Luiz de Oliveira, era também o 1º Secretário da Sociedade Rural de Anápolis.

Fica claro, portanto, que o prolongamento dos trilhos era fundamental, tanto para a economia goiana, em geral, como para a anapolina, em particular. Comprar e vender produtos, os mais variados, passou a ser o cerne da economia anapolina, e isso só poderia se desenvolver com um bom sistema de transporte.

Pelo

jornal

"ANNAPOLIS" (5) »

Foi um dia memorável, relatado em detalhes

no anexo homenageados. (BORGES, 1975:202/203).

Enquanto de Ferro Jofás, que construiram a ferrovíia, também
para não saquear o nogueira, os funcionários da
comunicação do grande evento, tudo estava na programação.
churrascos e homenagens às autoridades que contribuíram para
desejos, missa, destilas militares e escotaria,

marcadas. (BORGES, 1975:202/203).

autocarreiras federais estadias
marcado para jantar às 21:00 horas, com a presença de
dos comemorados terminaram com um baile oficial,
Anápolis. (4).

clanões, agremiações, intelectuais e líderes políticos de
festejos, presidente paleó prefete e composta por comuni-
car a grande evento para criação uma comissão dos
Anápolis).

grama da festa de inauguração da estação ferroviária de
transando a "maya" até os anapolinos. (v. no anexo 5 o pro-
curava vários amigos entre leopoldo de Bulhões e Anápolis
festas e grandes, que convivam, inicialmente, de forma grande
pela presente ocasião, que fez a Fazenda Valentine, para dar início à
fazenda e a quando representativa de Anápolis, presidente
de 2.500 homens da marinha, chegava a Leopoldo de

mentos" (JVS, 01, 10.33).

que se nome que não havia razão para esmorecer-

"Anápolis viveu no dia 7 do corrente o maior dia de toda a sua História, com a inauguração da Estrada de Ferro, aspiração máxima de seu povo.

Desde dez dias antes da memorável data, já a cidade se encontrava com um aspecto festivo, os hostéis cheios e um movimento desusado em nossas ruas, que recrudescia, à proporção que se aproximava o feliz evento" (JA,15.09.35).

Além de a própria população preparar-se para o grande evento, a cidade, na sua parte física, também receberia melhoramentos : as ruas foram ornamentadas e limpas, "...os prédios e muros completamente asselados na parte central da urbs" (JA,15.09.35).

No dia da inauguração, a cidade foi despertada por duas bandas de música: a do 6º Batalhão de Caçadores de Ipiranga e a Banda Municipal, além de diversos morteiros.

Nas escolas, reuniões públicas e nas diversas associações da sociedade civil, a Bandeira Nacional foi hasteada. (JA,15.09.35).

A festa teve início em Leopoldo de Bulhões, quando o Dr. Arthur Castilhos, representante do Governo Federal, cortou a fita, inaugurando oficialmente o trecho da ferrovia entre aquela cidade e Anápolis.

A composição ferroviária chegou a Anápolis às 17h30 horas do dia 7 de setembro de 1935, emocionando os

primeira vez, conforme relatado por um jornal da época:

"...Foi um espetáculo verdadeiramente tocante e a chegada foi anunciada anunciada na última curva da estrada, por cincuenta dúzias de morteiros..."(JA,15.09.35).

Depois vieram os discursos dos representantes do Governo Federal, Estadual e Municipal, todos muito aplaudidos.

Quando o sr. Wenefrido Portela, engenheiro chefe da Companhia Estrada de Ferro Goiás, terminou a sua fala, não só foi aplaudido, como também carregado pela multidão que lotava a praça da estação ferroviária. Nesse momento, foi o engenheiro homenageado com a inauguração de uma placa dando seu nome a uma rua no centro da cidade - a qual se conserva até hoje - "...sob uma entusiastica salva de palmas, vivas e ao som de vibrantes peças musicais."(JA,15.09.35).

Encerrando a noite, o baile, que afinal teve início às 23:00 horas, com a presença de toda a comunidade anapolina e das autoridades. O jornal Annápolis nos dá uma apreciação final desse dia memorável:

"Em suma, as festas comemorativas da inauguração da Estrada de Ferro, revestiram do maior brilhantismo possível, deixando em todos a mais grata impressão.ANNAPOLIS, que se fez representar em todas as solenidades, congratula-se effusivamente com o povo desta cidade, pelo feliz

e memorável acontecimento." (JA, 15.09.35).

Mas essa grande festa tivera que esperar vários anos.

De 1914, quando foi inaugurada a estação de Roncador, até 1935, quando a ferrovia chegou a Anápolis, foram vinte anos de lutas pelo prolongamento dos trilhos. Somente em 1924 a ferrovia chegou a Vianópolis, e em 1931 a Leopoldo de Bulhões. Mais 4 anos seriam necessários para a construção de 50 km que separavam Leopoldo de Bulhões de Anápolis.

A paralisação dos trabalhos de construção da ferrovia, por vários anos, obrigou os produtores rurais e comerciantes da região de Anápolis a buscaram, como alternativa, uma ligação rodoviária com a estação de Roncador, em 1930.

A construção de rodovias intensificou-se nas décadas de 20, 30 e 40, período em que Anápolis passa a exercer hegemonia econômica e de prestação de serviços sobre várias cidades goianas. (v. quadro XIII).

QUADRO XIII

EVOLUÇÃO DO SISTEMA VIARIO LIGADO A CIDADE
DE ANÁPOLIS : RODOVIAS E FERROVIAS / 1920 - 1947

ANOS	PENETRAÇÃO DA ESTRADA DE FERRO	RODOVIAS INTER- MUNICIPAIS	KM
1920	Roncador	Anápolis-Roncador	170
1924	Vianópolis	- - - - -	-
1926	- - -	Anápolis-Vianópolis	76
1929	- - -	Anápolis-Bonfim	60
	- - -	Anápolis- São Fran- cisco de Goiás	54
1931	Leopoldo de Bulhões	Anápolis- Leopoldo de Bulhões	49
1935	Anápolis	Anápolis-Inhumas	120
		Anápolis-Corumbá	50
		Anápolis-Pirenópolis	71
1937	- - -	Anápolis-Petrolina	85
1938	- - -	Anápolis-Goiânia	70
1944	- - -	Anápolis- CANG	172
1947	- - -	Anápolis- Luziânia	100

FONTE: FRANÇA, 1974:658.

Apesar da construção de rodovias ligando Anápolis

lhe à vasta região do Estado, foi com a chegada da ferrovia que o processo de desenvolvimento econômico acelerou-se, fazendo de Anápolis o maior centro comercial de Goiás.

As rodovias faziam as ligações intermediárias, mas a exportação e importação de produtos, dos mais variados tipos, deveriam ser efetivadas pela ferrovia.

Pelo que se observa dos dados pesquisados, a economia anapolina crescia de forma constante, o que se refletia no crescimento populacional do município. (v. quadros VIII e IX).

Conforme referido anteriormente, tanto o crescimento populacional, quanto o desenvolvimento econômico têm ligação direta com o prolongamento da ferrovia até Anápolis. Nessa época (30), tornou-se imperioso aproximar a economia anapolina dos centros mais dinâmicos do País. Isso só poderia ser feito, naquele momento, pela estrada de ferro.

As estradas de rodagem eram incipientes e em péssimo estado de conservação. Por isso mesmo, naquele momento, as ferrovias ainda representavam a alternativa mais barata e eficiente, para que os produtos da região circulassesem com mais rapidez. A chegada dos trilhos ensejava a possibilidade concreta de dinamizar ainda mais a economia local, notadamente a agricultura, o comércio e os serviços. Essa certeza uniu a população anapolina em voz uníssona, para viabilizar o projeto de prolongamento dos trilhos rumo à cidade.

Inimigos políticos e pessoais uniram-se no mesmo

ideais, em acordo com as palavras do sr. Bemfim D'Abadia, articulista do jornal Voz do Sul:

"Agora é tempo do nosso povo, sem distinção de sexo, de idade, de raça, de profissão, mostrar ao sr. Portella que os esforços por este dispensados encontravam recompensa e calaram, profundamente, no coração d'aquele" (JVS, 05.02.33).

A ligação ferroviária constituía-se em projeto que se queria acima das classes sociais e dos interesses pessoais. Quem criasse qualquer tipo de obstáculo ao prosseguimento da estrada de ferro era duramente atacado.

Com letras em destaque, o jornal Voz do Sul, dirigiu críticas ao sr. Caminha Sampaio, então Diretor da Estrada de Ferro Boa Vista, o qual estava criando obstáculos ao prolongamento da ferrovia. Com ironia, aquele periódico assim se expressava:

"O decreto da criação da verba já se achava lavrado. Urge seja reparada com urgência a injustiça que se commeteu ao nosso Estado, paralysando o proseguimento da Goyaz... É de se acreditar que em breves dias será reparado o mal commettido com a interrupção da construção. Então poderemos interrogar : - CAMINHA OU NAO, A E. FERRO?"
(JVS, 16.04.33).

Em outra matéria, o mesmo jornal volta a ironizar o diretor da Estrada de Ferro Goiás, fazendo trocadilhos com seu nome:

"A Goyaz vai avançar até Annápolis. Foram aprovados os estudos feitos pelo dr. W. Portela, engenheiro chefe da construção. O valor da imprensa e os empenhos dos srs. Vellasco e Nero de Macedo. Foi assignado quarta-feira o decreto restaurando a verba para o prosseguimento. A ESTRADA CAMINHA, SAMPAIO." (JVS, 30.04.33).

Em outra passagem do mesmo jornal, o sr. Caminha Sampaio é duramente criticado, sendo acusado de responsável pela paralisação dos trabalhos da estrada de ferro. (JVS, 26.03.33).

Anteriormente, em 1932, vemos que os obstáculos ao prosseguimento da ferrovia deveriam ser combatidos a todo custo. Denunciavam-se publicamente os responsáveis pelo retardamento dos trabalhos de prolongamento dos trilhos, acusandos de impatriotas.

Nessa direção, o jornal Voz do Sul afirmava em seu editorial:

"A ambição e a vaidade não tem limites. Temos divulgado com interesse e com a satisfação que o caso nos desperta o proseguimento da "Goyaz", causa de interesse collectivo. Mas, para alguém que vive das migalhas desprendidas pela via-fer-

rea, o avançamento da Goyaz importa num desastre. São os parasitas dos trilhos, que espalham as notícias de que ella não prosseguirá, chegando ao ponto de fazerem divulgar boletins anunciativos. Vamos descobrir os nomes daqueles que fazem dita campanha impatriótica, para depois expô-los ao público." (JVS, 10.03.32).

Por outro lado, para aqueles que ajudarem, de uma maneira ou de outra, no prolongamento da ferrovia até Anápolis, rende-se todas as homenagens possíveis. Um exemplo claro é o do Engenheiro Portella.

De acordo com a Voz do Sul, a cidade devia muito ao chefe da construção da ferrovia, pela sua atuação no prosseguimento da "Goyaz". "...Este é credor da estima e gratidão de todos os anapolinos, pelo muito que tem feito em prol do prosseguimento daquela via férrea..." (18.06.33).

Como podemos observar nos jornais da época, foram longos anos de espera pela estrada de ferro, desde a sua chegada a Leopoldo de Bulhões, em 1931, até a inauguração da estação ferroviária de Anápolis, em 1935.

O primeiro jornal da cidade, Correio de Anápolis(6), de 1929, depois em 1930 o Voz do Sul, O Verbo(7), A Luta(8), todos anunciam com insistência o prosseguimento da "GOYAZ", mas esta só chegou definitivamente a Anápolis no dia 7 de setembro de 1935. A etapa seguinte seria o prolongamento da ferrovia até o Araguaia,

"O proseguimento da Goyaz ao Araguaya depende somente dos companheiros de luctas e do jornalismo goyano. Sejamos pois, os vanguardeiros do progresso." (JOV, 15.12.31).

A expectativa da chegada da Estrada de Ferro era motivo para vislumbrar um futuro melhor, e a solução de todos os problemas do município (JVS, 19.03.33). No contexto da inauguração da ferrovia, o Anápolis assim estampava na primeira página, em letras destacadas:

"Anápolis, engalanada e fremente de entusiasmo, irá assistir no dia 7 de setembro, o mais empolgante e sugestivo acontecimento para a vida econômica e social de um povo culto: a chegada da Estrada de Ferro." (JA, 18.08.35).

No dia do lançamento da pedra fundamental da estação em Anápolis, 28 DE AGOSTO DE 1933, o redator do Anápolis, Luiz de Godoy, fez um longo discurso sobre a importância do evento. Segundo ele, foram vinte e três anos de espera, desde 1910, quando teve início a construção da linha férrea de Araguari para Goiás, até aquela data. Mas a espera fora compensada, pois o progresso será inevitável.

Para receber a Estrada de Ferro, a cidade experimentou mudanças significativas, na sua fisionomia

urbana, com a reforma de antigos prédios, públicos ou privados, residenciais ou comerciais, além de novas construções.

Os reflexos da aproximação da ferrovia foram bem captados, dois anos antes, pelo sr. Bomfim D'Abbadia, no texto, "Annápolis Progride":

"Iniciou-se bem, para nossa cidade, o 933, pois basta citar aqui, apenas uma importante conquista - a luz e força - instalada no dia 10, por um punhado de homens, merecedores dos nossos mais justos encomios.

Com a chegada provável da ponta dos trihos da Goyaz em junho, a esta terra, teremos a super-conquista do anno, que está correndo, por quanto, com a ferrovia, virá o progresso que tanto necessitamos para o escoamento de nossos productos." (JVS, 22.01.33).

A idéia do progresso, do moderno, deveria estar refletida na própria estação ferroviária a ser construída. Um prédio bonito, que deveria ensejar a participação de toda a população, de acordo com o mesmo autor:

"Como se trata de uma aquisição importantíssima para nossa querida Annápolis, achava eu de toda conveniência que nós, os annapolinos, facilitassemos, quer por preços reduzidos, quer por donati-

vos, a compra de material para construção de um edifício moderno e confortável, como vai ser a nossa futura estação, segundo me disse o Dr. Portella." (JVS, 05.02.33).

Essa expectativa do articulista, representava a aspiração da população local, que desejava a construção de uma bela e moderna estação ferroviária, a melhor de Goiás, tão moderna quanto a de Araguari, em Minas Gerais.

A valorização do novo, do moderno, não ficou restrita à construção da estação ferroviária. A cidade toda foi influenciada por essas ideias de modernização. Sucederam-se preenches novos, com a instalação "...de um moderno bar e café, de rádio, fábrica de sorvete, de gelo, de cervejaria...", bem como melhoramentos nas ruas e nas "...estradas que são vias de acesso do município...", paralelamente, também, ocorria a reconstrução das velhas casas. Acreditava a população que tudo precisava ser feito, para não permitir críticas dos visitantes, que certamente viriam com os trilhos. Essa preocupação também se voltava para o saneamento básico, água e esgoto, visando "...garantir ao povo mais higiene e saúde". De acordo com o Voz do Sul, "tudo isso fazia parte de um projeto maior para receber o visitante que virá com as locomotivas." (JVS, 22.01.33).

Esses melhoramentos eram percebidos no dia a

dia:

"Agora, com os preparativos para o advento da Goyaz, que ainda este ano tocará a epiderme da cidade, cresceram as construções urbanas, as casas que se achavam fechadas se vão enchendo de inquilinos, os terrenos vagos de dentro da cidade estão sendo vendidos, vários melhoramentos locais têm sido inaugurados..."

Dest'arte, este grande e futuroso município atravessa uma de suas mais gloriosas fases de progresso e fulgura, com o brilho a que tem direito, pelas suas inconfundíveis e valiosas possibilidades, aos olhos do Brasil Central... e avança altaneiro e destemido à senda do destino que lhe está reservado."(JVS,12.02.33).

Bem dúvida que a expectativa da chegada da Estrada de Ferro era a grande responsável pelas transformações por que passava a cidade, ao longo de alguns anos. A matéria anteriormente citada é de fevereiro de 1933, portanto, mais de trinta meses antes da inauguração oficial da estação ferroviária, quando já ocorriam mudanças e melhoramentos em Anápolis.

As mudanças davam-se no aspecto físico, com as construções; no aspecto social, com o aparecimento de uma vida noturna, com o crescimento populacional, com a chegada dos imigrantes e com o surgimento dos problemas sociais, como o aumento da criminalidade ; no aspecto econômico, com a

valorização das terras, a construção de novos estabelecimentos e a dinamização do comércio em geral. (JVS, 10.01.32).

Até a transferência do cemitério local para uma região mais ao norte da cidade foi providenciada, já que este se encontra localizado na Praça Americano do Brasil, onde seria construída a futura estação ferroviária.

Os trilhos traziam esperança, e não tristeza. O cemitério não poderia ficar de frente para o local de chegada da ferrovia, devendo dar lugar ao clima de alegria que dominava a cidade. Como afirma o Annápolis, "O local, outrora triste, começa a tomar um aspecto agradável." (JA, 28.04.35).

Com a perspectiva da chegada dos trilhos, a população local envolvia-se com aquela clima de inovações, de novo, no que era recompensada com inúmeros melhoramentos: em 1924, foi energia elétrica; em 1926, a da linha telegráfica; em 1927, os anapolinos assistiram à primeira peça teatral no Cine Aurora; e em 1929, foi inaugurado oficialmente o cinema da cidade. Eram os novos tempos que chegavam para a população local.

Às que parece, contudo, as mudanças tão esperadas não contagiam toda a população da mesma maneira, ao contrário do que os jornais locais afirmavam. Um jornal da Liberdade, o LAVOURA E COMÉRCIO, denunciava arbitrariedades do Prefeito José Fernandes Valente, "...obrigando os proprietários a limpar as fachadas das casas e muros." (JA, 28.04.35, citando matéria do Lavoura e Comércio).

A denúncia partiu de um morador da cidade, que enviou uma carta àquele jornal mineiro. Provavelmente, os pernambucanos anapolinos não publicaram a denúncia, visto que estavam envolvidos com a grande campanha pela chegada, o mais rápido possível, dos trilhos do progresso.

O Annápolis saiu em defesa do Prefeito Municipal, afirmando que ele "...fez apenas distribuir circulares pedindo a cooperação de todos os anapolinos no sentido de asseio e aformoseamento da cidade..."(JA.28.04.35), para a grande festa de 7 de setembro de 1935.

Enfim, parecia que a unanimidade tão defendida nos jornais não era fato consumado. De qualquer forma, as mudanças foram inevitáveis, até mesmo no aspecto dos costumes e da mentalidade. A preocupação com a educação dos anapolinos para enfrentar a nova era de progresso, bem como a preocupação com o aumento da produção, passam a ser discutidos nos jornais, pois Anápolis logo seria uma cidade ligada aos grandes centros do país, e perderia a sua característica de igualdade pacífica e sertaneja.(JA,31.03.35).

5.3. A SITUAÇÃO DOS TRABALHADORES.

Os jornais da época pouco falavam sobre a condição dos operários da cidade, o que dificulta o estudo mais detalhado do tema. Como viviam os trabalhadores? Como eles participaram do processo de prosseguimento da ferrovia? O que ganhavam com isso? Qual o destino deles, depois da conclusão da obra?

São perguntas que, por ora, ficarão sem respostas definitivas, pois exigem pesquisa aprofundada, que não é nosso objeto nesse trabalho. Abordaremos somente alguns aspectos do problema.

Com o desenvolvimento econômico local e a migração para a região, os problemas sociais afloraram. Vejamos o relato de George Duarte:

"Este grande movimento comercial tornou-se atrativo como possibilidade de empregos e bons salários, acorrendo à cidade grande número de pessoas, o que veio causar, no entanto, uma procura maior do que a oferta e assim o desemprego. Em consequência, proliferaram as ocupações não qualificadas e uma mudança na estrutura social ao se criar uma faixa de população pobre que se fixou na saída da rodoviária e perto do cemitério."

(1976:26).

Momento crítico, do ponto de vista social, ocorreu a época da paralisação dos trabalhos da ferrovia em 1933, quando quinhentos operários ficaram sem trabalho e o problema social emergiu. O Voz do Sul narra a situação desses trabalhadores:

"Várias pessoas chegadas recentemente de Bulhões, estação terminal da Estrada de Ferro Goyaz, em declarações que fizeram à imprensa narram as condições afflictivas em que se encontram cerca de quinhentos operários há pouco dispensados dos serviços de construção daquela via férrea.

Sem meios de regressarem aos seus lares, sem crédito para obterem gêneros de primeira necessidade e privados há dois meses dos seus salários, esses homens se arrastam, com suas famílias, pela mais horrível penúria."

(JVS,19.03.33).

Eram trabalhadores que vieram de vários estados e regiões do país com suas famílias e que se encontravam em situação difícil, pois nem os salários atrasados recebiam, o que agravava o quadro ainda mais.(JVS,02.04.33).

Essa problemática ganharia projeção, até porque, pela falta de recursos, os trabalhos de prosseguimento da estrada de ferro permaneceram parados durante algum tempo,

angustiando a população de Anápolis.

Os comerciantes e produtores rurais, interessados no prolongamento da ferrovia, passaram a pressionar o Governo Federal para liberar os recursos necessários para o reinício dos trabalhos.

Com a verba oficial liberada, em abril de 1933, a ferrovia avançava, para alegria dos anapolinos, e os trabalhadores retornaram aos seus lugares, com a esperança de dias melhores.

Mesmo com escassa documentação sobre os trabalhadores, não é difícil imaginar a condição dos mesmos, em meio à fronte pioneira e de expansão do capitalismo, onde a exploração do capital sobre o trabalho tende a ser muito grande.

Tanto é verdade essa afirmação que os operários anapolinos fundaram a UNIÃO POPULAR, sobre a qual o jornal O SEMÁFORO(9) informa:

"Da união nasce a força. Nada mais exacto, mais certo, mais matemático que esse velho adágio. E para outra cousa não foi que se fundou a "União Popular" de Anápolis.

Seus fundadores, tiveram e tem em vista, o congraçamento dos que lutam, honestamente, para obter o pão quotidiano. Para que dessa união pudesse advir benefícios, a que têm direito, os desprotegidos de fortuna." (JOP, 26.04.33).

No dia 1º de maio de 1933, o "O OPERARIO" conclamou todos os trabalhadores a lutarem pelos seus direitos, dei xamico clínica para apreço pelo marxismo. O articulista Joaquim Menegão assim se pronunciava:

"É só pela luta, pelo choque é possível realizar o que as nossas possibilidades permitem.

...e ainda porque, consoante aquelas palavras do grande doutrinador - "PROLETARIO DE TODOS OS PAISES UNI-VOS", - só nos resta essa necessidade para a conquista do futuro.

...Viva portanto o dia primeiro de maio, dia do trabalho, que os operários bem orientados do mundo inteiro o comemora com todo o ardor das suas forças.

VIVA O PRIMEIRO DE MAIO!

VIVA A UNIÃO POPULAR!

VIVA OS TRABALHADORES!" (JOP, 26.04.33).

NOTAS BIBLIOGRAFICAS.

1. TEIXEIRA, Pedro Ludovico.**Relatório ao Presidente Getúlio Vargas: 1939.** Goiânia, Oficinas Gráficas da Imprensa Oficial, 1939. Será citado com a abreviação RPL-GV.

2. TEIXEIRA, Pedro Ludovico.**Relatório ao Presidente Getúlio Vargas: 1930-1933.** Goiás, Imprensa Oficial, 1933. sobre as condições da economia goiana, as potencialidades do Estado, os seus problemas e como solucioná-los. Será citado com a abreviação RPL-GV.

3. A revista Informação Goiana foi editada entre 1917 e 1935. Será citada com a abreviação I.F.

4. A comissão dos festeiros era presidida pelo Prefeito José Fernandes Valente e composta de comerciantes, agricultores e intelectuais, estando dividida em quatro partes:

Comissão de Intelectuais : Drs. Xavier Junior, Adelberto Pereira da Silva, Adahyl Dias e Padre Luiz Zeférino;

Comissão de Ornamentação: o advogado Luiz de Godoy, os comerciantes Jorge Salomão, Francisco Juarez e Anízio Cecílio e o Padre Luiz Zeférino;

Comissão de Finanças: os comerciantes Alberico Borges de Carvalho, Miguel Pedreira, Carlos de Pina, Fausto

Rosso, Júlio Miguel e Miguel João.

Comissão de Música: srs. Orlando Motta, Antônio Brumado e Henrique Ferreira.

5. O jornal ANAPOLIS, foi fundado em 31 de março de 1910 por Luiz Caiado de Godoy, Manuel Gonçalves da Cruz, Orlando Motta e Sebastião Guimarães. Foi o jornal de maior tempo de circulação entre os periódicos anapolinos, circulando até os dias de hoje. Como diz Haydée Jayme Ferrera, "...O ANAPOLIS cresceu com a cidade, lutou a favor dela, sofreu com ela, brigou por ela."(FERREIRA,1979:312).

O ANAPOLIS será citado com a abreviação JA.

6. O jornal CORREIO DE ANAPOLIS", o primeiro da cidade, foi fundado em 10 de março de 1929 pelo intendente municipal Adelberto Pereira da Silva. Era o periódico oficial do município.

O CORREIO DE ANAPOLIS será citado com a abreviação CDA.

7. O jornal O VERBO foi fundado no dia 15 de setembro de 1931, circulando até abril de 1932. Era de propriedade do sr. Jarbas Jayme, será citado com a abreviação OVO.

8. O Jornal A LUTA, de oposição ao Interventor, era de propriedade do sr. A.G. Pinto. Será citado com a abreviação AL.

9. O Jornal O OPERARIO foi fundado pelo sr. F.

Geraldo Alves, que foi também o seu diretor. Circulou apenas no ano de 1933, voltava-se para os interesses dos trabalhadores, tendo os seguintes lemas: "**IGUALDADE, JUSTIÇA E FRATERNIDADE**" e "**OPERARIOS! AJUDEMOS UNS AOS OUTROS**". Era editado com a abreviação JOP.

CAPITULO 6 - ANAPOLIS APÓS A FERROVIA.

Após a chegada dos trilhos a Anápolis, a economia local experimentou mudanças significativas. O comércio, que já vinha se destacando como principal gerador de riquezas do município, tornou-se mais dinâmico, com o crescimento significativo do número de estabelecimentos comerciais. (v. Quadro XIV).

QUADRO XIV
CRESCIMENTO DAS UNIDADES COMERCIAIS E DE BENEFICIAMENTO DE GÉNEROS AGRICOLAS : 1935 - 1948

ESTABELECIMENTO	1935	1942	1948	VARIAÇÃO
				EM %
Varejista.....	53	110	339	539,62
Atacadista.....	3	6	49	1.533,34
Beneficiamento..	8	18	25	212,50
TOTAL.....	64	134	413	545,31

FONTE: FRANÇA, 1974:657. Os percentuais foram trabalhados pelo autor.

Pelos dados, temos que o comércio atacadista cresceu 1.533,34% no período de 1935 a 1940, enquanto as máquinas de beneficiamento tiveram um crescimento de 212,50% no mesmo período.

De acordo com o IBGE, Anápolis era o município que concentrava o maior número de estabelecimentos comerciais no Estado de Goiás, com 10,34% do Total(IBGE,1940).

A supremacia dos estabelecimentos comerciais, sejam varejistas ou atacadistas, sobre as máquinas de beneficiamento de arroz e café, reforça a nossa proposição anterior de que o setor terciário passa a ser mais dinâmico do que o setor primário. Isto contribuiu, sobremaneira, para a maior urbanização da cidade, pois cada vez mais as pessoas deslocavam-se para a sede do município, tanto para fixar residência, quando para promover transações comerciais. A construção de casas residenciais e comerciais foi uma constante.(v. Quadros XV e XVI).

O objetivo desse volumoso comércio era, principalmente, o de abastecer uma vasta região de Goiás, que correspondia a 36% da área do Estado, com uma população de 49% dos goianos, englobando um total de 31 municípios .(v. anexo 3).

Além das atividades comerciais propriamente ditas, Anápolis oferecia, ainda, serviços nos setores médico-hospitalar, bancário, educacional e até na imprensa, que "...era utilizada pelas cidades vizinhas para as publicações oficiais e anúncios."(FRANÇA,1974:660).

Tudo isto fez de Anápolis um polo desenvolvimentista, assim referido pelo jornal goianiense O Popular:

"É realmente digno de acentuação o progresso, sob todos os pontos de vista, por que passa presentemente o município de Anápolis.

Observa-se em Anápolis, no setor da administração municipal, um intenso dinamismo. É o povo daquele município progressista, realizador por índole, razão por que a indústria, o comércio, a lavoura, enfim, todos os ramos da atividade pública e particular se desenvolvem ali naturalmente e em proporções que não vemos em outras partes do Estado"

(O Popular, 15.05.38).

O crescimento populacional determinou o aumento do mercado consumidor, o que levou à construção de inúmeras casas comerciais na cidade. Analisando a Quadro XIV, constatamos que houve um crescimento 539,62% no número dos estabelecimentos varejistas na cidade, entre 1935 e 1948.

De fato, dos pedidos de licença para a construção de prédios em Anápolis, entre 1941 e 1943, a maior parte estava destinada aos estabelecimentos comerciais, que teve um crescimento de 1.300 % no período, contra 620,00 % das construções residenciais. (v. Quadro XV).

QUADRO XV

PEDIDOS DE LICENCIAMENTO DE PRÉDIOS EM ANAPOLIS

JUNTO A PREFEITURA - 1941 - 1943

TIPO	1941	1942	1943	VARIAÇÃO	
				EM	%
Residencial..	5	29	36	620	
Comercial....	5	15	70	1.300	

FONTE: Arquivo da Prefeitura - edificações.

dados trabalhos pelo autor.

Os pedidos referiam-se os mais variados tipos de comércio, como : perfumaria, alfaiataria, ferragens, sapataria, padaria, hotel, beneficiamento de arroz e café, tecidos, verduras, secos e molhados, lanchonetes e botequins, oficina mecânica, móveis, agência de bicicleta, couro e peles, autopercas, açougue, roupas, além de estabelecimentos de diversões e até consultório odontológico.

Havia, portanto, uma diversificação muito grande de atividades, como consequência do crescimento populacional que exigia um número cada vez maior de serviços e produtos.

é importante destacar, ainda, que nestas construções predominavam as de alvenaria no centro urbano,

com 52,57 % do total. (v. Quadro XVI). E mais: dos pedidos de construção referidos no Quadro XV, para prédios comerciais, apenas três localizavam-se em distritos, sendo que os demais destinavam-se à própria cidade de Anápolis.

QUADRO XVI

TIPO DE CONSTRUÇÃO NO MUNICÍPIO DE ANÁPOLIS-1940

TIPO	URBANO	%	RURAL	%
ALVENARIA...	973	62,57	582	37,43
MADEIRA.....	1.229	21,95	4.371	78,05

FONTE: IBGE, 1940.

O grande volume de mercadorias transacionadas aumentou a arrecadação dos impostos municipais de forma significativa. Do 4º lugar no Estado, em 1930, Anápolis foi para o 2º , em 1939, na coleta de impostos . (v. Quadro XVII).

QUADRO XVII

ARRECADAÇÃO DE IMPOSTOS EM GOIAS, POR

MUNICIPIO : 1930 - 1939

MUNICIPIO	1930	1939	AUMENTO
			EM %
Goiânia...	13.920(1)	861.439	6.088,49
Anápolis....	125.000	626.244	400,99
Goiás.....	370.771	530.397	43,05
Catalão.....	130.724	434.959	232,73
Ipameri.....	129.093	411.916	219,08

FONTE: RLP-GV, 1939:66-67. Os percentuais
foram trabalhados pelo autor.

(1) Arrecadação de Campinas.

Esse crescimento da economia anapolina foi destacado, na época, pelo médico José Xavier de Almeida Júnior:

"Anápolis completa o seu meio século de existência , tendo crescido mais nos dois anos de estrada de ferro , do que nos quarenta e oito anos que a precederam." (CUNHA, 1976:13).

Referia-se ele aos anos transcorridos entre 1897, quando o núcleo urbano foi elevada à condição de vila, e 1935, quando a GUAYAZ chegou finalmente a Anápolis.

Esse dinamismo econômico viabilizou a acumulação de capital em Anápolis, o que possibilitou a formação de dois bancos locais.

O primeiro surgiu em 1942, por iniciativa do grupo Pina, com a denominação de Banco Comercial do Estado de Goiás, tendo como Presidente, Antonio Luiz de Pina e Gerente, Cecrato Diniz. O Conselho Fiscal era composto por tradicionais comerciantes anapolinos como os srs. Graciano Antonio da Silva, Genízio Gonzaga Jayme, José Epaminondas Floriz, Benfica D'Abadia e Manuel Demóstenes de Siqueira.

Já o segundo - o Banco Imobiliário e Mercantil do Distrito Brasileiro - foi fundado em 1945 por um grupo de comerciantes opositores aos Pina, tendo à frente o sr. Jonas Durante como Presidente, o sr. Plácido Campos como Vice-Presidente e o sr. Nicanor de Faria e Silva como Secretário.

A existência de bancos de capital anapolino era sinal da opulência da economia local. Como afirma Maria França:

"A rede bancária, cujos serviços se estendiam além dos limites municipais, concorreu para a projeção de Anápolis e o alargamento de sua área de influência. Em 1949, cinco agências de bancos funcionavam na cidade e um escritório de correspondência do

Banco do Brasil.

Dois desses estabelecimentos eram matrizes, pois foram fundados com capital anapolino. (1974: :657/659).

Na década de 50 e depois desta, Anápolis perdeu a hegemonia do comércio regional. Podemos relacionar vários fatores e problemas que determinaram esse processo.

Primeiro , a crise no setor energético, pois o elevado consumo decorrente do dinamismo econômico, fez com que houvesse racionamento de energia. Em seguida, veio a desaceleração econômica com a nova capital estadual e, nos anos 60, com a federal. Por fim , podemos relacionar o advento da ERA RODOVIÁRIA.

Entendemos que a crise no setor do transporte ferroviário foi o mais grave dos problemas.

Com o aumento da produção agrícola e o crescimento populacional, a estrada de ferro não conseguia transportar toda a carga, de modo a atender a demanda. Maria França diz-nos que:

"A via férrea, de bitola estreita e com composições em número reduzido, era insuficiente para a exportação dos volumes estocados. Além disso, a relativa velocidade das locomotivas , as baldeações de cargas , as retenções de vagões pela articulação com a Mogiana e os problemas de extravios e dani-

ficações de mercadorias, afetavam tanto a exportação como a importação de bens."(1974:654).

O problema agravava-se com o atraso dos vagões em até 120 dias, trazendo prejuízos para os comerciantes, além da deterioração dos produtos estocados.

De maneira geral, era de abandono a situação das ferrovias brasileiras. Desde o advento da ERA RODOVIÁRIA, com início ainda a I Guerra Mundial, que as rodovias passaram a ser prioridade dos governos.

Pudemos confirmar isto, observando os dados do IBGE sobre a expansão ferroviária. Entre 1937 e 1938 o crescimento das ferrovias no Brasil foi de apenas 0,33 %. Em Goiás não houve nemhum acréscimo no sistema ferroviário.(IBGE,1940).

Vejamos as palavras de Barbanufo Borges sobre a questão:

"A reorientação da política de transporte do Governo Federal após 1930, priorizou o transporte rodoviário abandonando as ferrovias. No meio da crise do sistema ferroviário brasileiro, a Estrada de Ferro Goiás entrou em decadência após 1940 e o trem-de-ferro foi, gradativamente, substituído pelo caminhão como o principal meio de transporte no Estado."(S/D:01).

Em Goiás, o Interventor Pedro Ludovico Teixeira, em relatório ao Presidente Getúlio Vargas, nada falava sobre

as ferrovias. Dizia que a navegação comercial era importante para integração do estado, bem como as rodovias, e que o Estado era o 3º do País em estradas de rodagem. (RPL-GV, 1939).

A situação de abandono da única ferrovia de Goiás foi assim relatada pelo jornal Anápolis:

"No setor de transporte de passageiros a coisa continua se agravando cada vez mais. Composições que partem de Araguari chegam aqui com um e dois dias de atraso. Os carros cada vez mais sujos e mal cheirosos, obrigando, como vem acontecendo durante o período das chuvas, que se viaje com guarda-chuvas abertos dentro das composições em decomposição. Devemos ainda registrar o modo grosseiro e pouco cordial dos funcionários da Estrada para com os desavisados que dela se servem." (JA, 07.04.57).

Esse era um dos problemas, porque os moradores de Anápolis começaram um movimento para retirada dos trilhos da cidade. Outros, como o aumento populacional, aumento do número de automóveis e a urbanização da cidade, precipitaram mudanças que levaram à retirada dos trilhos do centro urbano, pois, essas mudanças, incompatibilizaram a convivência humana com a locomotiva.

Aquele que fora o grande símbolo de modernidade, na década de 30, agora era um problema para os moradores. A

ferrovia, responsável pelo grande surto desenvolvimentistas da cidade, tornar-se um obstáculo. O automóvel passava a ser o meio de transporte preferencial e moderno, enquanto que a ferrovia representava o velho.

No final da década de 50, aconteceria a primeira manifestação pública pela retirada dos trilhos do centro da cidade, o que só ocorreu no dia 3 de maio de 1976. Foi o fim da época ferroviária em Anápolis.

III- CONSIDERAÇÕES FINAIS.

O período entre as duas grandes guerras(1919-39), é marcado por profundas mudanças no capitalismo. A Europa perde a hegemonia na política internacional e os Estados Unidos despontam como a nova potência mundial.

Essa mudança provoca alterações na entrada de capitais na América Latina. Aos poucos, o dólar passa a ocupar o lugar da libra e os investimentos norte-americanos superam os europeus.

Decorre desse fato a crise no sistema ferroviário e o início da ERA RODOVIÁRIA. As ferrovias já não recebiam os capitais ingleses, o que determinaria a decadência das mesmas até a estatização do sistema. Por outro lado, começava a chegar ao Brasil o automóvel, impulsionando a construção de rodovias, em detrimento das ferrovias.

Outras mudanças significativas aconteceram nesse período. A industrialização brasileira, segundo o modelo de substituição de importações, a maior urbanização, a formação da classe operária e o destaque para a classe média, levaram à crise do sistema oligárquico, culminando com a Revolução de 30.

Após os anos 30 e, cada vez mais, as rodovias eram prioridade. A ferrovia já não era o baluarte do progresso.

Em Goiás, essas mudanças foram sentidas na modernização do Estado após 1930, no sentido de integrar a econo-

mia do Estado à economia nacional. A estrada de ferro, que farto a maior responsável por esse processo, não concretizou seu projeto de avançar até o Rio Araguaia, estacionando definitivamente em Anápolis.

Então, por que a população anapolina lutou tanto pela ferrovia, quando as rodovias já ganhavam prioridade?

A resposta não nos parece difícil. A despeito das mudanças ocorridas no setor de transporte, os trilhos ainda eram o caminho mais rápido e seguro para os produtos da região Centro-Oeste chegarem aos centros mais dinâmicos da economia nacional. Era também pelos trilhos que as novidades alargavam Anápolis vindas dos grandes centros.

Por tudo isso, houve um esforço muito grande da comunidade anapolina, no sentido de que a estrada de ferro chegasse até à cidade. Esta seria a possibilidade de integrar a economia municipal à nacional.

Pelas fontes analisadas, constatamos que a ferrovia era vista como a grande oportunidade de a cidade de Anápolis modernizar-se, caminhar rumo ao progresso. Isto justificava o esforço da sociedade, no sentido de conseguir esse melhoramento.

Com essa expectativa, os jornais do período convites davam à população a se preparar para receber os trilhos da modernidade. Com isso, faziam grande esforço para convencer os anapolinos de que todos seriam beneficiados com o prolongamento dos trilhos.

Pela análise dos dados, não constatamos niguém

contrário ao prolongamento da ferrovia, mas vimos que os
municípios aplicados nas melhorias urbanas não foram aceitos
unanimemente, visto que uma denúncia de arbitrariedade do
Poder Público contra os moradores foi publicada no jornal
"PLANEJAMENTO E COMÉRCIO", de Uberaba, no Estado de Minas Gerais.

As expectativas da população anapolina relativas às
mudanças que aconteceriam na vida econômica, social, política
cultural e urbanística, foram confirmadas.

Como ponta de linha, Anápolis passou a ter uma
ampla área de influência regional que englobava trinta e um
municípios goianos, envolvendo a prestação de serviços, com
destaque para o setor médico-hospitalar e educacional, e para
a atividade comercial.

Novas classes sociais - burguesia comercial,
trabalhadores urbanos - surgiram e ocuparam seu espaço
político. ligadas às transformações econômicas; novas manifestações culturais, como o teatro e o cinema, refletiam um
novo comportamento social; novas construções e melhoramentos
urbanos determinavam uma nova mentalidade urbana, integrada
aos grandes centros do país.

Eram as mudanças trazidas com a chegada da estrada de ferro. Outros fatores influenciaram no processo de
urbanização e modernização dependente de Anápolis, mas a
condição de ponta de linha dos trilhos foi o fator decisivo.

Com tudo isso, a cidade experimentava o tão sonhado progresso, modificando o seu próprio modo de vida. Além do mais, "... o povo anapolino passou a contar com mais uma
distracção: ir à estação, para ver a chegada do

trem..." (FERREIRA, 1979:06).

Mas como tudo é dialético, as mudanças econômicas, sociais, políticas, culturais e urbanísticas, que tiveram ligação direta com o prolongamento dos trilhos até Anápolis, também foram as responsáveis pela retirada dos mesmos da cidade.

O nível de desenvolvimento foi tão acelerado, já no final da década de 50, que a ferrovia não conseguia atender aos interesses da comunidade, chegando a ser considerada um obstáculo aos mesmos.

Com o tempo, os trilhos, que outrora foram tidos como símbolo do progresso, passaram a ser vistos como sinal de atraso.

FONTES.

1-BIBLIOGRAFIA.

PBREU,Narciso de Paiva.O BRASIL E A ECONOMIA MUNDIAL (1929-1945). In FAUSTO,Boris(org.).*História Geral da Civilização Brasileira*. 2a edição, São Paulo,Difel Tomo III 4º V.,p.9-49,1986.
ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO BRASIL. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Rio de Janeiro, Serviço Gráfico do IBGE,1994.

BAEBAUM,Leônio.*HISTÓRIA SINCERA DA REPÚBLICA*.
5a edição, São Paulo, Alfa-Omega, V. 3,1991.

BERTRAM,Paulo.*UMA INTRODUÇÃO A HISTÓRIA ECONÔMICA DO CENTRO-OESTE DO BRASIL*. Brasília, Codeplan,1988.

—.FORMAÇÃO ECONÔMICA DE GOIAS.

Goiânia, Oriente,1978.

BORGES,Barsanufo G.O DESPERTAR DOS DORMENTES.

Goiânia, DEGRAF/UFG,1990.

—.OS MEIOS DE TRANSPORTE EM GOIAS.

Goiânia, mimeo., s.d.

BORGES,Humberto Crispim.*HISTÓRIA DE ANAPOLIS*.

Goiânia, Cerne, 1975.

BRITO, Ma. Helena de O.A COLONIA ALEMA DE UVA.

(1924-1954). Goiânia, CEBRAF/UFG, 1992.

CAMARA, Jaime. OS TEMPOS DA MUDANÇA. 2a edição,

Goiânia, Editora Cultura Goiana, 1973.

CAMARGO, Aspásia de A.A QUESTÃO AGRARIA: CRISE

DE PODER E REFORMAS DE BASE (1930-1964). In

FAUSTO, Boris (org.). História Geral da cili-

zação Brasileira. 5a edição, Rio de Janeiro

Bertrand Brasil, Tomo III, 3a V., p. 121-224, 1991.

CAMPOS, F. Itami. CORONELISMO EM GOIAS. Goiânia

Editora da UFG, 1987.

CAMPOS, F. Itami. OLIGARQUIA: SOCIEDADE E POLÍTICA.

Goiânia, ICHL-UFG, Cadernos de Pesquisa-I, 1977.

CARDOZO, Ciro F. & PRIGNOLI, Héctor P. OS MÉTODOS DA

HISTÓRIA. 4a edição, Rio de Janeiro, Braal, 1983.

CARDOZO, F. & FALETTO, E. DEPENDÊNCIA E DESENVOLVI-

MENTO DA AMÉRICA LATINA. 7a edição, Rio de Jan-

eiro, Guanabara, s/d.

CARNEIRO, Ma. Esperança F. A REVOLTA CAMPONESA DE

FORMOSO E TROMBAS. Goiânia, Editora da UFG, 1988.

CHAUL, Nasr N.F. A CONSTRUÇÃO DE GOIANIA E A

TRANSFERÊNCIA DA CAPITAL. Goiânia, CEBRAF/UFG

1988.

CUNHA, Wilson F. ANAPOLIS, UM ENFOQUE HISTÓRICO. In.

Correio do Planalto, Anápolis, 31 de julho de
1976, página 13.

ANAPOLIS:UM ENFOQUE HISTÓRICO. In.

Estudos Goianienses. Goiânia, Editora da UCG, Ano

IV, nº 6,1977, p.71-78.

DAYRELL, Eliane G. COLÔNIA AGRÍCOLA NACIONAL DE GOIAS. Goiânia, UFG/ICHL/USP, 1974. (dissertação de mestrado).

DECCA, Edgar De. 1930 - O SILENCIO DOS VENCIDOS. 5a edição, São Paulo, Brasiliense, 1992.

DINIZ, Eli. ESTADO NOVO: ESTRUTURA DE PODER. RELAÇÕES DE CLASSE. In FAUSTO, Boris (org.). História Geral da Civilização Brasileira. 5a edição, Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, Tomo III, 3a V., p.77 -120, 1991.

DUARTE, George. HISTÓRIA ECONÔMICA DE ANÁPOLIS. In. Correio do Planalto, Anápolis, 9 de novembro de 1976, páginas 26 e 27.

ENGELS, F. A SITUAÇÃO DA CLASSE TRABALHADORA NA INGLATERRA. São Paulo, Global, 1985.

ENGELS, F. & MARX, K. A IDEOLOGIA ALEMÃ. São Paulo, Editora Moraes, 1984.

FALCON, Francisco & MOURA, Gerson. A FORMAÇÃO DO MUNDO CONTEMPORÂNEO. 11a edição, Rio de Janeiro, Campus, 1989.

FAORO, Raimundo. OS DONOS DO PODER. 8a edição, São Paulo, Globo, V. 2, 1989.

FARIA, Ivone Oliveira & PEREIRA, Jacy C. de Azevedo. A FORMAÇÃO DA ESTRUTURA URBANA. In. Correio do Planalto, Anápolis, 31 de julho de 1976, página 28.

FAUSTO, Boris. A REVOLUÇÃO DE 1930. 11a edição, São

- 1a. Brasiliense, 1987.
- . A CRISE DOS ANOS VINTE E A REVOLUÇÃO
DE 30. In FAUSTO, Boris (org.). **História Geral da Civilização Brasileira**. 4a edição, Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, Tomo III, 2º V., p. 401-426, 1990
- FERNANDES, Florestan. **MUDANÇAS SOCIAIS NO BRASIL**. 3a edição, São Paulo, Difel, 1979.
- . O QUE É REVOLUÇÃO. 5a edição, São Paulo, Brasiliense, 1985.
- FERREIRA, Haydée J. **ANAPOLIS, SUA VIDA, SEU POVO**. Brasília, Centro Gráfico do Senado Federal, 1979.
- . **ANAPOLIS: MENINA OCTOGENARIA**. In Gazeta Popular, Anápolis, 31 de julho a 6 de agosto de 1987, página 6.
- FERREIRA, Joaquim C. **PRESIDENTES E GOVERNADORES DE GOIAS**. Goiânia, Editora da UFG, 1980.
- FRANÇA, Maria Sousa. **A FORMAÇÃO HISTÓRICA DE ANÁPOLIS E SUA ÁREA DE INFLUÊNCIA REGIONAL**. In separata dos anais do VII Simpósio Nacional ANPUH, Belo Horizonte, 2 a 8 de setembro de 1973, p. 633-664.
- FRANK, André Gunder. **ACUMULAÇÃO DEPENDENTE E SUBDESENVOLVIMENTO**. São Paulo, Brasiliense, 1980.
- FREITAS, Revalino A. & POLONIAL, Juscelino M. **FORMAÇÃO ECONÔMICA DE ANÁPOLIS**. Anápolis, mimeo., 1980.
- FREITAS, Revalino A. **CONHECENDO ANÁPOLIS**. Anápolis, editora do autor, 1994.
- FURTADO, Celso. **A HEGEMONIA DOS ESTADOS UNIDOS E O**

SUBDESENVOLVIMENTO DA AMÉRICA LATINA. 3a edição
Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1978.
CALEANO, Eduardo. AS VEIAS ABERTAS DA AMÉRICA LATI-
NA. 23a edição, Rio de Janeiro, Paz e Terra ,
1989.

GOMES, ANGELA Ma C. CONFRONTO E COMPROMISSO NO PRO-
CESSO DE CONSTITUCIONALIZAÇÃO (1930-1935). In.
PAULISTO, Boris (org.). História Geral da Civiliza-
ção Brasileira. 5a edição, Rio de Janeiro, Ber-
trand Brasil, Tomo III, 3a V., p.8-75, 1991.
CORENDER, Jacob. A BURGUESIA BRASILEIRA. 7a edição,
São Paulo, Brasiliense, 1988.

HOBSON, Eric J. A ERA DAS REVOLUÇÕES: 1789-1848.
2a edição, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1991.

IANNI, Octávio. ESTADO E PLANEJAMENTO ECONÔMICO NO
BRASIL. 5a edição, Rio de Janeiro, Civilização
Brasileira, 1991.

ISLÉSIAS, Francisco. A INDUSTRIALIZAÇÃO BRASILEI-
RA. 2a edição, São Paulo, Brasiliense, 1986.

LEFORT, Claude. AS FORMAS DA HISTÓRIA. 2a edição
São Paulo, Brasiliense, 1990.

LENHARO, Alcir. COLONIZAÇÃO E TRABALHO NO BRASIL:
AMAZONIA, NORDESTE E CENTRO-OESTE. 2a edição
Campinas, Editora da Unicamp, 1986.

_____. SACRALIZAÇÃO DA POLÍTICA. 2a edi-
ção, Campinas, Papirus, 1989.

LENIN. IMPERIALISMO, FASE SUPERIOR DO CAPITALISMO.

- 4^a edição, São Paulo, Global, 1987.
- LUZ, M^a Amélia & CHAUÍ, Nars F. 1930: DAS GENERALIZAÇÕES A ANALISE REGIONAL: UMA REVISÃO. In Ciências Humanas em Revista. Goiânia, Editora da UFG, V.3, p.119-134, 1992.
- MACHADO, M^a Cristina T. PEDRO LUDOVICO: UM TEMPO, UM CARISMA, UMA HISTÓRIA. Goiânia, CEGRAF/UFG, 1990.
- MARX, Karl. PREFACIO A "CONTRIBUIÇÃO A CRÍTICA DA ECONOMIA POLITICA. In ENGELS & MARX. Obras Escolhidas. São Paulo, Alfa-Omega, V.1, p.300-303, s/d.
- MELO, Cegismundo (org.). ATOS DO GOVERNO REVOLUCIONARIO. Goiânia, Gráfica O Popular, 1936.
- MEURA, Gerson. TIO SAM CHEGA DO BRASIL. 5^a edição, São Paulo, Brasiliense, 1988.
- OLIVEIRA, João Luiz. SUBSIDIOS PARA A HISTÓRIA DE ANAPOLIS. In. Voz do Sul, 23 de novembro de 1932, página 6 e 8.
- OLIVEN, Ruben G. URBANIZAÇÃO E MUDANÇA SOCIAL NO BRASIL. 3^a edição, Petrópolis, Vozes, 1984.
- PALACIN, Luiz. QUATRO TEMPOS DE IDEOLOGIA EM GOIAS. Goiânia, Cerne, 1986.
- PATARRA, Neide. DINAMICA POPULACIONAL E URBANIZAÇÃO NO BRASIL: O PERÍODO POS-30. In FAUSTO, Boris (org.). História Geral da Civilização Brasileira. 2^a edição, São Paulo, Difel, Tomo III, 4^o V.

p.247-268, 1986.

PEREIRA,Luiz(org.).URBANIZAÇÃO E DESENVOLVIMENTO. Rio de Janeiro, Zahar, 1976.

PEREIRA,Nilton.O DESENVOLVIMENTO POPULACIONAL EM TODA A HISTÓRIA DE ANAPOLIS. In. Correio do Planalto,Anápolis, 31 de julho de 1976,página 6.
PRADO JUNIOR,Caio.HISTÓRIA ECONÔMICA DO BRASIL.

S3a edição, São Paulo, Brasiliense, 1986.
QUEIROZ,Ma Isaura P.O MANDONISMO LOCAL NA VIDA POLITICA BRASILEIRA E OUTROS ENSAIOS. São Paulo, Alfa-Omega,1976.

SCHAFF, Adam.HISTÓRIA E VERDADE. 5a edição, São Paulo, Martins Fontes, 1991.

SILVA,Ana Lúcia.A REVOLUÇÃO DE 30 EM GOIAS. São Paulo, UGF,1982.(Tese de doutoramento).

SILVA,Sérgio.EXPANSÃO CAFEEIRA E ORIGENS DA INDÚSTRIA NO BRASIL. 7a edição, São Paulo, Alfa-Omega 1986.

SINGER,Paul.DINÂMICA POPULACIONAL E DESENVOLVIMENTO. 2a edição, São Paulo, Hucitec, 1976.

_____ .INTERPRETAÇÃO DO BRASIL:UMA EXPERIÊNCIA HISTÓRICA DE DESENVOLVIMENTO. In FAUSTO,Boris(org.).História Geral da Civilização Brasileira. 2a edição, São Paulo, Difel, Tomo III , 4º V., p.210-245, 1986.

_____ .O BRASIL NO CONTEXTO DO CAPITALISMO INTERNACIONAL (1889-1930). In FAUSTO,Boris(org.)

História Geral da Civilização Brasileira. 5ª
edição, Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, Tomo III
Ig V., p.345-390, 1989.

SPINDEL, Cheywa R. HOMENS E MAQUINAS NA TRANSIÇÃO
DE UMA ECONOMIA CAFEEIRA. Rio de Janeiro, Paz e
Terra, 1979.

SPOSITO, Ma Encarnação. CAPITALISMO E URBANIZAÇÃO.
4ª edição, São Paulo, Contexto, 1991.

TOTA, Antônio Pedro. O ESTADO NOVO. 2ª edição, São
Paulo, Brasiliense, s/d.

TRONCA, Italo. REVOLUÇÃO DE 1930 - A DOMINAÇÃO OCUL-
TA. São Paulo, Brasiliense, 1982.

VEYNE, Paul. COMO SE ESCREVE A HISTÓRIA. 2ª edição,
Brasília, Editora da UnB, 1992.

2- ARQUIVOS , JORNais E REVISTAS.

Arquivo da Câmara Municipal de Anápolis: 1929-1950
Arquivo da Prefeitura Municipal de Anápolis: 1941-45
Arquivo do Museu Histórico de Anápolis: 1929-57
Arquivo do Museu Histórico de Goiás
Arquivo da Câmara Municipal de Pirenópolis: 1867-910
Arquivo da Igreja Matriz de Pirenópolis: 1870-1873
Arquivo da Organização Jayme Câmara: 1930-1938
Jornal Anápolis: 1935-57
Jornal A Luta: 1934
Jornal Correio de Anápolis-oficial: 1929
Jornal Correio do Planalto: 31/07 e 09/11 de 1976
Jornal Gazeta Popular: 31.07 a 06/08 de 1987
Jornal O Popular: edição de 29.07.79.
Jornal O Operário: 1933
Jornal O Verbo: 1931
Jornal Voz do Sul: 1930-1934
Revista A Informação Goiana: 1917-1935
Revista A Cinquentenária: 1957

- DOCUMENTOS.

1. Relatório de 1933 enviado por Pedro Ludovico Teixeira a Getúlio Vargas sobre as condições gerais do Estado entre 1930 e 1933. Goiás, Imprensa Oficial, 1933.

2. Relatório de 1939 enviado por Pedro Ludovico Teixeira ao Presidente Getúlio Vargas sobre as condições gerais do Estado de Goiás no período de 1930 a 1939. Goiânia, Oficinas Gráficas da Imprensa Oficial, 1939.

3. Relatório de 1939 do Chefe de Polícia Galeno Paranhos ao Interventor Pedro Ludovico Teixeira sobre as condições de segurança do Estado e sobre a imigração. Goiânia, Imprensa Oficial, 1941. Será citado com a abreviação RGPI-PR.

4. ANUARIOS ESTATISTICOS DO BRASIL. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATISTICA. Rio de Janeiro, Serviço Gráfico do IBGE, 1939 a 1994.

5. Livro de Atas da Câmara Municipal de Pirenópolis, 1864-1910.

6. Mensagem do Governador Pedro Ludovico à Assembleia Legislativa em 10 de julho de 1936.p.50/51. Caixa 13 do Museu Histórico Cultural. Citada como MG-AL.

4- ANEXOS.

ANEXO - I.

LEI Nº 811, DE 15 DE DEZEMBRO DE 1887.

(v)

Fulgêncio Firmino Simões, bacharel em Ciências Jurídicas e Sociais pela Faculdade de Direito de Recife e Presidente da Província de Goiás.

Faço saber a todos os seus habitantes que a Assembleia Legislativa Provincial decretou e eu sancionei a seguinte lei:

Art. 1º - A Freguesia de Santana das Antas, do Município de Meia Ponte, fica elevada à categoria de vila, com a mesma denominação e limites;

Art. 2º - A vila será instalada depois que forem construídas ou adquiridas, à custo do povo, a cadeia e a casa da câmara, assim como a casa para a escola, conforme a Resolução Provincial nº 517, de 7 de julho de 1874.

Art. 3º - Revogam-se as disposições em contrário.

FONTE: FERREIRA, 1979:23.

ANEXO - 2.

DECRETO Nº 85 DA JUNTA GOVERNATIVA DO ESTADO DE
DE GOIAS - 01 DE NOVEMBRO DE 1930:

A Junta Governativa do Estado de Goiás:

Considerando o atual momento político que atravessa
o País;

Considerando que, na defesa da Revolução vitoriosa,
não podem ser poupadadas medidas garantidoras da estabilidade
dos princípios pregados e defendidos no Movimento Reivindica-
dor Republicano;

Considerando que os atuais poderes municipais de
Anápolis constituem um grave inconveniente e podem tornar-se
nocivos ao Movimento Libertador;

RESOLVE:

- a) destituir dos respectivos cargos o Intendente
Municipal e seus suplentes;
- b) dissolver o Conselho Municipal de Anápolis;
- c) determinar que, até que o Município se manifeste
pelo voto livre do povo, os referidos cargos sejam providos
do seguinte modo:

Intendente Municipal: João Luiz de Oliveira

1º Vice: Manoel Francisco d'Abadia
2º Vice: Benedito Borges de Carvalho
3º Vice: José Fleuri de Amorim

CONSELHEIROS MUNICIPAES

Vespasiano Batista - Presidente

José Gomes de Paula

João Pedro da Silva

Manoel da Silva Maia

Alberico Borges de Carvalho

José Augusto de Lima

João Mendes Ribeiro

O Secretário de Estado dos Negócios do Interior e
Mestiga assim o entende e faça executar

Palácio da Presidência do Estado de Goiás, 3 de
novembro de 1930, 42º ano da República.

Emilio Francisco Póvoa

Dr. Pedro Ludovico Teixeira

Mário d'Alemaçastro Caiado

José Honorato da Silva e Souza

FONTE: MELO, 1936:26/28.

ANEXO - 3 .

RELAÇÃO DOS MUNICÍPIOS SOB INFLUÊNCIA ECONÔMICA

DE ANAPOLIS ATÉ A DÉCADA DE 40

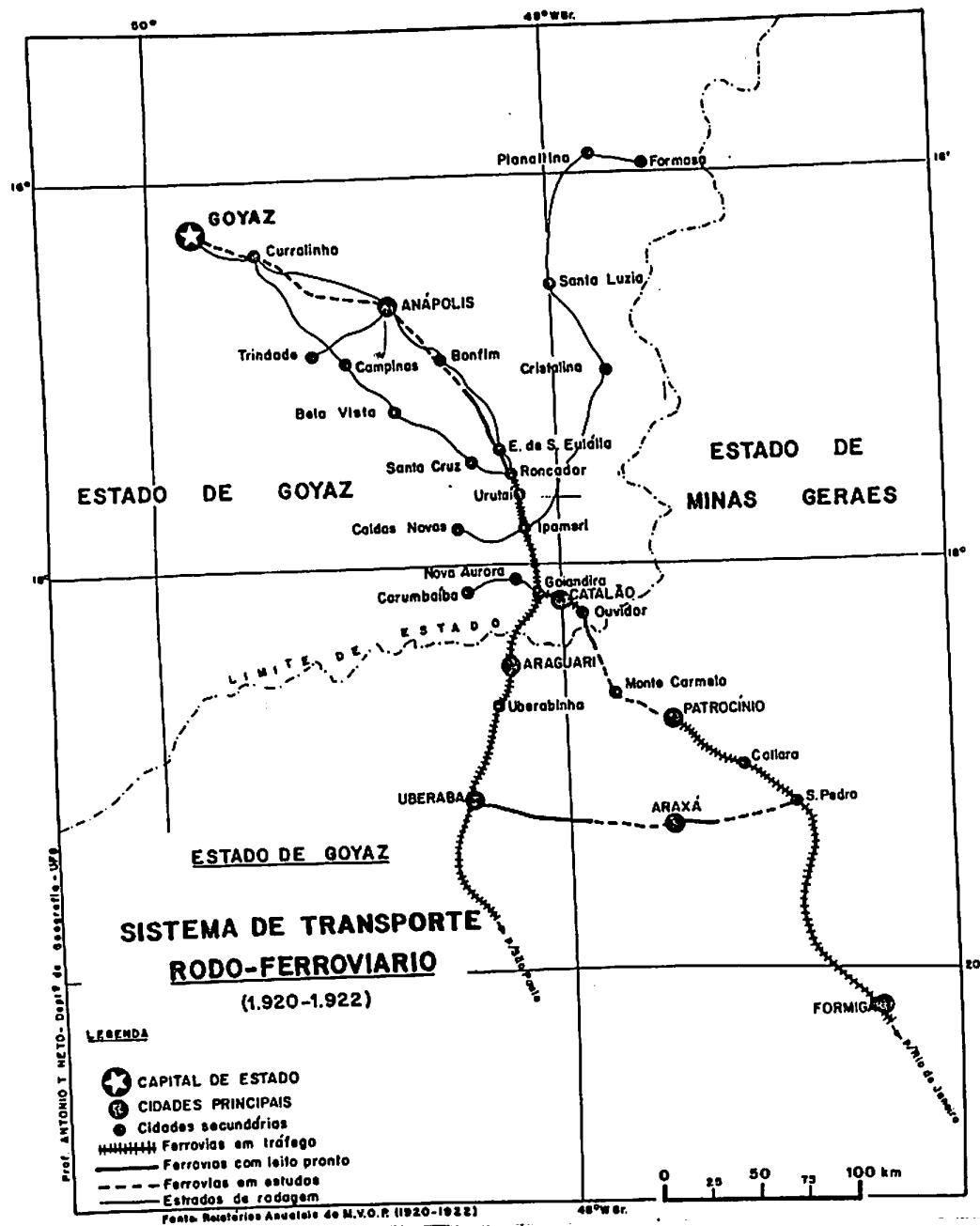
1. Anicuns;
2. Bela Vista;
3. Cachoeira de Goiás;
4. Corumbá, com o distrito de Abadiânia;
5. Cristianópolis, ainda distrito de Santa Cruz de Goiás;
6. Firminópolis;
7. Goiás, com os seus distritos: Carmo do Rio Verde, Ceres, CANG, Itapuranga e Rubiatuba;
8. Inhumas;
9. Itaberai;
10. Itapaci, com o distrito de Pilar;
11. Itauguá;
12. Jaraguá, com os seus distritos: Goianésia, São Francisco de Goiás, Uruana e Rialma;
13. Leopoldo de Bulhões;
14. Luziânia;
15. Nazário;
16. Néropolis;
17. Niquelândia;
18. Orizona;

19. Palmeiras de Goiás;
20. Peixé;
21. Piracanjuba;
22. Pirenópolis;
23. Goiânia;
24. Petrolina de Goiás;
25. Porangatu;
26. Porto Nacional, com o distrito de Pium;
27. Silvânia;
28. Trindade;
29. Uruaguá, com o distrito de Amaro Leite;
30. Veadeiros, ainda distrito de Cavalcante;
31. Vianópolis.

FONTE: FRANÇA, 1974:660/661.

EXO 4

MAPA 1



FONTE:

BORGES, 1990:111).

ANEXO 5

PROGRAMA DE INAUGURAÇÃO DA ESTAÇÃO FERROVIARIA
DE ANAPOLIS NO DIA 7 DE SETEMBRO DE 1935.

8:00 hrs: chegada da Comissão Representativa de Anápolis a Leopoldo de Bulhões, usando da palavra o Dr. Adalberto Pereira da Silva;

10:00 hrs: chegada do comboio oficial à estação de Anápolis. Discurso de José Lourenço Dias e execução do Hino Nacional pela Banda de Música do 6º B.C;

11:00 hrs: Missa campal, na praça da estação, celebrada por Dom Emanuel Gomes de Oliveira;

13:00 hrs: Inauguração da placa na rua Engenheiro Portela, falando na ocasião o jornalista José Xavier de Almeida Júnior;

14:00 hrs: desfile escolar, discursando o advogado Adhayl Lourenço Dias;

15:00 hrs: churrasco, oferecido pela Prefeitura aos funcionários da Estrada de Ferro Goiás;

18:00 hrs: Banquete oficial a todas as comitivas, com oração do Prefeito José Fernandes Valente;

20:00 hrs: sessão de gala em homenagem ao Governador do Estado e demais autoridades;

21:00 hrs: baile oficial no salão do Cine Aurora.

FONTE: BORGES, 1975:202/203.

ANEXO 6

1. SOCIEDADE RURAL DE ANAPOLIS:

PRESIDENTE: Júlio Guerra

1º SECRETARIO: João Luiz de Oliveira

2º SECRETARIO: Antonio Xavier Nunes

TESOUREIRO: Manuel Francisco da Abadia e

Cristóvão Campos

CONSELHO SUPERIOR: Odorico da Silva Leão, Francisco Silvério de Faria, Zéferino Leite, Domingos Peixoto, Júlio Masciocchi, Antonio Damasco da Silva, Abel Telles, Angelo Rancosto, Gomes de Sant'Anna Barros e José Aleixo Chaveiro.

DIRETORES TÉCNICOS: Aquiles de Pina, Genserico Gonzaga Jayme, Christallino Bernardino da Costa e Adalberto Pereira da Silva.

FONTE: I.G. XVI (4,5):74.

2. UNIAO SIRIA:

PRESIDENTE: Jad Salomão

VICE-PRESIDENTE: Anísio Cecílio

1º SECRETARIO: Gabriel Issa

2º SECRETARIO: Elias Jorge Sahium

ORADOR: Amin Beze

TESOUREIRO: Antonio José

CHANCELER: Zacharias Elias

FONTE: FERREIRA, 1979:239.

3. ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE ANAPOLIS:

PRESIDENTE: Alberico Borges de Carvalho

1o VICE-PRESIDENTE: Carlos de Pin

2o VICE-PRESIDENTE: Cristóvão Campos

3o VICE-PRESIDENTE: Manuel da Silva Maia

TESOUREIRO: José Epaminondas Roriz

1o SECRETARIO: Calixto José Fares

2o SECRETARIO: Declieux Crispim

ORADOR OFICIAL: Nicanor de Faria e silva

FONTE: FERREIRA, 1979:239/240.