

Rodrigo Sabino G. Borges

FFM 28  
01 00

Maria de Sousa França

TERRA, TRABALHO E HISTÓRIA

A Expansão Agrícola no "Mato Grosso" de Goiás - 1930/55

Tese apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, para obtenção do título de Doutor em História, sob a orientação da Professora Doutora Laima Mesgravis.

Universidade de São Paulo

1985

Rodouva / Ferraria = 125

## Í N D I C E

INTRODUÇÃO.....	IV
CAPÍTULO I - O DELINEAMENTO DA EXPANSÃO AGRÍCOLA NO "MATO GROSSO" DE GOIÁS.....	1
1. Os condicionamentos prévios da abertura do espaço à expansão agrícola.....	9
2. O quadro social regional.....	24
3. As exportações do sul de Goiás do decênio de 1920.	41
CAPÍTULO II - A FRONTEIRA AGRÍCOLA NO "MATO GROSSO" DE GOIÁS.....	61
1. A implantação e expansão da frente pioneira no Ve lho "Mato Grosso" de Goiás.....	66
2. A organização do espaço rural e a amplitude das mudanças sociais.....	79
3. A importância histórica da agricultura camponesa.	94
CAPÍTULO III - A CIDADE FRENTE À REAFIRMAÇÃO DO CARÁ TER RURAL DO ESPAÇO.....	109

1. A transição da vila de Antas à Cidade de Anápolis	111
2. A nova fronteira agrícola e a expansão das funções urbanas de Anápolis.....	120
3. As especificidades da fronteira agrícola goiana..	133
CONCLUSÃO.....	154
FONTES.....	156
BIBLIOGRAFIA.....	158

## I N T R O D U Ç Ã O

O tema que se desenvolve, neste estudo, não resultou de uma escolha induzida por reflexões que passaram pelo crivo de elaborações formais.

Duas ordens de considerações devem ser colocadas, aqui, em virtude da influência que exerceram sobre a minha intuição prática, redundando, com o passar do tempo, na opção pelo assunto.

A primeira consideração vincula-se à vivência que tive com a realidade social do "Mato Grosso" de Goiás, que recua às minhas origens. Fatos cotidianos e fenomenais foram gravando o meu universo sócio-cultural e, consequentemente, amadurecendo a minha percepção das persistências e mudanças a nível da realidade aparente.

A segunda observação diz respeito ao aprofundamento e à aceleração das mudanças sociais, que, no sentido geral, atingem toda a camada rural brasileira nas décadas mais recentes. Particularmente, no que concerne à realidade de Goiás, em especial nas áreas cujas formas sociais de exploração da terra foram consolidadas até 1950/55, aludidas transformações vêm assumindo grande e notória expressão.

Esse fenômeno tem afetado a sociedade estadual em

seus níveis sócio-econômico e político-espacial. Duas categorias de variações são indicadoras da abrangência das transformações provocadas pelas forças desintegradoras a nível regional: de uma parte, a constatação dos altos índices do crescimento urbano decorrentes da regressão acelerada da população rural; e, de outra, verifica-se que o fenômeno vem gerando uma situação crucial, em vista das bases precárias dos centros citadinos, o que não permite a absorção dos contingentes populacionais, que, em ritmo crescente, buscam novas condições de vida nas áreas urbanas.

Pelo fato de o "Mato Grosso" de Goiás, especificamente a sua parte central, constituir-se na porção de concentração urbana regional, para ali converge todo o peso do êxodo rural. Entretanto, a recência e incipiência, do setor produtivo de base urbana, explica a deterioração das condições de vida das populações migrantes.

As mudanças sociais mais recentes evidenciam, sobremaneira, a fragilidade das bases estruturais da organização da sociedade da mencionada sub-região. Essas constatações sugerem indagações sobre a natureza dos processos que condicionaram o estabelecimento das estruturas historicamente herdadas.

Sob essa perspectiva histórica, a realidade percebida, seja no passado ou na atualidade, nos sugeriu uma análise do processo de ocupação da sub-região do "Mato Grosso". O objetivo da investigação liga-se ao nosso interesse de chegarmos a uma avaliação do sentido real e essencial das novas condições sociais que foram estruturadas, conforme explicitações expressas na introdução do primeiro capítulo.

O levantamento dos dados orientou-se pela preocupação de recompor as circunstâncias empíricas, cuja análise permitisse identificar o significado do período, além do nível do aparente.

O contato com os dados da realidade concreta delimitou o procedimento analítico guiado por indagações no sen

tido de explicar a ação de forças e elementos externos, que, combinados com as potencialidades sub-regionais, asseguraram a constituição de um novo espaço social, através de novas estruturas agrárias e urbanas.

Para tanto, procedemos ao levantamento de dados através do acesso a trabalhos escritos oficiais e particulares, bem como a obras literárias, que nos fornecessem determinados informes inacessíveis em outras fontes. Recorremos, também, a depoimentos orais que contribuíssem para a elucidação da realidade percebida. Os dados conceituais nos orientaram na seleção dos informes empíricos e na interpretação da reconstituição dos referidos processos históricos.

O estudo está estruturado em três capítulos, voltado para uma seqüência do procedimento da análise.

No primeiro capítulo, as discussões giram em torno das pré-condições que determinaram a emergência de novos interesses, que reorientaram a vida regional, especificamente nos anos imediatamente anteriores a 1930; no segundo, a análise converge para o período delimitado, caracterizando as condições específicas de implantação definitiva da fronteira agrícola no "Mato Grosso" de Goiás e os traços estruturais do novo espaço agrário; e, no último, focaliza-se o papel da cidade no âmbito da fronteira agrícola. Finalmente, encerra-se o estudo com a ênfase dos aspectos singulares da expansão agrícola pioneira da sub-região, estabelecendo um paralelo histórico com a fronteira que se instaurou no norte do Paraná na mesma fase.

A presente abordagem, embora limitada e despretenciosa, certamente há de sugerir o aprofundamento e prosseguimento de pesquisas históricas, que possam culminar, com interpretações da sociedade regional, em processo de mudança nas décadas mais recentes. Uma contribuição de tal natureza será por demais valiosa para aqueles que assumem o compromisso de definir reformas sociais, com o objetivo de solucionar os graves problemas que afligem a nossa sociedade.

## CAPÍTULO I

### O DELINEAMENTO DA EXPANSÃO AGRÍCOLA NO "MATO GROSSO" DE GOIÁS

No presente capítulo, as considerações que se desenvolvem têm como objetivo a identificação das condições prévias que definem o tema que se propõe neste estudo.

A ênfase da investigação gira em torno da avaliação da extensão social e do sentido da ocupação agrícola da área sub-regional que abrange o município de Anápolis, aqui denominada Velho "Mato Grosso" de Goiás, conforme explicitações adiante e, perseguindo este enfoque, inicialmente busca-se estabelecer seus limites temporal e espacial.

A intensificação e o caráter do movimento de ocupação e apropriação do espaço em questão asseguram a sua consolidação, entre 1930 e 1955, na posição de área de exploração agropecuária para abastecimento do mercado urbano nacional.

As manifestações sociais locais constituem parte das transformações que atingem a todo o sul de Goiás em particular e, no geral, essas mudanças se inserem no processo que gera profundas diferenciações na estrutura agrária do centro-sul do Brasil.

O novo quadro, que se delineia no setor agrícola dessa porção territorial do país, resulta da ação de novos elemen

tos: a combinação de forças que engendra a implantação, do modo capitalista de produção, nos últimos decênios do século passado. A área nuclear das mudanças corresponde à região cafeeira, cuja expansão assegura concomitantemente as condições de expansão das forças capitalistas, que se acentuam, sobretudo, no decorrer dos anos 20.

O espaço em que se localiza o município de Anápolis - a microrregião do "Mato Grosso" de Goiás - constitui, nos dias atuais, a mais expressiva concentração de forças econômicas, sociais e políticas do Estado. Essa unidade corresponde, grosso modo, a uma extensa faixa de matas historicamente conhecida pela denominação de "Mato Grosso", que se estendia no centro-sul do território goiano.

Pelos resultados do censo demográfico de 1980, a organização político-territorial da microrregião engloba 55 das 244 unidades municipais que formam o estado de Goiás. A sua superfície (38,301 km<sup>2</sup>) corresponde a 5,96% do total da área, cujos habitantes representam 38,12% (1.512.575) da população geral. Este volume populacional revela uma situação de concentração demográfica (38,53 hab/km<sup>2</sup>) em relação aos índices médios (6,2 hab/km<sup>2</sup>) da densidade demográfica de Goiás.

Os dados da distribuição espacial média do contingente da população revelam uma concentração microrregional mais acentuada, quando se referem à população urbana. Nesse ponto, deve-se registrar que as forças urbanas do Estado estão polarizadas no eixo formado pela capital (Goiânia) e Anápolis. Os habitantes das cidades da microrregião somam 1.211.787 pessoas, representando a metade da população urbana de todo o Estado. No âmbito do "Mato Grosso" de Goiás, os habitantes das duas cidades referidas correspondem, aproximadamente, a 2/3 da população dos centros urbanos.

Outros indicadores da referida convergência das forças regionais podem ser apontados e, dada a preocupação de não se estender neste aspecto, limitam-se aos valores produzidos pelo setor industrial e à orientação dos fluxos migratórios.

Os dados dos censos econômicos indicam que a microrregião do "Mato Grosso" contribuiu, em 1980, com 60,88% do valor da produção industrial de Goiás. No entanto, se se considerar apenas o desempenho industrial de Goiânia e Anápolis, a contribuição dos dois centros, em relação ao valor total produzido na microrregião, corresponde a 88,74%.

De outra parte, os informes demográficos sobre os fluxos de migração traduzem os altos índices do êxodo rural e revelam, por conseguinte, um processo de urbanização por demais acelerado. Segundo o critério censitário de levantamento dos habitantes *não naturais do município em que residem*, os migrantes somam 806.433, ou seja, cerca de 44% do volume dos residentes no Estado. Destes total microrregional, 436.516 e 104.194 migrantes residiam nos municípios de Goiânia e Anápolis, respectivamente. Em termos de natureza dos fluxos, ou melhor, da procedência das correntes migratórias, 37,65% são originários da zona rural e 50,99% de áreas urbanas.

Os fenômenos do êxodo rural e da expansão urbana manifestam-se em ritmo acelerado. Tais fenômenos são determinados, de um lado, pelas condições estruturais historicamente herdadas da sociedade regional e, de outro, resultantes dos fluxos do capital industrial no processo de subordinação das forças produtivas de base agrária aos seus interesses.

Nesse ponto, a nossa atenção converge para a faixa central da microrregião do "Mato Grosso" de Goiás, pelo fato de o tema estar circunscrito nessa fração territorial.

No período que se estende de 1930 a 1955, que corresponde à demarcação temporal deste trabalho, um novo padrão de acumulação passa a gravar a evolução da economia urbano-industrial concentrada no sudeste. A natureza das relações interregionais que se estabelecem, determinadas pelos impulsos do capital industrial, condiciona a reestruturação da sociedade do sul de Goiás com a reiteração de suas bases essencialmente agrárias.

A ocupação regional realizou-se nos moldes tradicio

nais da economia agropecuária brasileira. O sistema criatório extensivo que se consolidou no espaço, durante o século XIX, é reorganizado em novas bases. Têm início o aprimoramento dos rebanhos e a expansão das pastagens plantadas. A difusão das lavouras se faz através do movimento desbravador de abertura de roças em terras cobertas de matas. De uma parte, a produção de gêneros alimentícios tradicionais permite a inserção da região na divisão social e territorial do trabalho, através de sua incorporação ao mercado nacional e, de outra, as condições naturais favorecem a introdução do cultivo do café. Essa forma de exploração confere ao Velho "Mato Grosso" a posição de centro cafeicultor do Estado. Esse subsetor da agricultura local, por extensão, vincula a região ao setor de mercado externo.

O processo de urbanização que se abre, concomitante e complementar à expansão da economia rural dominante, concretiza-se em bases frágeis. O dinamismo dos principais centros urbanos advém do desempenho das funções de beneficiamento e comercialização da produção agrícola. A intensificação da vida social urbana deve-se, em boa parte, à construção de Goiânia como nova capital a partir de 1933.

São essas as bases sociais historicamente estabelecidas, cujas características contribuem para a identificação de toda a extensão que fora coberta pela mata do "Mato Grosso", como microrregião homogênea. A demarcação dos espaços microrregionais, como se sabe, obedeceu a critérios que combinaram elementos físicos, sociais e econômicos.

Anápolis possuía 2/3 de sua área municipal no Velho "Mato Grosso", que, num primeiro momento, polarizou o povoamento. Sua localização assumiu importância estratégica a partir de 1935, quando tornou-se ponto terminal da única linha ferroviária que penetrou em Goiás, alcançando a mata na borda leste. O núcleo transformou-se, em poucos anos, no mais possante entreposto comercial de Goiás. O dinamismo de Anápolis advinha da expansão e florescência das explorações rurais sub-regionais, o que passou a conferir à cidade uma importância, de longo alcance geográfico, como centro regional de convergência e presta

ção de serviços.

A denominação "Mato Grosso" de Goiás não surgiu, em 1969, quando da reorganização político-social do território estadual em microrregião homogênea. O topônimo passou a nomear, por extensão, toda a área da mata, a partir dos estudos realizados por Speridião Faissol no decênio de 1940. O geógrafo englobou com esta denominação todas as matas contíguas, que, até então, possuíam nomes locais. Essas matas formavam um conjunto em que se destacavam: a do "Mato Grosso" propriamente dito (1), ou seja, a porção central ou nuclear da grande faixa florestal; a de São Patrício, sítio da Colônia Agrícola Nacional de Goiás (CANG), implantada nos anos 40; a de Santa Luzia ou de São Domingos, drenada pelo rio São Domingos, a oeste de Anicuns; e, a da Posse, que cobria a zona de Ribeirão (Guapô) (2). Outras matas de menor extensão completavam o conjunto: Pilar, São Manuel, Rio Fortuna, rio Claro, Fundão, Mato Grande, Caldas e Taquaral (3).

Para fundamentar a generalização espacial da denominação, Faissol argumenta que o referido conjunto de matas possui características próprias bastante definidas e limites bem marcados, representando, por conseguinte, uma unidade fisiográfica. Para ele, a denominação de "Mato Grosso" se adequava não só pela força de tradição, como também pelo sentido etmológico da expressão, exprimindo o que a faixa de matas representava no âmbito territorial de Goiás: a Zona da Mata (4).

O "Mato Grosso" de Goiás foi a mais renomada área de floresta tropical das extensões do Centro-Oeste, avaliada em 20.000 km<sup>2</sup>. Na atualidade, aquela cobertura vegetal acha-se reduzida a pequenas manchas, dada à natureza itinerante das explorações que sustentaram a sua ocupação.

Esse estudo, em decorrência da referência empírica e da demarcação temporal, diz respeito somente à uma fração da citada microrregião ou, mais propriamente, à sua parte central. Limita-se portanto ao histórico "Mato Grosso", sobre cuja denominação e delimitação, Henrique Silva, em 1920, declarou que "O nome de Mato Grosso só ela o tem dentro de um retângulo irregular

cujos vértices são: Pyrenópolis, Curralinho, Campininha e Anápolis" (5).

Essa amplitude espacial corresponde à porção mais densa da mata, compreendendo essencialmente as terras dos altos cursos dos rios Meia Ponte e dos Bois, tributários da margem direita do rio Paranaíba. O espaço, constituído de solos de altos índices de fertilidades, passou a atrair a ocupação e adensar o povoamento notadamente a partir de 1910. A expansão dos cultivos, da criação e da urbanização, por desdobramento, transformou-a em área de apoio aos movimentos de deslocamento da fronteira agrícola, que se orientaram para o norte e oeste da mata. Daí porque convencionou-se denominá-la de Velho "Mato Grosso" de Goiás, critério demarcatório que se assenta nas bases históricas da evolução social da sub-região.

O Velho "Mato Grosso" de Goiás, nas fases da mineração e da pecuária extensiva, não respondia, em termos de recursos naturais, aos interesses imediatos dos exploradores. No período do ouro, o espaço, dada à sua situação entre duas concentrações de minas, funcionou de forma precária como faixa de interligação. Do lado oeste, exploravam as minas polarizadas por Vila Boa (antiga Capital) e, em direção contrária, florescia um conjunto mais esparsa, constituído pelos aluviões dos Pirineus, de Corumbá e do Córrego do Jaraguá. A mata foi cortada pela primeira via de circulação regional - a Estrada do Sudeste, que, desde 1733, fazia a ligação de Vila Boa com Minas e a Corte (6).

Na segunda fase da história regional, que começou a se definir no primeiro quartel do século XIX, a natureza das atividades de exploração não estimulou o aproveitamento das áreas cobertas pela espessa mata. A ocupação do território goiano, após a efêmera florescência do ouro, realizou-se em ritmo lento, implantando a *fazenda tradicional*, também denominada *latifúndio colonial*. As práticas produtivas compunham-se da criação de gado nos campos abertos com pastagens naturais e dos cultivos do tipo *roça*. Estes atendiam às necessidades do autoconsumo. O povoamento foi-se consolidando de forma disseminada e descontínua, não só pelo caráter extensivo das explorações

como, também, em decorrência das várias frentes de penetração povoadora. Com suas terras confrontando-se, de leste para o sul, com a Bahia e a oeste de Minas, Goiás formava com as duas unidades a *fronteira colonial do gado* nas vastas extensões de cerrado.

As vias de comunicação abertas ao tempo da mineração continuam a assegurar, no curso do século XIX, o intercâmbio de Goiás com as regiões circunvizinhas.

O comércio de gado é alimentado pela criação pastoril então predominante nas áreas do sudeste e sudoeste. Nas duas áreas de matas - o "Mato Grosso" e a Vertente Goiana do Paraná - o desenvolvimento agrícola era incipiente. Contudo, grandes fazendas foram ali instaladas, onde se cultivavam fumo e cana-de-açúcar, cujos excedentes da produção alimentavam os fluxos comerciais local e interregional. Na medida em que o solo se esgotava, as clareiras abertas pelas lavouras nobres e de gêneros de subsistência transformavam-se em pastagens com predominância do capim jaraguã. Assegurava-se, na retaguarda da lavoura, a exploração mais lucrativa representada pela criação de gado. As condições de geração de renda fundavam-se no fato de o gado constituir-se numa mercadoria com poder de auto-locomoção.

Até às primeiras décadas deste século, as melhores fazendas nas zonas de matas, segundo o padrão de produção regional, dispunham de importantes equipamentos representados pelo engenho de cana para fabricação de rapadura e açúcar. As instalações dos engenhos, comumente, eram complementadas pelo alambique de aguardente.

Entretanto, o fumo era a mercadoria que ocupava posição de destaque, depois do gado, na incipiente pauta das exportações. O comércio tropeiro regional era sustentado pelas cargas de fumo. O retorno era altamente compensado pela importação de produtos manufaturados e alguns gêneros agrícolas, que complementavam as necessidades do consumo local. O mais importante roteiro do fumo, no final do século XIX, estendia-se de Pirenópolis a Araguari, de passagem por Corumbá, Antas (Anápo-

lis) e Bela Vista (7). Em Goiás, a exportação de fumo em folha, por volta de 1910, vinha logo após a da Bahia, Minas Gerais e São Paulo. A produção de fumo beneficiado (em rolo) assegurava à região a segunda posição depois de Minas Gerais. Em relação à demanda, há registros de que "*é principalmente como fumo para cigarros que o tabaco goyano é apreciado pelas suas finas qualidades aromáticas; e, misturado com fumo turco, constitue uma especialidade muito preferida no Brasil*" (8).

Pelas considerações generalizadas sobre as formas de explorações que consubstanciaram a ocupação inicial da região, pode-se avaliar a dimensão das forças sociais que envolvem as origens de Anápolis.

Por volta de 1870, começou a formação do núcleo que se constituiu no embrião da cidade. As forças aglutinadoras advinham da circulação das principais mercadorias - gado e fumo - que asseguravam os frágeis vínculos da área com Minas Gerais e São Paulo.

O ponto específico de referência da formação do povoado foi um rancho para pouso de tropeiros que existia na fazenda das Antas, também conhecida por engenho de Antas, pois, ali, funcionava um engenho de açúcar. Essa unidade situava-se no sul do então município de Pirenópolis, área drenada pelo ribeirão das Antas, afluente do rio Corumbá (9).

Em 1887, foi criada a vila de Santana das Antas para sediar o município, que só se efetivou, em 1892, devido às medidas de reorganização político-administrativa de Goiás, impostas pela instituição da República (10). As terras que formam o município foram subtraídas de Pirenópolis e Bomfim (Silvânia). A área municipal era de aproximadamente 3.200 km<sup>2</sup>, com a maior parte constituída de terras do Velho "Mato Grosso" de Goiás na direção leste-oeste.

O núcleo, quando da criação da vila, compunha-se de duas ruas paralelas centradas no largo da igreja. Contava com seis casas comerciais *mal sortidas e acanhadas*, algumas tabernas que vendiam fumo, cachaça e mantimentos (11).

No início deste século, além da vila de Antas, dois outros núcleos pontilhavam a área municipal, situados na parte de matas que estavam sendo desbravadas: Boa Vista de Traíras (Souzânia), na estrada que levava a Jaraguá; e, Campo Alegre (Nerópolis), na direção oeste, entre a vila de Antas e a povoação de Goiabeira, que se formava nas terras do município de Curralinho (Itaberaí). As duas povoações foram oficializadas na categoria de distrito em 1903 (12).

As referências sobre as potencialidades naturais do município, desde o decênio de 1890, revelam perspectivas promissoras, particularmente em relação às condições favoráveis ao cultivo do café. Isto se explica, conforme considerações que serão desenvolvidas posteriormente, em vista da importância do café como principal mercadoria da produção nacional. Soma-se a isto o direcionamento geográfico da expansão da lavoura cafeeira rumo ao oeste, que alimentava as aspirações dos habitantes, com base na contiguidade espacial, nas qualidades propícias do solo e, principalmente, na esperança da rápida penetração do transporte ferroviário.

Considerando o objetivo principal proposto no início deste capítulo, nesta altura a nossa atenção canaliza-se para a identificação dos antecedentes históricos que objetivamente asseguraram, a partir de 1930, a efetiva articulação do espaço pelo modo de produção capitalista.

## 1. OS CONDICIONAMENTOS PRÉVIOS DA ABERTURA DO ESPAÇO À EXPANSÃO AGRÍCOLA

A visualização das precondições que se efetivam no periodo histórico, imediatamente anterior aos anos 1930, tem por finalidade fundamental, na fase subsequente, a compreensão da articulação dos elementos materiais e humanos circunscritos no espaço do Velho "Mato Grosso" de Goiás.

Com esse intuito, busca-se apreender o engendramento das forças externas, que, combinadas com as potencialidades locais, geraram o delineamento de novas tendências sociais, que não se limitam à área em foco, mas atingiam a amplitude de todo o sul de Goiás. Trata-se, especialmente, da tentativa de captar os mecanismos das transformações que se manifestam desde o início do século, acentuando-se no decênio de 1920. As reações locais consubstanciam-se na ativação e diversificação das formas de exploração do solo. Aponta-se o florescimento da agricultura de subsistência, dos latifúndios de criação, do estabelecimento de focos embrionários de lavoura mercantil e, conseqüentemente, da intensificação dos fluxos das exportações regionais.

O nascimento e o sentido da demanda por produtos agrícolas, além das áreas cafeicultoras, decorrem da expansão do mercado interno. O processo de formação e crescimento do mercado consumidor nacional possibilita a incorporação dos espaços meridionais de Goiás, integrando o conjunto do processo que assegura a constituição e expansão inicial do modo capitalista de produção no Brasil.

Duas ordens de considerações devem ser colocadas antes de se ater às linhas gerais de ampliação do mercado interno.

Em primeiro lugar, deve-se enfatizar que o dinamismo que condiciona a abertura de novos espaços à expansão agrícola, cujos produtos se destinam ao consumo interno nacional, não resulta propriamente das determinações desse mercado. As determinações são resultantes da lei de valor que procura estabelecer uma divisão social e territorial do trabalho, que, embora incipiente, possa garantir as condições de reprodução do capital ao setor urbano-industrial. Daí prevalecer e ampliar espacialmente uma organização agrícola com baixo nível de capitalização que alimenta o processo crescente de extração e mobilização dos produtos excedentes. Esse processo ganha expressão social e territorial no Brasil, notadamente com a recuperação

da crise de 1929. Essa característica, de caráter contraditório, está implícita nas particularidades do desenvolvimento capitalista nacional.

Em segundo lugar, deve-se compreender que as condições históricas que possibilitaram a implantação e concentração das forças produtivas capitalistas, a partir da região sudeste, foram asseguradas pelas relações do Brasil com a economia mundial capitalista entre o final do século XIX e a eclosão da crise de 1929. De uma parte, o crescimento da demanda internacional garantiu a persistência e a ampliação, do comércio exterior, com base na troca de produtos. Essa foi a condição básica da expansão da lavoura de café. De outra, no plano internacional ocorre o crescimento do comércio dominado pelas exportações de capital. No Brasil, essas tornaram-se dominantes sob a forma de empréstimos públicos, que "serviram, direta ou indiretamente, para o financiamento da imigração massiva de trabalhadores e, portanto, para a organização de um mercado de trabalho no Brasil -, para a construção de numerosas estradas de ferro, para a implantação de vários outros serviços públicos e industriais, tais como a eletricidade, o gás, os transportes urbanos, etc, sem falar na própria construção e consolidação do Estado" (13).

Torna-se evidente, portanto, que a ampliação do mercado interno resulta das novas condições criadas a partir da introdução crescente da força de trabalho livre do imigrante europeu e da inovação tecnológica básica, representada pelo transporte ferroviário.

Esses recursos surgem em decorrência das medidas tomadas para a superação da profunda crise do setor primário-exportador, que começa a se manifestar nos últimos anos da década de 1860. As possibilidades se abrem com o surto da implantação do transporte ferroviário e a garantia de suprimento de mão-de-obra, às quais se soma a alta dos preços do café no mercado mundial desde 1882. Essas circunstâncias sustentam a grande expansão do cultivo do café pelas terras do oeste paulista. De uma parte, a expansão do café permite, através da incorporação de novas terras, a continuidade da acumulação cafeeira e,

de outra, a gênese e o desenvolvimento da grande indústria nacional com a conseqüente expansão urbana.

O surto ferroviário teve início e assumiu maior importância na área geográfica do café, conforme observações de Wilson Cano: "ao contrário do que ocorreu com a maior parte das ferrovias nas demais regiões brasileiras, as implantadas em São Paulo, tiveram um padrão de eficiência, contribuindo poderosamente para expansão do processo de acumulação do complexo cafeeiro" (14).

A partir de 1886, "o capital cafeeiro gestou as condições de sua negação, ao engendrar os pré-requisitos fundamentais para que a economia brasileira pudesse responder criativamente à Crise de 1929" (15). Esses pré-requisitos foram gerados pelas relações entre o capital cafeeiro e o industrial, abrindo a fase de crescimento e consolidação do setor urbano-industrial, que se estende a 1930.

O desenvolvimento da economia de base capitalista promove mudanças profundas e crescentes, cujos efeitos ultrapassam os limites de sua área de concentração.

Na medida em que o mercado de trabalho assume maior dimensão, constitui-se uma agricultura mercantil de alimentos e matérias-primas, bem como uma indústria de bens de consumo assalariado. O decênio de 1920 corresponde ao período da crise final da hegemonia da economia do café, que se desenvolve concomitantemente com a expansão do mercado urbano-industrial. Nesse período, a industrialização acelera-se e ganha maior expressão.

O setor do mercado interno, como observa Paul Singer, até meados da década de 1880 permaneceu inteiramente na dependência da área de exportação. A urbanização se processava em função das exportações nacionais. As cidades desempenhavam uma variedade de atividades de serviços, de caráter complementar às funções voltadas para o setor de mercado externo: transporte, armazenamento, comercialização, embalagem, embarque e desembarque (16).

A formação e consolidação do núcleo capitalista contribuiu decisivamente para dinamizar o processo de urbanização.

ção. "A constituição do mercado interno para produtos industriais que se processa, toma, particularmente, a forma de urbanização" (17).

Os dados da tabela que segue ilustram a aceleração do fenômeno urbano, dado ao ritmo de crescimento dos mercados urbanos do Rio de Janeiro e São Paulo. As duas cidades representavam os centros de maior volume populacional e polarizavam a concentração da economia moderna brasileira.

Tab. nº 1 - POPULAÇÃO URBANA DO EIXO RIO - SÃO PAULO:1872-1920

Censos	Rio de Janeiro	%	São Paulo	%
1872	274.972	-	31.385	-
1890	522.651	90	64.934	107
1900	691.565	32	239.820	268
1920	1.157.873	67	579.033	141

Fontes: censos demográficos de 1872, 1890, 1900 e 1920.

O Rio de Janeiro conserva a posição de principal centro urbano e industrial até os primeiros decênios deste século. São Paulo supera o Rio, como grande centro de concentração industrial entre 1920 e 1938. "Neste período, a concentração já deixa então de ser "aparente" para rapidamente se transformar em "efetiva" (18).

A ativação do crescimento da cidade de São Paulo ocorre propriamente desde 1886, em consequência da grande disseminação espacial da lavoura de café e dos surtos industriais que caracterizaram os períodos de 1895/98 e 1909/12 (19).

Outros fatos também contribuem para o impulso do crescimento urbano: a imigração estrangeira retomou seu ritmo acelerado, entre 1905/13, pois os fluxos de entrada de mão-de-obra estrangeira decaem entre 1890 e 1905 (20). O desenvolvimento das indústrias, por outro lado, embora afetado pela crise de 1913/14, recupera-se de seus efeitos e retoma o movimento expansionista com a emergência da Primeira Guerra Mundial.

Os anos 1920, conforme referência anterior, decorrem favoravelmente ao crescimento urbano-industrial. De uma par

te, ocorre um novo surto do setor cafeeiro entre 1919/20 e 1923/24.

As exportações de café, que atingem 56% do total em 1919, elevam-se para 70% na segunda metade da década seguinte. Além da política protecionista, funcionaram como fatores positivos a disponibilidade de novas terras férteis próprias para o café e a oferta da força de trabalho. Além do crescimento vegetativo da população regional e da aceleração das migrações internas, a imigração estrangeira, "já em 1920 começa a se recuperar da queda sofrida durante a Primeira Guerra Mundial" (21). De outra parte, desenvolveu-se uma diferenciação notável no setor industrial: modernizaram-se os ramos da produção de bens de consumo, notadamente o têxtil. A estrutura industrial alterou-se com o surgimento dos primeiros ramos de produção de bens intermediários leves. Surgem, na época, a pequena indústria do aço e a de cimento. Com transformações de tais ordens, o mercado interno ganha novas dimensões.

Nessa altura, interroga-se sobre a questão da absorção da grande oferta de mão-de-obra, que se liga diretamente com o crescimento do mercado interno. João Manuel levanta uma hipótese relativa ao emprego de parte da força de trabalho da massa de imigrantes. Para ele, pode ter ocorrido uma "possível absorção parcial causada pelo acréscimo do setor público e pela demanda engendrada pelo substancial crescimento da agricultura de alimentos, após 1906 (22). A outra parte da força de trabalho disponível é aproveitada pelos setores cafeeiro e urbano-industrial em franca prosperidade. Além desses trabalhadores, o mercado nacional, que se forja na fase capitalista agro-exportadora, conta ainda com os empresários do complexo cafeeiro, os proprietários das novas áreas produtivas e os novos centros urbanos que vão sendo integrados pelas modernas vias de transporte: são os componentes fundamentais do mercado em expansão e, ao mesmo tempo, de um espaço econômico que se alarga continuamente. A partir do momento em que o novo caráter do desenvolvimento econômico

passa a comandar indissolavelmente o campo e a cidade, o território adquire sua plena função capitalista (23).

Levanta-se, neste ponto, a questão do suprimento do mercado interno quanto à demanda de alimentos.

Na última década do século XIX, o processo de desenvolvimento, no sudeste, gera uma situação de crise para a agricultura: a superprodução de café e a escassez da oferta de alimentos.

A monocultura, fenômeno tradicional do sistema primário-exportador, atinge o auge de crescimento, contribuindo diretamente para o agravamento dos efeitos da crise da produção alimentar, que se manifesta pela escassez e carestia de gêneros (24).

As importações de gêneros alimentícios aumentam em termos de quantidade e variedade: arroz, feijão, charque, banha, milho, batata, açúcar, conservas e até verduras. Em 1901, os produtos de subsistência, principalmente de consumo popular, respondem por 42,9% do valor de nossas importações (25). Em 1902/04, 22,1% do valor dos bens importados, no Brasil, são constituídos de farinha de trigo, charque, trigo em grão, aroz, bacalhau e manteiga (26).

Por outro lado, deve-se considerar que a crise que afeta a agricultura vem concomitantemente abrir novas perspectivas ao setor. Delineiam-se condições e oportunidades para o setor de agricultura de subsistência que advêm, conforme já se expôs, da demanda crescente do mercado interno.

Para Paul Singer, ao mesmo tempo que a industrialização cria um vigoroso mercado urbano para alimentos e matérias-primas, o seu *hinterland* é ocupado em boa parte pelo menos até 1930 pela produção de um artigo de exportação: o café. Essa situação oferece ótima oportunidade para que outras zonas do país, mesmo as mais afastadas, penetrem nesse mercado urbano. Mas, para aproveitar a oportunidade, torna-se necessário que

essas zonas disponham de uma agricultura de subsistência desenvolvida e com um dispositivo comercial apto a estabelecer a interligação (27).

No sul de Goiás, esses pré-requisitos existiam de forma incipiente. Até 1930, o florescimento da agricultura foi condicionado pela lentidão do estabelecimento das bases modernas de circulação e, conseqüentemente, pelo movimento povaador.

Feitas as considerações pertinentes ao crescimento do mercado interno, passemos à reconstituição dos fatos concretos que condicionaram, lenta e precariamente, a participação dos excedentes da produção goiana na economia do sudeste.

A divisão social do trabalho no Brasil, efetivamente, só adquire dimensão territorial inter-regional a partir de 1930, com os deslocamentos horizontais da fronteira agrícola. Diante disso, entende-se que a real integração das áreas agrícolas, além da região cafeicultora, só se realizará a partir da abertura do novo período.

Enquanto persistiu a hegemonia agro-exportadora, a produção de alimentos correspondia espacialmente à expansão do cultivo do café. "A produção de alimentos para o mercado interno coexistia com a lavoura de exportação e a divisão do trabalho era realizada na própria unidade produtora" (28). Constituíam exceção os focos de produção de gêneros de consumo interno, no sul do país, em vista do caráter da colonização agrícola que se estabelecia com a entrada do imigrante. Entretanto, com o início do estabelecimento das bases materiais e sociais urbanas, paralelamente ao crescimento da demanda de gêneros alimentícios e matérias-pri-mas, nos decênios anteriores a 1930, a ocupação agrícola começa a ultrapassar os limites da fronteira agrícola do café.

No período que se estendeu de 1872 a 1890, o território paulista passou à condição de área de concentração de linhas ferroviárias. "Essa condição contribuiu decisivamente para o deslocamento da fronteira agrícola para o café e, na sua retaguarda a expan

*são da lavoura fornecedora de alimentos (29).*

O caráter irradiador do sistema ferroviário implantado a partir da cidade de São Paulo e, mais ainda, os altos lucros advindos, dessa exploração, condicionaram a abertura e direcionamento de novas linhas. Essas desprezam os limites políticos e vão invadir outros Estados, articulando assim, nos organismos de São Paulo, zonas exteriores consideráveis (30). Neste caso pode-se apontar o Triângulo Mineiro, o norte do Paraná, o sul de Goiás e de Mato Grosso.

Em relação ao sul de Goiás, têm importância específica as linhas da Mogiana e da Paulista, que, orientando-se para o oeste, asseguraram a gênese do processo de incorporação da região pela economia de mercado.

A dimensão natural do Planalto Central e as determinações de ordem histórica tiveram peso relativo que não deve ser desprezado.

O Planalto Central oferece acessibilidade natural em vista da combinação dos elementos físicos. A partir do território paulista, os grandes espaços ondulados se apresentam sob forma de extensos espigões, com cobertura vegetal rala, dominada pelo cerrado. Constituem divisores de águas das vias fluviais que formam a rede de drenagem, basicamente orientada para o interior, compondo assim as estruturas que facilitam a abertura de vias de circulação em todas as direções. Os níveis intermediários, bem drenados, oferecem sítios favoráveis ao estabelecimento de fazendas e cidades. Essa composição de elementos fisiográficos do Brasil Central sugeriu a Francis Ruellan reconhecer a sua vocação de uma grande região de comunicações: "quando se está sobre esses planaltos, frequentemente pouco ondulados, tem-se a impressão de um espaço extraordinário e de uma liberdade de movimentos e de percursos que deslumbrou não somente os primeiros descobridores, à qual não puderam escapar os viajantes atuais" (31).

O sul de Goiás, dada à sua localização, se constitui

na contiguidade espacial e histórica de São Paulo. O Triângulo Mineiro, zona que hoje se interpõe entre Goiás e São Paulo, integrou o território da Capitania de Goiás até 1816. Área que correspondia nos primórdios da colonização ao *Sertão da Farinha Podre* (32). De outra parte, os fluxos da vida social regional historicamente dirigiam-se para São Paulo. Deve-se considerar também o fato dessa parte de Goiás confrontar-se com Minas Gerais, pois essa unidade desempenhou o papel histórico de pólo dispersor do povoamento do Centro-Sul desde a era imperial. O espírito desbravador dos mineiros transformou-os em formadores de fazendas no norte de São Paulo, norte do Paraná e sul de Goiás (33).

Os influxos da modernização dos meios de transporte começa atingir as áreas do sudeste e extremo sul de Goiás com a extensão de uma linha da Companhia Mogiana no Triângulo Mineiro. Em 1896, a ferrovia chegou a Araguari, nas proximidades do rio Paranaíba, linha divisória de Minas com o território goiano (34).

Desde 1880 que a economia pastoril, tradicional no Triângulo Mineiro e áreas circunvizinhas, vinha apresentando novas tendências ante a perspectiva da aproximação do meio de transporte rápido, regular e barato. Soma-se a isto o aumento da demanda de carne bovina, principalmente no Rio de Janeiro, cuja população quase triplicou entre 1872 a 1900. O dinamismo, que, a partir de então, atinge a atividade criadora da região, possibilitou as iniciativas tendentes à especialização. Depois de 1891, com a importação do zebu da Índia, o Triângulo vai se transformando num mercado produtor de gado mestiço e selecionado, cuja comercialização se defundia por todo o centro-sul (35). A partir de 1900, além do gado e dos produtos derivados, expandem-se, nas terras da região, abundantes lavouras de gêneros alimentícios tradicionais: arroz, milho e feijão (36).

A implantação do transporte ferroviário em Goiás se

processa de forma morosa, ao contrário do que ocorre com a construção das linhas em função da economia cafeeira. As ferrovias do café ofereciam grande margem de rentabilidade e, por conseguinte, foram retidas pelo capital privado. As demais, no decorrer dos trabalhos de construção que se realizava, quase sempre em ritmo lento e descontínuo, cedo ou tarde, foram encampadas pelos governos central ou estadual (37).

A Companhia de Estrada de Ferro de Goiás foi organizada para explorar a concessão expressa pelo Decreto nº 862 de 16/10/1890. O projeto inicial da linha férrea a ser construída passou por várias alterações até que, no governo de Afonso Pena, decidiu-se que ela deveria constituir um prolongamento da Estrada de Ferro Oeste de Minas. A linha tronco partiria de Formiga (Minas), passando por Catalão (Goiás), atravessando o Velho "Mato Grosso" de Goiás para chegar à Cidade de Goiás, a então capital. Daí, deveria orientar-se para o porto de Leopoldina, no rio Araguaia. "*O principal objetivo era encaminhar directamente para o Rio de Janeiro o commercio de Goyaz e parte do de Minas, que São Paulo absorvia pela Mogyana, Paulista e Sorocabana*" (38). Esse empreendimento teria como parte complementar o porto de Angra dos Reis, que seria construído para funcionar como escoadouro da produção das áreas citadas (39). De outra parte, a projetada conexão ferroviária com a via fluvial do Araguaia vinculava-se à importância da frente extrativista da borracha, cujo apogeu ocorreu entre 1880/1912. Havia o interesse na ligação com as áreas situadas, mais ao sul, por razões de abastecimento e de comunicação (40).

Com o projeto da implantação da linha da Goiás, a partir de Formiga, os goianos viram frustradas suas perspectivas de conquista mais rápida do meio de transporte ferroviário. Em Goiás, desde a década de 1890, defendia-se com grande interese o prolongamento da ferrovia da Mogiana pelo território goiano. A campanha se desenvolvia paralelamente à construção da

ferrovia no Triângulo Mineiro. Finalmente, os interesses de Goiás e Minas Gerais foram conciliados, decidindo-se pela construção de um ramal de Araguari - ponto terminal da Mogiana desde 1896 - à cidade de Catalão. O entroncamento com a Estrada de Ferro de Goiás dar-se-ia na futura estação de Goiandira, prosseguindo daí a linha para a capital do Estado (41).

Apesar de se constituir numa empresa de vital importância para o sul de Goiás, a construção do ramal só teve início em 1910. As obras prosseguiram, por volta de 1915, paralisando-se até 1921. Nesse intervalo, o tráfego ferroviário se limitava a um pequeno trecho de 176 km no território goiano. O percurso estendia-se da margem direita do rio Paranaíba à esquerda do rio Corumbá. Somente os municípios de Catalão, Ipameri e Corumbá eram cortados pelos trilhos da Goiás (42). Quanto à extensão da ferrovia Oeste de Minas, perdurava a expectativa do prolongamento da linha entre Patrocínio (Minas) e Catalão. Em Goiás, apenas 17 Km de trilhos foram assentados e concluída a construção da primeira estação (Ouvidor), além da de Catalão (43). De outra parte, a formação da infra-estrutura de transportes incluiu outras obras que influíram, embora precariamente, sobre o ritmo do movimento povoador e, conseqüentemente, nas atividades de exploração produtiva.

Em 1909, inaugurou-se a ponte do Cahidor no rio Paranaíba, a 3 quilômetros do núcleo urbano de Santa Rita do Paranaíba (Itumbiara). Em 1917, a cidade ligava-se a Uberabinha (Uberlândia) por uma estrada de rodagem com 24 quilômetros. Tais melhoramentos, nos meios de circulação, deram grande impulso à função tradicional de intermediação comercial exercida por aquele centro. A revista *A informação Goyana* em 1917, noticiava que "Actualmente Santa Rita é o empório dos municípios do sudoeste goiano, havendo ahí, para facilitar as transações comerciais, os armazens das casas comissarias Borges & Irmão e Militão & Filho. É intenso o movimento de tropas e carros de bois que chegam e sahem para os centros

*commerciaes do Estado" (44).*

Ainda em 1909, os trilhos da Companhia Paulista chegaram a Barretos, importante centro comercial da bovinocultura goiana. Essa ferrovia, em 1917, alcançou a margem do rio Grande na fronteira entre os estados de Minas Gerais e São Paulo. Em Barretos, a Companhia Paulista, sob a direção do conselheiro Antônio Prado, construiu o primeiro frigorífico do Brasil, cujo início das obras se deu em 1915. Para facilitar o acesso do gado àquele importante mercado, a própria Companhia tomou iniciativas com relação a portos e estradas de terra. Dessa forma, o intercâmbio de Goiás e Minas com São Paulo foi facilitado principalmente com a implantação do porto Antônio Prado no rio Grande, cuja travessia de boiadas e outras mercadorias passou a dispor de lanchas, balsas e rebocadores para chegar a Barretos (45). Na estrada de ferro Mogiana, as estações de Uberaba, Uberabinha e Araguari apresentavam grande movimento, funcionando também como entrepostos do comércio goiano. Para Araguari, convergiam os produtos exportados pela ferrovia de Goiás. Ali, os vagões da Mogiana recebiam as mercadorias procedentes dos portos fiscais de Barreiros, Ipê Arcade, Mão-de-Pau, Freires e Pilão. Os quatro primeiros portos situavam-se no rio Paranaíba e o último no São Marcos, com divisórias entre Goiás e Minas Gerais. Uberabinha era o entreposto comercial dos municípios goianos de Santa Rita, Rio Verde, Jataí, Mineiros e Rio Bonito (Caiapônia), captando também boa parte dos excedentes exportados pelos municípios de Morrinhos, Piracanjuba, Palmeiras, Anicuns e Goiás (46).

No período de paralisação dos serviços de implantação da Estrada de Ferro de Goiás (1915-21), floresceu o arraial de Roncador junto ao porto de Maratã no rio Corumbá. Em vista das condições de ponta de trilhos, o núcleo, precariamente instalado, tornou-se temporariamente num importante centro

de intermediação dos fluxos comerciais e sociais de amplas extensões do sul de Goiás.

A retomada dos trabalhos de construção da ferrovia se deu em 1921, ao mesmo tempo em que o governo da União procedia aos trâmites legais sobre a caducidade do contrato com a companhia responsável pela implantação da linha, ocorrendo-se então a sua encampação. Em julho de 1922, foi finalmente inaugurada a ponte sobre o rio Corumbã, enquanto o prolongamento da via férrea avançara 20 quilômetros rumo a Tavares (Vianópolis), que, em 1924, tornou-se o ponto terminal.

A ferrovia, apesar da precariedade dos serviços, das constantes interrupções de suas obras, desde que penetrara em terras goianas, começou a desempenhar um importante papel aglutinador: as estradas de terra foram sendo abertas em direção das estações da nova linha.

Entre 1915-21, várias estradas de rodagem foram construídas, cuja convergência se orientava para:

- Santa Rita do Paranaíba - as estradas que estavam sendo implantadas para servir os municípios do sudoeste goiano, daí seguindo para Uberabinha, estação da Mogiana;

- Ipameri - a estrada que fazia a ligação de Cristalina, Santa Luzia (Luziânia), Planaltina e Formosa; e,

- porto de Roncador - uma estrada fazia a ligação com Santa Cruz, Bela Vista, Campinas, Goiabeira (Inhumas) e Currealinho (Itaberaí); e, outra ligava Anápolis com aquele porto, passando por Campo Formoso (Orizona), Brejão e Bomfim (Silvânia).

Em 1929, as estradas de rodagem haviam-se multiplicado e, algumas, já apresentavam relativa melhoria segundo os padrões da época, destacando-se, entre elas:

- a que ligava a Capital com Inhumas, abaulada e com

8 metros de largura;

- a que estendia de Inhumas a Tavares e a que ligava Buriti Alegre a Santa Rita do Parabaíba, ambas também abauladas e com 6 m de largura;

- as demais constituíam a modalidade *transversal plana*, que era comumente adotada (47).

O acesso mais rápido do eixo Rio-São Paulo ao sul de Goiás, até os primeiros anos da década de 1920, se fazia num período médio de quatro dias. Pela ferrovia Central do Brasil, vinha-se do Rio a São Paulo. De São Paulo a Campinas, dispunha-se da linha da Paulista. Daí, pela Mogiana, chegava-se a Ribeirão Preto. Em seguida, passava-se por Franca ou pelo ramal de Igarapava, para atingir o Triângulo Mineiro, vindo até Araguaari. Pela Estrada de Ferro de Goiás, chegava-se até Goiandira e, daí, a Vianópolis. De Goiandira, partia um ramal para Catalão.

Contudo, até o final dos anos 20, os meios de transporte predominantes eram ainda os mais rudimentares. "O transporte de mercadorias em todo o Sul, se faz em carros de bois e tropas de muares. É considerável o movimento que assim se opera. O carro de bois, de eixo fixo e "ferrado" em gume muito cortante, é ainda o principal veículo de transporte em Goyaz. É resistente, mas causa imenso danno nos caminhos" (48). Os veículos motorizados para cargas e passageiros foram penetrando lentamente desde o início daquela década.

A carência e a fragilidade dos recursos em transportes eram, conseqüentemente, manifestadas nos recuros de comunicação. Os serviços de condução de malas postais tornaram-se relativamente regulares ao ritmo do processo de modernização dos meios e vias de transporte. Paralelamente à construção da ferrovia, no Triângulo Mineiro, realizava-se a implantação da linha telegráfica Uberaba-Cidade de Goiás-Cuiabá. Em 1890, inaugurou-se a estação telegráfica na capital de Goiás. Entretanto, a expansão do serviço de telégrafo no sul se fez mui demoradamente, pois a cidade de Anápolis só veio a ser beneficiada

com tal melhoramento público somente em 1926 (49).

Visando a complementar os dados até aqui desenvolvidos sobre, as bases materiais da organização do espaço, a nossa investigação encaminha-se para as considerações que dizem respeito à sociedade regional.

## 2. O QUADRO SOCIAL REGIONAL

A visualização dos aspectos quantitativos e qualitativos da sociedade da área em apreço, apesar das lacunas, permite vislumbrar a continuidade das estruturas sociais herdadas e a ação dos influxos externos que entraram em ação desde o último decênio do século XIX. Tais influxos sociais passaram a atuar, gradualmente, adquirindo maior intensidade a partir do decênio de 1910.

As informações sobre o incremento do volume populacional não permitem uma avaliação em termos reais, dado ao valor relativo dos resultados dos primeiros recenseamentos gerais realizados no Brasil. As limitações dos dados resultam da divergência dos critérios adotados e da descontinuidade periódica daqueles levantamentos demográficos. Acrescente-se, ainda, a carência de recursos materiais e humanos, que, na época, certamente não possibilitaram vencer os obstáculos que dificultavam coletas fidedígnas e completas. Os resultados censitários de Goiás de 1872 e 1890, conforme crítica de então, "foram muito imperfeitos, contribuindo para a sua imperfeição a desconfiança que inspira ao povo aquela providência administrativa" (50). Segundo estimativas oficiais, "ficaram sensivelmente abaixo da verdade os resultados do censo realizado em 31 de dezembro de 1900" (51). O recenseamento deveria acusar um maior índice de crescimento para as populações das unidades políticas estaduais do Brasil. Daí porque levanta-se a hipótese de que o contingente populacional registrado em Goiás, em 1900, ficou aquém da realidade, o que, consequentemen

te, justifica os altos índices de crescimento da população estadual apontados pelo censo de 1920. Em 1900, registrou-se um total de 255.284 habitantes, quando estimava-se que a população era de cerca de 300.000 pessoas, "*attentas a força prolífica do goyano e a imigração ininterrupta de mineiros para o valle do Parannayba*" (52).

A evolução do crescimento absoluto da população do sul de Goiás, conforme a tabela nº 2, a seguir, evidencia a acentuação do movimento povoador e o adensamento da ocupação, em consequência das determinações e condicionamentos enumerados das linhas atrás. De outra parte, adquire maior expressão a descontinuidade de localização e distribuição dos habitantes na extensão do território estadual. O aumento populacional, segundo o levantamento oficial de 1920, acentua com maior evidência o aprofundamento da regionalização dos conjuntos demográficos: o centro-norte e o sul.

Tabela nº 2 - EVOLUÇÃO E DISTRIBUIÇÃO REGIONAL DA POPULAÇÃO DE GOIÁS

Censos	Pop. Geral	Pop. Sul de Goiás	Pop.Sul (relativa)
1872	160.395	87.588	54%
1890	227.572	129.708	56%
1900	255.284	146.570	57%
1920	511.919	326.886	64%

Nota: o sul de Goiás corresponde, aproximadamente, a 40% da superfície total do Estado, que é de 642.092 km<sup>2</sup>.

Os índices de densidade demográfica ressaltam a acentuação da ocupação do espaço regional e, ao mesmo tempo, expressam um povoamento profundamente rarefeito. A densidade populacional na extensão territorial de Goiás evoluiu de 0,24 hab/km<sup>2</sup> em 1872 para 0,77 em 1920. No âmbito da região sul do território goiano, os mesmos índices cresceram, de 0,33 para 1,23, no mencionado período.



Segundo registros de várias fontes, o movimento migratório para Goiás ganhou expressiva intensidade no decorrer da década de 1920. Contudo, a falta de coleta censitária, em 1930, leva-nos a tomar como base dados estimativos para uma avaliação aproximada do volume populacional do Estado naquele ano. De acordo com cálculos, a população goiana somaria 643.000 pessoas em 1931 (53). Somos levados a reconhecer uma certa margem de otimismo neste cálculo. Por outro lado, em vista da retomada das obras de construção da ferrovia goiana, em 1921, e da abertura das primeiras auto-estradas, acredita-se que essas novas bases lentamente passaram a oferecer melhores condições de penetração e assentamento às famílias migrantes. Por essas razões, estima-se que, em 1930, as porções meridionais de Goiás deveriam contar com uma população de aproximadamente 400.000 habitantes.

Em relação à organização político-administrativa do sul, observa-se que surgiram dez novos municípios entre 1900 e 1930: Mineiros (1905), Orizona (1906), Anicuns, Corumbaíba e Caldas Novas (1911), Itumbiara (1915), Cristalina (1916), Buriti Alegre (1920), Edéia (1924) e Hidrolândia (1930) (54). Em 1900, todo o Estado contava com dezenove núcleos populacionais na categoria de cidade. No período que se estende de 1900 a 1930, só no sul treze núcleos foram elevados à citada categoria (55).

Os primeiros anos do decênio de 1910 constituem o marco inicial do desbravamento efetivo das matas do Velho "Mato Grosso" de Goiás. Além de representar a parte mais densa e fértil da grande mata, ela deveria ser atravessada pela futura ferrovia, segundo o projeto oficial. A linha férrea passaria pelos municípios de Anápolis, Currealinho (Itaberaí), Cidade de Goiás e, daí, alcançaria o porto de Leopoldina (Aruanã) no rio Araguaia. Grosso modo, tomando por base os municípios com áreas pertencentes ao Velho "Mato Grosso", pode-se avaliar uma população de aproximadamente 53.476 habitantes em 1920. Essa parcela correspondia a 16,35% da população do sul de Goiás. O

município de Anápolis já se apresentava como o mais populoso, com um total de 16.037 habitantes.

Em Anápolis, a ocupação das áreas de matas corresponde às porções drenadas pelos ribeirões João Leite, Capivara, Cachoeira e Capoeirão, componentes da alta bacia do rio Meia Ponte. Incluem-se, nesse movimento, as terras que confinam com os municípios de Pirenópolis e Jaraguá, pertencentes à bacia do rio Tocantins, cortadas pelo ribeirão Padre Sousa.

O ritmo de crescimento da população municipal pode ser avaliado pelos dados expostos na tabela nº 3.

Tabela nº 3 - CRESCIMENTO POPULACIONAL DO MUNICÍPIO DE ANÁPOLIS

Ano	Nº de Habitantes	Densidade Média
1872	3.000	.1,06 hab/km <sup>2</sup>
1900 (1)	6.296	2,24
1910 (2)	9.214	3,28
1920	16.037	5,72

Fontes: censos demográficos de 1872, 1900 e 1920

(1) Estimativa com base no crescimento da população de Goiás entre 1890 e 1900.

(2) Estimativa da Directoria Geral de Estatística, Rio, 1913.

Em 1907, a vila de Antas ascendeu à categoria de cidade, oficializando-se a partir daí a denominação de Anápolis. Nas áreas rurais, floresciaam os núcleos de Boa Vista de Traíras (Souzânia) e de Cerrado (Nerópolis), cujas origens situam-se no final do século XIX.

Entre 1912 e 1916, assentaram-se nas terras de Anápolis os primeiros descendentes de imigrantes italianos, dando início ao cultivo de café. Em 1920, o município já figurava

como primeiro produtor desse gênero agrícola em Goiás (56).

As novas culturas representadas pelo arroz e café iam abrindo espaços. Entretanto, o censo de 1920 aponta apenas três municípios goianos que possuíam pouco mais de 10.000 ha cultivados. Eram Catalão, Corumbaíba e Morrinhos, situados nos extremos do sul de Goiás, onde a ocupação apresentava maior concentração relativa. O município de Anápolis figurava em quarto lugar com apenas 6.440 ha cultivados. Em relação aos antigos cultivos, o fumo conferia a Anápolis o primeiro lugar em âmbito estadual, vindo em seguida Bela Vista e Pouso Alto (Piracanjuba).

A ligação de Anápolis com o porto de Roncador no rio Corumbá, com a abertura da estrada de rodagem concluída em 1920 e o reinício em 1921 da construção da ferrovia foram os fatores decisivos para a aceleração do povoamento do território municipal.

Em 1925, o governo municipal aprovou uma lei que de terminava uma verba especial para custear a propaganda das condições naturais e das produções agrícolas de Anápolis, tendo como veículos os jornais do Estado e Triângulo Mineiro(57).

Entre 1920/30, mais três povoações surgiram na zona rural de Anápolis: Nova Veneza, conhecida na época como a *Cafelândia Goiana*, Santo Antônio do Capoeirão (Damolândia) e São João Batista do Meia Ponte (58).

Nas demais unidades municipais do Velho "Mato Grosso" de Goiás, o interesse pelas áreas de matas pode ser evidenciado, tomando-se por base os resultados do censo de 1920. No município de Curralinho, evidenciava-se o distrito de Inhumas com

2.764 habitantes. Em Jaraguá, destacava-se o distrito de São Francisco das Chagas, com 5.678 habitantes, o que correspondia a 42% da população total da área municipal. O distrito de São Sebastião do Ribeirão (Guapô) começava a se projetar com um contingente de 2.052 habitantes. Essa unidade espacial pertencia ao município de Trindade e sua cobertura vegetal era conhecida pela denominação de Mata da Posse. As áreas de Trindade e Inhumas constituíam uma faixa de terras inteiramente coberta de matas.

O incremento populacional no Estado se processava com base no crescimento natural e na contribuição do elemento nacional. Em 1917, Henrique Silva fazia referência "a avultada e ininterrupta corrente de migração nacional que de todos os Estados vizinhos se ha encaminhado para la - em busca de "largueza" como se diz em Minas e São Paulo. Goyaz vem recebendo dos confinantes não só o impulso ou expressão natural das suas populações, como também os perseguidos pelas respectivas justiças ou ainda pela politicagem dominante em muitos delles" (59).

A modernização dos meios de transporte foi gradualmente criando condições de maior mobilidade da população do Brasil Central. De outra parte, entre 1917-35, o governo de Goiás patrocinou a revista *A Informação Goyana*, editada no Rio de Janeiro. O periódico tinha por objetivo a divulgação das potencialidades regionais e a alocação de recursos para a promoção do progresso local (60).

O processo de ocupação e povoamento do sul de Goiás, até 1930, realizou-se de forma gradual e espontânea, contando essencialmente com fluxos migratórios internos. A contribuição do imigrante estrangeiro foi incipiente, conforme o levantamento demográfico de 1920, que aponta o reduzido número de 1.694 estrangeiros em Goiás.

Desde o último quartel do século passado, o governo local manifestava grande interesse em estimular o desenvolvimento social e econômico com o recurso da colonização dirigida. Nesse sentido, pela Lei nº 124 de 23/7/1896, o governo do Esta

do foi autorizado a promover e estimular, direta ou indiretamente, a entrada de trabalhadores nacionais ou estrangeiros (61). Entretanto, o estabelecimento de núcleos coloniais em Goiás se expressou por tentativas frustradas, quer fossem particulares ou oficiais. As dificuldades maiores advinham da exiguidade de recursos para financiamento dos empreendimentos e da deficiência dos meios de transporte.

Na segunda década deste século, iniciou-se a implantação de um núcleo de colonos portugueses na fazenda Capim Puba no município da Cidade de Goiás. Naquela fazenda, em 1913, a firma Amorim, Filho & Cia implantou um equipamento moderno, constituído de máquinas inglesas, para fabricação de açúcar e aguardente (62). A unidade colonial dissolveu-se pouco depois de sua instalação. A maioria dos colonos transferiu-se para a capital do Estado, o centro urbano mais próximo (63).

As colônias italianas do Velho "Mato Grosso", que se formaram a partir de 1912, eram comunidades rurais constituídas de povoadores da primeira geração de imigrantes italianos no Brasil. As famílias vieram notadamente do Triângulo Mineiro (Conquista e Guaxima) (64). Aglutinaram-se em dois núcleos agrícolas, um no distrito de Inhumas e outro em terras contíguas, localizadas no município de Anápolis. O segundo núcleo transformou-se no maior centro produtor de café, que, no início dos anos de 1930, contribuía com cerca de 50% da produção geral do Estado (65).

Uma segunda tentativa de fixação de imigrantes europeus, no sul de Goiás, ocorreu em 1921. Tratavam-se de imigrantes bávaros: vinte e cinco famílias deram início à colônia em área doada no município de Santa Cruz. Apesar da proximidade da ferrovia em construção, o projeto, que previa o assentamento de duzentas famílias, não se concretizou. A iniciativa fracassou em vista das condições básicas negativas: terras fracas e a força de trabalho era portadora de experiências técnicas nitidamente urbanas. Os componentes do primeiro grupo instalado refluiram progressivamente, buscando meios de sobrevivência

nos centros urbanos mais desenvolvidos, como Ribeirão Preto, Campinas, São Paulo e Rio (66).

O governo de Goiás, em 1924, tomou a iniciativa de organização e implantação de outra colônia, cujas terras para colonização situavam-se às margens do rio Uvã, a 48km da Capital. Fixaram-se ali somente 103 das 300 famílias alemãs que deveriam compor o núcleo. A ausência de apoio financeiro e a falta de meios de transporte desencorajaram o empreendimento. Muitas famílias abandonaram seus lotes e as que permaneceram, ali, garantiram a sobrevivência pelas práticas agrícolas regionais a nível do auto-consumo (67).

A Intendência Municipal de Anápolis, em 1929, elaborou um projeto de colonização que deveria ser desenvolvido em terras que rodeavam o núcleo-sede do distrito de Cerrado (Nerópolis). Em 1930, foi assinado o contrato com a Companhia de Colonização Japonêsa de Goiás. De acordo com o plano, o arroz e o café deveriam constituir as culturas prioritárias. Nos 50 lotes demarcados, apenas 34 foram ocupados. Várias causas concorreram para a desagregação do conjunto agrícola ainda em organização. Diversas unidades eram constituídas de solos fracos e mato seco, com cursos d'água insuficientes. Além disso, a Revolução de 1930, desarticulando a administração municipal, contribuiu para os resultados negativos da experiência colonizadora (68).

As diversas tentativas em Goiás de estimular a ocupação agrícola, com contingentes estrangeiros, não alcançaram os resultados propostos. As iniciativas partiram exclusivamente das forças internas, que eram incipientes em vista das condições regionais de marginalidade social e econômica. Essas condições não favoreciam, de outra parte, a canalização de recursos externos, oficiais ou particulares, destinados à fixação de colonos.

Os dados disponíveis para a reconstituição dos aspectos qualitativos da sociedade regional, embora esparsos e la

cunosos, permitem uma retratação de traços que definem o estágio de desenvolvimento das forças produtivas até por volta de 1920. De uma parte, as informações possibilitam visualizar a organização social do espaço através das formas e da natureza das explorações dos recursos naturais. Apreendem-se características que dizem respeito à dinâmica e ao ritmo da vida dos grupos sociais. De outro ângulo, pode-se perceber as tendências mais recentes, em termos dos influxos advindos do adensamento do povoamento rural e da horizontalidade do fenômeno de urbanização nas paragens ocidentais do Brasil.

Para os habitantes das regiões socialmente mais dinâmicas do Brasil, aqueles que viviam no oeste eram considerados *sertanejos*. Essa concepção foi se desfazendo, concomitantemente, aos avanços da fronteira agrícola em suas diversas etapas desbravadoras. Por volta de 1920, segundo a ótica dos cidadãos dos principais centros do Sudeste, o *sertão* abrangia "*todos esses vastos latifúndios onde não chegou ainda o silvo da locomotiva, e que se presume totalmente desertos*" (69). Na época, Hugo de Carvalho Ramos, profundo observador da vida social regional, contesta essa visão externalista das condições que configuram o conceito generalizado de *sertão* (70). A sua argumentação, no sentido de caracterizar o *legítimo sertanejo*, resultara na elaboração de uma tipologia social que expressa, objetivamente, a estrutura da sociedade do sul de Goiás (71).

Na acepção do enfocado autor, os territórios, num raio de algumas dezenas de quilômetros, que circunscrevem os núcleos-sede dos municípios ou distritos *bem ou mal povoados, melhor ou peor amanhados*, não recebem a denominação de *sertão* (72).

A rigor, nessas áreas se conformam os elementos sedentários, presos ao solo pelo estabelecimento dos cultivos de subsistência. Nos pontos mais ou menos distanciados das sedes municipais, situavam-se as fazendas de criação, que se estendiam pelos tabuleiros ou chapadões cobertos de cerrado, como também pelas *viridentes várzeas e campinas*. Nessas unidades, a natu

reza das atividades, essencialmente concentradas nas lides com rebanhos bovinos e manadas cavалares, desenvolvia-se o gênero de vida característico do *sertão*. Trata-se da economia pastoril tradicional, praticada em regime extensivo e voltada para a fase de cria, enquanto que a renda realizava-se com a venda de gado magro para engorda nas invernadas mineiras, áreas mais próximas dos grandes mercados.

Na fazenda de criação, a força de trabalho, em número reduzido, era constituída pelo *vaqueiro*, os *camaradas* ou *peões*. O primeiro era responsável pela terra, bois e peonagem na unidade de produção. Desenvolvia-se, ali, a vida livre do campo "a abranger largas extensões, desde o pastoreio das manadas num âmbito de várias legoas ao redor das fazendas, sem cerca ou outros limites que a vastidão do deserto..." (73). Na condição de *vaqueiro* ou *peão*, é este elemento movediço, mas preso à fazenda pelo ajuste do patrão, que se considerava genuinamente *sertanejo* (74). A sua faina não se limitava aos trabalhos da fazenda: comumente, fazia contatos com outros centros, conduzindo boiadas ou *burradas*, que eram vendidas muitas vezes em Minas ou Mato Grosso.

O trabalho nas unidades de criação se resumia, quase que essencialmente, aos cuidados com o gado. O cultivo do solo destinava-se ao consumo do pessoal que ali militava, tarefa para dois ou três *camaradas*. As roças eram abertas nas terras baixas - *furados* da mata enxuta ou *mato seco* - aos pés dos *morros*. Alguns gêneros de consumo eram adquiridos fora, a exemplo do café, sal e outros. A engenhoca de cana, para a produção da rapadura, tornou-se um equipamento comum na sede da fazenda.

A resistência física e a indumentária artesanal de couro aliados ao modo *pitoresco* e *sacudido* de falar eram, também, elementos de diferenciação do *campônio*, tipo sedentário que vivia do amanho da terra.

Os grandes proprietários criadores eram quase sempre *absenteístas*, que compunham a camada dos homens ricos - os *chefes políticos* de prestígio. Geralmente residiam nas cidades,

sendo, no entanto, detentores de três, quatro, cinco ou mais fazendas. Visitavam ocasionalmente suas propriedades, normalmente na "época das vaquejadas, quando se tem em vista fazer a contagem das crias do anno, a sua "fêrrea", tirar a "marca de tala", remuneração do vaqueiro, ou vender as boiadas a compradores que surgem com as primeiras chuvas" (75). Quando o fazendeiro via-se impedido de realizar a visita anual, suas tarefas eram executadas pelo vaqueiro com absoluta fidelidade.

O tipo social do sertanejo configurou-se através da difusão da pecuária extensiva nas áreas do Centro-Oeste do Brasil: um processo de produção de amplos espaços marcados pelo "predomínio absoluto do latifúndio, a dispersão e a rarefação da vida econômica, a precariedade de um sistema de transportes e uma marcante tradição de auto abastecimento" (76).

Os tipos sociais cuja natureza dos gêneros de vidas conferia a condição de sedentários - lavradores presos ao solo, como vimos linhas atrás -, não foram considerados *sertanejos* na visão de Hugo de Carvalho Ramos.

Entre os grupos rurícolas que compunham a sociedade local, distinguiram-se dois tipos isolados: o lavrador que vivia dos poucos recursos da lavoura e o *pseudo sertanejo*, habitando os ranchos que pontilhavam às margens das estradas. Esses dois elementos compõem o que o autor definiu como tipos isolados do *caipira*.

O primeiro recebia dos cidadãos as denominações de *caipira*, *roceiro*, *queijeiro* etc, vivendo à beira dos cursos d'água, nas terras baixas, praticando uma agricultura voltada para a auto-subsistência. "O contato da terra, a vizinhança de rios e ribeirões tornados paludosos nas cheias com o apodrecimento de folhas que as enxurradas acarretam e depositam em seu leito, a morada estêda allí ao pé da mata, - são os principais factores geral do "caipira", o homem da lavoura naquelles fundoões" (77). A ação dos fatores do meio natural, aliada às condições rudes de vida, fazia com que esse elemento

social apresentasse, comumente, "os estigmas *physionmicos* da *depres*  
*são organica, oriundos da papeira, da malária e outros*" (78).

O segundo tipo isolado do caipira sobrevivia com sua família, cultivando apenas para o gasto ou criando umas poucas vacas leiteiras no curral. Os produtos do leite eram vendidos aos que circulavam por ali, obtendo, assim, os recursos que complementavam as necessidade do consumo doméstico.

O modo de trajar e de falar foram características, que, à primeira vista, diferenciavam o caipira do sertanejo genuíno. Segundo a descrição do referido autor, o lavrador tradicional "traz habitualmente uma calça de algodão "riscado" grosseiro, arremangando numa das pernas, a fralda da camisa de ganga as mostras, é cingida a abertura lateral pelo cabo de chifre do facão, preso a "espêra" da correia da cinta; um chapêo de palha de indayã, velho e desbeijado completa o costume" (79). Mesmo quando ia à cidade mais próxima onde vendia os poucos frutos de seu trabalho, nas feiras ou nos mercados públicos, não usava calçados, pois quase sempre andava descalço. Trazia sempre a tiracolo o bernal de pano grosseiro ou de pele silvestre, para guardar o dinheiro e os apetrechos do fumo.

A fazenda de criação e o sistema tradicional de roças geraram os tipos sociais característicos: o sertanejo e o caipira. Os dois elementos sociais, cujos traços básicos resultaram da natureza e das formas de atividades produtivas consolidadas historicamente: gêneros de vida que sustentaram um processo de dilatação lenta - a progressiva ocupação do território regional.

Compondo uma camada social em "escala superior de prosperidade e fartura", os tipos sociais das fazendas de plantação encontram-se nas vizinhanças das vilas e cidades: eram os responsáveis pela expansão das explorações agrícolas nas faixas de matas, abrindo clareiras com longas culturas e conferindo novos traços na organização do espaço. Na fazenda de plantação, o trabalho da terra era realizado pelos próprios fazendeiros,

filhos e agregados.

Em decorrência do estágio de desenvolvimento das forças produtivas, o regime de trabalho impunha o nivelamento de proprietários e parceiros. Daí a ausência da diferença social, porque os preconceitos eram quase nulos no interior. O fazendeiro médio, aparentemente, não se distinguia do lavrador sem terra. As condições de vida, por um lado, explicam a pouca ambição e o pequeno instinto de conforto material. Mas, de outro lado, as dificuldades impostas pelo meio estimulavam a perspicácia, a sobriedade e as virtudes domésticas e religiosas. A falta de iniciativa dos homens da roça, evidenciada e condenada pelos habitantes da cidade como desânimo e cepticismo, era o resultado da ausência de forças de aglutinação. A dispersão territorial, a escassez de recursos tecnológicos e a fragilidade da ação governamental foram fatores que gravaram a vida social em Goiás e persistiram, por décadas, além do período histórico em questão.

Resta considerar ainda, na fazenda de plantação, a condição do lavrador sem terra. Este tipo social quase sempre alugava o braço, fazendo-se jornaleiro ou diarista. Sua ascensão social, quando muito, era tornar-se arrendatário. O sistema de arrendamento era encontrado "nos arrozais da várzea, nos atarros de milho, na semeadura, muda, apanha de "baixeiros", desfolhamento e colheita de fumo das encostas" (80). O pagamento pela locação da terra consistia em 30% do produto líquido, fora o arado também alugado e a lenha toda apurada - se o arrendamento fosse em terras de matas. Com o crescimento da demanda do gado bovino, nos mercados nacionais, os proprietários foram manifestando interesse crescente na formação de pastagens. O plantio de pastos de capins gordura e catingueiro era a última etapa no ciclo de um arrendamento.

As possibilidades crescentes de exportação dos excedentes da produção agrícola passaram a conferir maior alento às lides da lavoura, esboçando uma nova fase na evolução so-

cial da região. Os proprietários que conseguiram um volume de produtos, que compensasse os fretes carreiros, passaram a exportar para os centros comerciais servidos pela estrada de ferro.

Na composição da sociedade regional, vários outros elementos podem ser considerados. Do tipo *sertanejo genuíno*, derivavam variantes curiosas: o *correio* ou *estafeta*, o *condutor* e o *positivo*.

O correio mantinha as relações postais entre as diversas localidades, conduzindo as malas no lombo de burros. A sua chegada, em cada núcleo urbano, era ansiosamente anunciada com o rojão de um foguete. Além das cartas e outras comunicações escritas, o estafeta se tornava também portador de recados.

O condutor era incumbido do fechamento de negócios e contratos, exercendo ainda o papel de guia das comitivas de viajantes.

O positivo era portador destacado para missões específicas e urgentes, sempre a cavalo, vencendo grandes distâncias em curto prazo; e, levava ou trazia mensagens, remédios etc (81).

Outros elementos sociais considerados *flutuantes*, do tipo *sertanejo*, são representados pelos tropeiros, carreiros e boiadeiros. Esses eram os homens viajados, pois faziam contatos com os centros mais adiantados, possuindo horizontes mais amplos e mais apurados: sustentaram a articulação interregional, através dos fluxos comerciais.

Os agentes comerciais tropeiros mantiveram as funções dos antigos caminhos comerciais, fazendo circular bens e dinheiro. À beira das estradas foram construídos *ranchos solitários* às expensas dos municípios ou de moradores das proximidades. Eram os pousos de tropeiros, ponto de descanso dos passageiros e encosto forçado da tropa nos pastos fechados das circunvizinhanças (82). Em volta de alguns desses pousos formavam-se povoados, embriões de várias cidades.

Os tropeiros, realizando o transporte de cargas de alto preço - chamadas fretes nobres, dividiram com os carreiros os serviços de transporte regional.

A comitiva dos tropeiros compunha-se do patrão e o arrieiro (às vezes constituindo numa única pessoa), o cozinheiro, o tocador, o culateiro, o deanteiro e os peões. Somente o patrão, o arrieiro e o encarregado da cozinha viajavam montados. Os demais, comumente, preferiam desempenhar suas funções específicas a pé, "*pela melhoria que dahi lhes advem ao ordenado*" (83). A tropa era formada por lotes de dez ou doze burros carregados de gêneros (couro, fumo em rolo ou em folha, aguardente e açúcar), produzidos no interior. O retorno compunha-se de cargas constituídas de dinamite, fazendas, louças, vidros etc. Essas e outras mercadorias eram transportadas dos centros comerciais mais prósperos, que iam se tornando bem próximos com a penetração da linha ferroviária.

A aproximação da estrada de ferro levou muitos negociantes tropeiros a se estabelecer nas principais cidades, abrindo lojas e dedicando-se ao comércio regular. As casas comerciais mantinham variado estoque, "*como diziam os envelopes*", com completo sortimento de sal, café, querosene, arame farpado, tecidos, ferragens, armarinho, toucinho, pinga etc. (84).

O estabelecimento das casas comerciais fez surgir os *cometas* ou *caixeiros-viajantes*, representantes das grandes firmas do Rio de Janeiro e, principalmente, de São Paulo. A comitiva era formada pelo *cometa*, o *capataz* e os *camaradas*. A tropa trazia as novidades dos centros urbanos, mercadorias compradas pelos negociantes no ano anterior. A permanência dos *cometas*, nas cidades do interior, era motivo de festas com lautos jantares e bailes. Os *cometas* era os agentes comerciais, sociais e culturais (85).

Ao lado do tropeiro, a figura social do *carreiro* ocupou um destacado espaço na evolução histórica regional. No livro *Mestre Carreiro*, Wilson Cavalcanti Nogueira elaborou uma tipolo

gia, com base na função social dos transportes em carros de bois, num largo período do passado de Goiás. Suas investigações permitem uma visualização da posição e do papel dos carreiros na estrutura social do sul do Estado (86).

Com base nas relações de produção, o autor concebe uma classificação que integra três tipos de carreiros: o empregado, o autônomo e o grande proprietário rural.

O carreiro empregado, com vínculo empregatício, era o trabalhador rural para atividade específica. Seu trabalho consistia nas *viagens de porta*, ou seja, aquelas com trajeto curto. O transporte de bens se fazia ora dentro dos limites da propriedade, entre as lavouras e a sede, ou entre esta e o núcleo urbano mais próximo. Nesses casos, o carreiro executava as decisões do proprietário sobre os carretos a serem realizados, era o dono das terras e do meio de transporte (87).

O "carreiro autônomo" atuava como empreiteiro de transportes a frete. Não detinha vínculo empregatício: possuía geralmente uma pequena propriedade, pois tinha que dispor de pagagens para a boiada do carro nos intervalos das viagens. O carreiro autônomo dedicava-se tanto às viagens de porta como às de longo curso. Com a penetração da ferrovia no Triângulo Mineiro e posteriormente em terras goianas, abriu-se uma fase promissora para esse tipo de carreiro. Na medida em que a linha férrea avançava, a circulação regional passou a contar com a conjugação do carro de bois e do trem. O transporte crescente de gêneros agrícolas, até o ponto de embarque pela ferrovia, ampliou progressivamente o mercado para a exploração do frete carreiro. Nas rotas relativamente mais curtas, as cargas em carros de bois apresentavam menos custos e maior eficiência de operações. Essa atividade permitia ao carreiro complementar as rendas advindas da exploração do solo de seu sítio. Por outro lado, "a frequência maior de viagens realizadas, com repetidos contatos com os meios urbanos, e especialmente com os comerciais, fez dos carreiros autônomos os mais experimentados de todos. Muitos deles conseguí

ram converter o carro, ao cabo do tempo, em instrumento facilitador de negócios próprios, e se transformaram assim em comerciantes ou proprietários rurais de maior porte" (88).

O grande proprietário que dedicava às lides do transporte carreiro deve ser visto como o carreiro não profissional. Este era o carreiro dos grandes roteiros, cuja atuação antecede a conquista do transporte ferroviário nas paragens do Brasil Central. O carreiro que empreendia as viagens de longo curso era possuidor de vários carros, o que exigia uma boiada numerosa. Os carros eram construídos para maior capacidade de carga (89). Esse tipo de carreiro se expunha como os demais, nas grandes viagens, aos trabalhos e desconfortos. Dispunha de carreiros empregados para as viagens de porta para atender às necessidades de sua propriedade.

Os transportes carreiros de longo curso eram realizados para aquisição de sal. Os percursos receberam a denominação de estradas salineiras (90). Com a expansão comercial em torno das estações ferroviárias, as cargas dos carros de bois foram alteradas, compondo-se de sal, arame farpado, fardos e caixotes das mais diversas mercadorias (91).

Ao lado do tropeiro e do carreiro, o boiadeiro compõe os tipos sociais considerados flutuantes das variantes do elemento social considerado como sertanejo legítimo. Falar do boiadeiro tem que incluir o tipo local e o que circulava vindo das áreas fronteiriças. O boiadeiro, com seu séquito de capatazes e ajustados, historicamente sustentou o fluxo comercial do principal produto regional: o gado bovino. A comercialização do boicontava, na época, com certas vantagens não auferidas pelas trocas efetuadas com os gêneros da lavoura. Além do gado constituir-se em mercadoria de auto-locomoção, os produtores não se viam na contingência de levar a produção aos mercados compradores. Ao iniciar as primeiras chuvas, começavam a chegar os boiadeiros de Minas e São Paulo que realizavam as compras, formando assim as boiadas. Pelas estradas que demandavam a Minas, as boiadas iam palmilhando, por dia, 3 a 4 lêguas em marchas pequenas, facilitadas pela largura e a horizontalidade das avenidas naturais. Os cursos d'água, que se interpõem frequentemente nos

caminhos, são atravessados nos vaus que dão passagem. Nesses pontos para a travessia de rêses, a habilidade e a coragem do *nadador ou passador* eram indispensáveis. A boiada procedente dos campos do oeste só no ano seguinte era vendida para consumo. Nas invernadas mineiras, as rêses se refaziam da *quebra* sofrida no longo percurso (92).

O gado de peso ou gordo passou a ser comercializado a partir do recurso do transporte ferroviário. Desde então, os negócios de gado deixaram, em parte, de ser sazonados. Entretanto, a maior parte do gado de engorda continuou a seguir as rotas boiadeiras tradicionais, atravessando os portos do rio Paranaíba e guiado para os conhecidos centros mineiros de engorda.

As considerações aqui desenvolvidas, sobre os tipos e grupos sociais, permitem perceber as linhas básicas da organização do espaço regional até o final do primeiro quartel deste século. Num processo de interpenetração do passado e do presente, de uma parte evidenciam-se as relações sociais consolidadas com base na exploração extensiva dos latifúndios criadores; e, de outra, apreendem-se as tendências de mudanças sociais decorrentes da intensificação do movimento de ocupação e das novas formas de exploração dos recursos locais. A emergência de focos de agricultura mercantil abre, assim, uma nova fase na evolução social do sul de Goiás.

Persistindo ainda na avaliação das novas tendências sociais, a nossa atenção volta-se agora para o comércio exportador, buscando acompanhar o seu desempenho no período de 1920/30.

### 3. AS EXPORTAÇÕES DO SUL DE GOIÁS DO DECÊNIO DE 1920

As atividades de exportação dos bens agrícolas do sul

de Goiás começaram efetivamente a ganhar maior expressão, a partir de 1914, com a inauguração do tráfico ferroviário. A linha férrea cortava o sudeste da região, na extensão que se interpõe entre os rios Paranaíba e Corumbá, abrindo-se então maiores possibilidades para o intercâmbio dessa fração regional com os centros urbanos do Triângulo Mineiro e, notadamente, com os maiores centros do sudeste do país.

Superada a fase de paralisação dos trabalhos de implementação da ferrovia, verificou-se, em 1921, uma intensificação gradual dos fluxos comerciais inter-regionais, fato evidenciador do movimento inicial de ampliação da fronteira agrícola que se orientava rumo às terras do oeste.

Através da circulação do excedente da produção local, esboça-se a inserção do sul de Goiás na divisão social do trabalho no Brasil. Aprofundam-se, gradual e lentamente, as relações cidade-campo, o que começa definir uma nova forma de regionalização: inicia-se a recuperação de uma área estagnada e marginalizada, reafirmando o seu caráter rural em novas bases. As exportações de mercadorias, como parte integrante do processo de produção, constituem um indicador das mudanças que vão afetando a organização da economia. As transformações persistem afetando o domínio do latifúndio criador, ao induzir a expansão das lavouras e pastagens artificiais; e, são manifestações iniciais de incorporação de economia local pelo processo de concentração espacial da riqueza de bases capitalistas no sudeste do Brasil. Trata-se, efetivamente, de fenômeno ligado à continuidade da formação do mercado nacional urbano e industrial.

Tradicionalmente, as exportações funcionavam como suporte da economia goiana: as rendas advindas do comércio inter-regional prevaleciam, desde o século XIX, como a principal fonte da receita pública. O gado bovino era a mercadoria predominante na pauta das exportações, o que evidenciava a fragilidade das bases comerciais. Mantinha-se, assim, a dependência lo

cal em relação à demanda do gado, produto quase natural e tradicional. O gado de cria expunha-se aos riscos da instabilidade de do mercado, com frequentes flutuações de preços.

A reconstituição do comportamento das exportações, no período delimitado, permite verificar um aumento gradativo da margem dos excedentes, com a participação progressiva dos produtos oriundos das lavouras, principalmente de arroz e café. Essa diversificação da oferta é o indicador da emergência de uma agricultura regional de caráter mercantil.

Os dados aqui utilizados, para a interpretação do movimento do comércio exportador, oferecem valor muito relativo. O contrabando persistia como obstáculo tradicional aos esforços em benefício da arrecadação fiscal desenvolvidos pelo poder administrativo de Goiás. No período em estudo, são constantes, nos relatórios dos presidentes do Estado, a referência às dificuldades de se desenvolver uma fiscalização que pudesse eficazmente coibir os efeitos negativos do suborno aos impostos sobre as exportações. Nesse sentido, deve-se registrar que, desde 1914, a Companhia da Estrada de Ferro de Goiás passou a participar da arrecadação do imposto de exportação de mercadorias (93). Em 1916, o governo realizou uma reestruturação da organização fiscal do Estado, objetivando conferir maior eficácia à ação dos funcionários. Acresceu-se de duas para quatro o número de zonas fiscais, com o conseqüente aumento do número de estações arrecadadoras e de coletorias. Além disso, foram criados os cargos de inspetores fiscais itinerantes (94). Contudo, o deputado César da Cunha Bastos, ao justificar u'a emenda favorável aos interesses de Goiás, proposta ao orçamento da União para 1931, faz importantes considerações sobre a renda pública resultante do comércio inter-regional. Ao referir-se ao pagamento do imposto de exportação, nas repartições fiscais do sul do Estado, afirma: "e pôde-se crescer, quanto ao gado em pē, 20% contrabandeado por motivos diversos entre os quaes, a impossibilidade de uma fiscalização rigorosa e a circunstância de haver fazendeiros residen

tes e proprietários de terras em um e outros Estados vizinhos, na região fronteiriça, os quais procuram burlar o fisco, allegando que o produto ora é de um ou outro Estado" (95). Pelos dados contidos na tabela nº 4, que a seguir apresentamos, pode-se apreender, de uma parte, as flutuações das rendas públicas em face da instabilidade do preço do gado; e, de outra, observa-se a incipiência da receita geral do governo, que permanecia na dependência direta da participação da bovinocultura nas vendas anuais.

Tabela nº 4 - AS RENDAS DA EXPORTAÇÃO NA RECEITA GERAL DO ESTADO

Ano	Valor/exportação	Receita/Estado	Imposto/Exportação	%
1920	12.121:568\$200	2.729:749\$466	1.012:310\$342	37,8
1922	13.075:765\$030	3.097:345\$895	1.098:031\$112	30,9
1923	30.133:815\$340	3.890:419\$970	2.057:628\$438	52,8
1924	38.135:232\$481	4.479:581\$858	2.102:360\$937	46,9
1925	32.423:721\$819	5.345:969\$997	2.332:627\$226	43,6
1926	29.926:794\$100	3.885:035\$082	1.795:607\$649	46,2
1927	48.346:002\$715	5.013:233\$542	2.905:312\$109	57,9
1928	52.181:368\$235	6.215:916\$108	3.195:843\$319	51,4

Fontes: Relatórios anuais dos presidentes do Estado, de 1921 a 1928, publicados no mesmo período pela revista A Informação Goyana.

O início do decênio de 1920 foi gravado com a crise financeira que se estendeu a 1921, provocando significativo refluxo, nas rendas, em decorrência da queda nas vendas de gado. Em 1920, exportaram-se 39.530 cabeças a menos em relação a 1919. A arrecadação do Estado, em 1920, não sofreu uma queda maior em razão do ato governamental de 1919, que elevou o imposto de 8\$000 para 9\$000 por cabeça. "Acto perfeitamente justificavel diante do preço elevadissimo que attingio esse producto entre nós". Assim, foi justificada a medida no relatório do Presidente do Estado em 1921 (96).

A manipulação pelo governo estadual, das taxas de cobrança dos impostos de exportação, era o recurso de que dispunha ele para tentar o equilíbrio da exígua receita pública. O poder executivo tinha força para decretar tabelas quantificantes para pagamento do referido imposto *ad valorem*, contanto que não excedessem de 8% do valor dos artigos exportados. Essa medida raramente era posta em vigor. Em 1922, no governo do cel. Eugênio Jardim, o imposto sobre o gado bovino foi reduzido em vista da grave crise que atingira a pecuária nos anos anteriores. As taxas sobre os bois foram reduzidas de 9\$000 para 7\$000 e, em relação a vacas, de 20\$000 para 10\$000 (97).

Além da instabilidade do mercado, outro aspecto indicador da fragilidade desse intercâmbio diz respeito aos efeitos da intermediação: conforme afirmação anterior, as vendas de gado não eram efetuadas diretamente aos mercados consumidores. Em razão das distâncias, os intermediários vinham realizar as transações na fonte de produção: Minas e São Paulo representavam os entrepostos obrigatórios do comércio do gado goiano. Segundo observação feita em 1925: "a extensa zona oeste de São Paulo é o entreposto natural a que acode o gado bovino procedente de Goyaz, vindo invernar nos campos de Franca, Barretos, Olympia, Rio Preto e outros, de onde é transportado em estrada-de-ferro para os mercados nacionais de consumo ou para os quatro grandes matadouros frigoríficos do Estado, quando tenha de ser abatido para exportação" (98). Acrescente-se, ainda, a vigência do pagamento do imposto de trânsito pelo território mineiro, cobrado sobre a circulação do gado e das demais mercadorias procedentes de Goiás. Em 1927, Cincinato Braga, antigo diretor da Companhia Paulista, considerava que "um boi que sahe de Goyaz paga ao entrar no território mineiro o imposto de trânsito. Entra no território mineiro para receber engorda e paga imposto de invernada. Esse boi ao sahir de Minas, paga imposto mineiro, que varia conforme o lugar de sahida, de 4% até 20% do seu valor" (99).

Ainda em relação aos dados expostos na tabela nº 4, nota-se um retraimento sensível, em todas as fontes da receita

pública, no exercício de 1926. Esse fato resultou dos efeitos dos distúrbios locais provocados pela invasão do território em 1925 pelas tropas revolucionárias. Os rebeldes do movimento tenentista atravessaram as extensões de Goiás em demanda dos sertões nordestinos (100).

Apesar das injunções das flutuações da demanda e das dificuldades de acesso aos mercados urbano-industriais, o gado no final da década de 1920 tinha, em suma, reforçado sua posição de produto básico da oferta de excedentes da produção goiana. Com o crescimento da oferta dos seus derivados, sua participação assumia importância crescente. Em 1928, as exportações de gado em pé e derivados atingiram a soma de 35.486:706\$900, correspondendo quase 70% do valor total das rendas daquele ano. Os produtos derivados que se destacavam em termos de valor eram charque, couro salgado e cru (101). Em 1923, contavam-se cinco charqueadas localizadas nas cidades servidas pela Estrada de Ferro de Goiás. O valor da exportação de charque atingiu em 1924, 3.956:570\$000, ficando em terceiro lugar entre os bens de comércio para o exterior. Entre 1920 e 1928, o volume de charque, nas exportações, alcançou a taxa de crescimento de 167,2% (102).

Em relação aos produtos das lavouras, o aumento do volume das exportações, entre 1920/28, apresentou os índices seguintes: café - 482,1%; arroz - 466,2%; suínos - 224,1%; e, fumo - 126,3%.

Paralelamente à maior participação dos excedentes gerados do trabalho nas lavouras, o gado exportado das áreas do extremo sul e sudoeste, da região, apresentou uma elevação de 94,7%, conforme dados constantes das estatísticas oficiais.

O café foi o produto que apresentou os mais elevados índices de crescimento, embora o volume exportado fosse pequeno. Pelo levantamento realizado em 1929, conforme relatório da Secretaria de Finanças, pode-se avaliar a dimensão da cafeicultura em Goiás. Existiam 13.257 pés nos trinta e sete municí

pios pesquisados e, desse total, 6.277.300 eram de menos de três anos. "A safra de café, em 1928, foi avaliada em 127.827 sacas e, a quantidade exportada para São Paulo, Rio e Minas foi apenas de 21.304 sacas. Esse fato é devido a grande exportação que se faz para Mato Grosso e Estados do Norte" (103).

As exportações de café pela via férrea passaram a ganhar expressão a partir de 1924, quando saíram 20.604 sacas contra 8.153 em 1923.

A participação do café na composição das exportações indica a aceleração do movimento povoador dos espaços sulinos de Goiás. Esse aspecto sugere a hipótese de que, a partir da penetração da estrada férrea, a ocorrência de terras férteis e próprias para o café passou a atrair maior número de paulistas. Na época, os agricultores de São Paulo passaram a contar, em termos de alternativas, com a abertura de duas frentes de expansão: o norte do Paraná e o sul de Goiás. O depoimento de J. Gonçalves, que data de 1929, é ilustrativo a respeito da presença de paulistas na sub-região do Velho "Mato Grosso", de Goiás. Relatando a visita que fizera a Anápolis, escreveu: "Creio que as variadas correntes immigratorias, que ali agora ingressam, transladarão para aquelle fertil e formoso rincão goyano o systema paulista da cultura de café, removendo os defeitos que ainda se notam na sua florescente, mas ainda incipiente lavoura", fazendo, ainda referências ao cultivo de café em expansão nas terras de Goiabeira (Inhumas), também integrante da sub-região (104).

Por outro lado, o café constituia-se no excedente que permitia a articulação, por extensão, da economia regional com o setor primário-exportador nacional, dado ao acesso que ia se estabelecendo no sistema ferroviário São Paulo-Santos.

O arroz, cuja exportação começou a crescer desde 1915, manteve a segunda posição em termos de crescimento relativo. Em valor, juntamente com o gado, o produto garante a remuneração das atividades exportadoras, apesar das condições imperantes de estreita margem de acumulação.

Nos primeiros anos da década de 1920, o governo do Estado, com o intuito de estimular o desenvolvimento local da indústria de beneficiamento de arroz, estipulou duas modalidades de taxas sobre a exportação. As taxas do produto em casca tornaram-se mais altas que as cobradas sobre as vendas do beneficiado. Desta forma, a exportação de arroz industrializado ganhou expressão crescente a partir de 1923. Em 1926, já haviam sido instaladas dezoito máquinas de benefício do cereal, enquanto que as vendas de arroz limpo ascendem de 43.614 sacas, em 1924, para 114.991 em 1926 (105).

Com a baixa intempestiva do preço do café, provocada pela crise de 1929, ocorreu um novo retraimento na operação das exportações do gado bovino. Na mensagem ao Congresso do Estado, em 1930, o Presidente assim expressa: "*Embora com uma receita inferior, o ano de 1929 atestou prosperidade na produção e exportação do Estado, excepto no que se refere ao gado bovino. Foi assim que aumentaram as rendas das colletorias e a exportação de vários produtos como o arroz, o café, os cristaes, gado, suíno, diamantes e outros, de onde se conclue que não houve solução de continuidade no desenvolvimento normal*" (106).

Depreende-se, por esta rápida exposição, que as atividades de exportação inter-regionais alicerçavam a economia local oferecendo contudo bases frágeis e limitadas. A insuficiência dos meios de transporte e o baixo nível de desenvolvimento das forças produtivas explicam, por si sós, a incipiência do padrão de acumulação. Essa situação restringia as possibilidades das iniciativas oficial e privada de adoção de medidas capazes de acelerar o ritmo de mudanças sociais reinante na região.

Entretanto, sob o ângulo da composição dos bens o comportamento das exportações revela nítidas tendências de mudanças. A diversificação e expansão de novas atividades produtivas resultavam em uma nova combinação de fatores que começavam a se efetivar no centro do "Mato Grosso" de Goiás: a dispo

nibilidade de terra fértil e abundante, a modernização tecnológica (ferrovia) e a oferta crescente da mão-de-obra. Essa conjugação de forças se processava sob a ação de influxos emana dos de fora pelo capital produtivo em expansão. Definia-se, pois, um processo de liberação de novas forças.

No capítulo seguinte, abordaremos os aspectos básicos da froteira agrícola que se instala no "Mato Grosso" de Goiás, com o objetivo de avaliar as transformações sociais resultantes.

## NOTAS DO CAPÍTULO I

- (1) "A primeira referência ao Matto-Grosso de Goyaz, data de 1743 e la esta num codice manuscripto da Bibliotheca Nacional". Várias referências foram feitas àquela faixa de matas pelos naturalistas estrangeiros, que, no século XIX percorreram as terras goianas: Pohl, Saint-Hilaire, Natherer, Castelnau e Burchel. Dados sobre a referida mata, de Ernesto Ule e Antonio Pimentel, constam no Relatório da Comissão Cruls. Estas informações foram extraídas do artigo: "Matto-Grosso de Goyaz", rev. *Informação Goiana*, IV(III - 10): 113-114, maio/1920.

Em outras notas deste capítulo, a abreviatura I.G. valerá como referência ao citado periódico.

- (2) FAISSOL, Speridião. O Mato-Grosso de Goiás, p.6, Rio de Janeiro, Serv. Gráfico do I.B.G.E., 1952.
- (3) SILVA, Henrique. Matto-Grosso de Goyaz, I.G. IV (III-10): 113-114, maio/1920.
- (4) FAISSOL, Speridião. Op. cit., p. 6.
- (5) SILVA, Henrique. Op. cit., p. 114.
- (6) FRANÇA, Maria de Sousa. "Sobrevivências das Tradições Religiosas e Folclóricas num Espaço Agrícola em Processo de Modernização". Boletim Goiano de Geografia, 2 (1): 1-33, jan - jun/1982.
- (7) RAMOS, Hugo de Carvalho. Tropas e Boiadas, p. 240, 3a.ed., São Paulo, 1938.

- (8) Jas. Truscott & Filho Ltda. Impressões do Brasil no Século Vinte. Sua história, seu povo, comércio, indústrias e recursos. p. 367, Londres, E.C., 1913.
- (9) A propriedade também era conhecida por fazenda dos Dutra. Toda a área, em torno, era conhecida por Antas.
- (10) FRANÇA, Maria de Sousa. Povoamento do Sul de Goiás: 1872-1900 - Estudo da dinâmica da ocupação espacial. p.124. Dissertação de Mestrado (mimeografada). UFGO., Goiânia, 1975.
- (11) BORGES, Humberto Crispim. História de Anápolis. P. 141. Goiânia, edição do Cerne, 1975. O autor registra as observações de Oscar Leal sobre o povoado, em 1887, constantes da obra: Viagens às Terras Goyanas, Lisboa, Typografia Minerva Central, 1892.
- (12) Idem, ibidem, p. 39.
- (13) SILVA, Sérgio. Expansão Cafeeira e Origens da Indústria no Brasil. p. 34, São Paulo, Ed. Alfa - Omega, 1978.
- (14) CANO, Wilson. Raízes da Concentração Industrial em São Paulo. p. 50, Difel, S. Paulo, 1977.
- (15) MELLO, João Manuel C. de. O Capitalismo Tardio. p. 109, S. Paulo, Ed. Brasiliense, 1982.
- (16) SINGER, Paul. Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana, p. 43 e 47, S. Paulo, Cia. Ed. Nacional.
- (17) Idem, ibidem, p. 34.
- (18) CANO, Wilson. Op. cit. p. 242.

- (19) MELLO, João Manuel Cardoso de. Op. cit., p. 149 e 151.
- (20) Idem, ibidem, p. 152.
- (21) Idem, ibidem, p. 157.
- (22) Idem, ibidem, p. 154.
- (23) COSTA, Wanderley M. da. "Notas Preliminares Sobre o Caráter da Formação Territorial Brasileira", Revista do Departamento de Geografia/USP, 1:91-95, 1982.
- (24) GUIMARÃES, Alberto Passos. A crise Agrária. p. 73. Rio, Ed. Paz e Terra, 1979.
- (25) Idem, ibidem, p. 73-74.
- (26) SINGER, Paul. "Agricultura e Desenvolvimento Econômico". Vida Rural e Mudança Social. p. 132-147, S. Paulo, Cia. Ed. Nacional, 1979.
- (27) Idem. Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana, Op. cit. p. 126.
- (28) BECKER, Bertha. Geopolítica da Amazônia - A nova Fronteira de Recursos. p. 167, Rio, Zahar Editores, 1982.
- (29) CANO, Wilson, Op. cit. p. 34.
- (30) PRADO JR. Caio. A Cidade de São Paulo - Geografia e História. p. 36. Col. Tudo é História nº 78, São Paulo, Ed. Brasiliense, 1983.
- (31) RUELLAN, Francis. "A Vocaçãõ do Planalto Central do Brasil". Revista Brasileira de Geografia, 3:413-421, Rio, 1956.

- (32) TEIXEIRA NETO, Antonio. "Formação Territorial: Considerações sobre Alguns Aspectos Geográficos, Históricos e Políticos". Boletim Goiano de Geografia, 2 (2):137-163, jul/dez, 1982.
- (33) WIRTH, John D. O Fiel da Balança, Minas Gerais na Federação Brasileira 1889-1937. p. 57, Rio, Ed. Paz e Terra, 1982.
- (34) FRANÇA, Maria de Sousa. "As exportações do Sul de Goiás no decênio de 1920". Boletim Goiano de Geografia. 1 (1): 4-33, jan/jun/1981.
- (35) WIRTH, John D. Op. cit. p. 49.
- (36) Idem, ibidem, p. 45.
- (37) SAES, Flávio Azevedo Marques de. citando J. S. Duncan. As Ferrovias de São Paulo: 1870-1940. p. 26, S. Paulo, Hucitec/INL-MEC, 1981.
- (38) MOUTINHO, J. "As linhas de penetração e a Estrada de Ferro de Goyaz". I.G. II (I-9):104-105, abril/1918.
- (39) Idem, ibidem.
- (40) VELHO, Otávio Guilherme. Frentes de Expansão e Estrutura Agrária. p. 37, Rio, Zahar Editores, 1972.
- (41) RAMOS, Victor de Carvalho. "A situação econômica e financeira de Goyaz em 1917". I.G. II (X-10):117-118, maio/1918.
- (42) FRANÇA, Maria de Sousa. "As exportações do Sul de Goiás no decênio de 1920". op. cit.

- (43) "Viação em Goyaz". I.G. X (VI-5):44, dez/1926. Em terras goianas, a Estrada de Ferro de Goiás deveria constituir-se em extensão da ferrovia Oeste de Minas, o que leva a não confundir com o ramal que a ligaria ao da Magiana, em Goiandira. Entretanto, até o final dos anos 1920, apenas 17km de linha estavam construídos entre Catalão e Ouvidor, porque esta permanecia, na condição de ponta de trilhos, à espera da construção de 179 km de linha entre Patrocínio (Minas) e Ouvidor (Goiás).
- (44) "Os Municípios do Estado de Goyaz". I.G. I(I-3):30, out/1917 .
- (45) FRANÇA, Maria de Sousa. "As exportações do Sul de Goiás no decênio de 1920". Op. cit.
- (46) "Goyaz e o Porto de Santos". I.G. II(II-5):66, dez/1918.
- (47) "Quadro das Estradas de Rodagens do Estado de Goyaz". I.G. IV (XIII-8):61-62, mar/1930.
- (48) "Estado Actual da Viação em Goyaz". I.G. V(VI-2):2-3, set/1921.
- (49) FRANÇA, Maria de Sousa. Povoamento do Sul de Goiás: 1872-1900. Op. cit. p. 107.
- (50) Jornal "Goyaz" de 6/06/1894, p. 2.
- (51) Ministério das Relações Exteriores, apud, CAMARGO, José Francisco de. "A População Brasileira". Brasil - a terra e o homem II - A Vida humana. Direção de Aroldo de Azevedo, p. 73, S. Paulo, Cia. Ed. Nacional/EDUSP, 1970.
- (52) Jornal "Goyaz" de 6/07/1894, p. 2.

- (53) RODRIGUES, Major Lysias. "Uma Viagem pelo Interior do Brasil". I.G. XV (XVI-3):29-33, out/1931.
- (54) Dentre os municípios do sul de Goiás, que surgiram no decorrer de 1900-30, mudaram de denominação Campo Formoso e Santa Rita do Paranaíba, passando para, respectivamente, Orizona e Itumbiara. O município de Curalinho, criado no século XIX, passou a denominar-se Itaberaí.
- (55) Núcleos urbanos do sul de Goiás, que ascenderam à categoria de cidade no período de 1900-30:
- Corumbã de Goiás (1902), Itaberaí (1903), Palmeiras de Goiás (1905), Anápolis (1907), Orizona (1909), Anicuns (1911), Corumbaíba (1912), Itumbiara (1915), Cristalina (1918), Caldas Novas (1923), Buriti Alegre e Trindade (1927) e, finalmente, Pires do Rio (1930)
- (56) Informações colhidas quando da entrevista em Nova Veneza com o sr. Domingos Peixoto, que viera de Guaxima para o "Mato Grosso" de Goiás em 1912. A entrevista data de 17/6/1973.
- (57) Dados extraídos de recortes de jornais constantes do arquivo do dr. Adalberto Pereira da Silva, que foi Intendente Municipal de Anápolis de 1927 a 1930, cujos documentos encontram-se na Loja Maçônica Lealdade e Justiça, da cidade de anapolina.
- (58) FRANÇA, Maria de Sousa. "A Formação Histórica da Cidade de Anápolis e a Sua Área de Influência Regional". Anais do VII Simpósio Nacional dos Professores Universitários de História. Belo-Horizonte, set/1973, p. 635-664. São Paulo, ANPUH-USP, 1974.
- (59) SILVA, Henrique. "A população de Goyaz". I.G. I(-2) : 18-19, set/1917.

- (60) A coleção da revista A Informação Goyana foi reeditada, em 1979, como parte do Programa de Publicações de Obras Históricas Goianas, sob o patrocínio do governo do Estado.
- (61) Relatório do Interventor Federal de Goiás, de 1930/33 p.52.
- (62) Jornal "Goyaz" de 10/05/1913, p. 2.
- (63) Relatório do Interventor Federal de Goiás, op. cit., p.55.
- (64) Apenas três pessoas eram de nacionalidade italiana entre os migrantes que formaram o núcleo rural de Nova Veneza. Entrevista com sr. Domingos Peixoto, em 17/06/73.
- (65) Relatório do Interventor Federal de Goiás, op. cit. p. 54.
- (66) Idem, p. 55.
- (67) Idem, p. 55-56.
- (68) FRANÇA, Maria de Sousa. "A Formação Histórica da Cidade de Anápolis e Sua Área de Influência Regional". Anais do VII Simpósio Nacional dos Professores Universitários de História. Op. cit, p. 643.
- (69) RAMOS, Hugo de Carvalho, "O Interior Goiano". I.G. II(II-3):35-37, out/1918.
- (70) Segundo nota da revista A Informação Goyana, Hugo de Carvalho Ramos "é sem contestação o mais lídimo artista da palavra escripta que nos dá a impressão exacta, fidelíssima dos scenarios sertanistas do Brasil Central ...". I.G. I(I-8):93, mar/1918.
- (71) Deve-se ressaltar a riqueza de conteúdo dos escritos de

Hugo de Carvalho Ramos, jovem literato goiano. A produção literária consta do seu livro *Tropas e Boiadas*, dos artigos publicados na revista *A Informação Goyana* e dos jornais de Goiás e do Triângulo Mineiro, no curto espaço de tempo que vai dos meados dos anos de 1910 a 1921, quando a morte fatalmente o levou com apenas vinte e seis anos de idade. Havia iniciado a carreira de advogado e começava a revelar o talento, a fidelidade e a agudeza de observações sobre a sua terra, através das relações sociais de sua gente no processo de construção do espaço.

Nesse sentido, é importante indicar um estudo realizado sobre a visão daquele escritor relativamente à sociedade goiana, com base em suas *Obras Completas*. O trabalho que se intitula A Sociedade Agrária em Goiás (1912-1921), na literatura de Hugo de Carvalho Ramos, foi apresentado como dissertação de mestrado pela professora Maria Sônia França e Sousa, em 1978, na Universidade Federal de Goiás.

(72) RAMOS, Hugo de Carvalho, "O Interior Goyano", op. cit. p. 36.

(73) Idem, p. 36.

(74) Numa região de escassez de braços para o trabalho, o ajuste do patrão era um meio de garantir a permanência dos trabalhadores, tolhendo-os da liberdade com esse mecanismo. Nas fazendas de criação, o vaqueiro percebia seu pagamento anual, a marca da tala, a razão de uma sorte por lote de quatro crias. Dessa forma, contava com a possibilidade de, pouco a pouco, formar a sua leva separada. Entretanto, havia a desobriga da conta, ou seja, os descontos com as compras de bens manufaturados fornecidos pelo patrão ou por uma rês perdida. Cf. Hugo de Carvalho Ramos: *Tropas e Boiadas*, p. 199 e 201.

(75) RAMOS, Hugo de Carvalho, "O Interior Goyano", op. cit. p. 36.

- (76) CASTRO, Antônio Barros de. 7 ensaios sobre a economia brasileira, Vol. II, 2a. ed., p. 41, Rio de Janeiro, Ed. Forense - Universitária, 1975.
- (77) RAMOS, Hugo de Carvalho. "O interior Goyano", op. cit. p. 35.
- (78) Idem, p. 35.
- (79) Idem, p. 36.
- (80) RAMOS, Hugo de Carvalho. "Populações Rurais". I.G. II(II-7):97-99, fev/1919.
- (81) ROSA, Joaquim. Por esse Goiás afora ... p. 20, Goiânia, Livraria Ed. Cultura Goiana, 1974.
- (82) RAMOS, Hugo de Carvalho. Tropas e Boiadas, op. cit., p. 175.
- (83) Idem, ; "O Interior Goyano", op. cit.
- (84) ROSA, Joaquim, Op. cit., p. 14.
- (85) Idem, ibidem, p. 16.
- (86) NOGUEIRA, Wilson Cavalcanti. Mestre Carreiro, Goiânia, Fundação Cultural de Goiás, 1980.

Esse trabalho do escritor goiano foi elaborado com base numa extensa e minuciosa pesquisa. O autor levantou dados em livros que tratam especificamente do tema, em jornais e revistas do passado, viajando para entrevistar velhos carreiros residentes em vários municípios do sul de Goiás. A riqueza das informações e o compro

misso do trabalho com a história de Goiás, à luz de muita justiça, respondem pela avaliação do livro no prefácio=*Mestre Carreiro: Uma saga nos gerais goianos.*

(87) Idem, ibidem, p. 139.

(88) Idem, ibidem, p. 140.

(89) A capacidade de carga do carro de boi era variável, transportando em média 1.500 quilos, enquanto que um grande, normalmente utilizado nos longos roteiros, tinha capacidade para 1.800 quilos.

(90) NOGUEIRA, Wilson Cavalcanti. Op. cit., p. 45. *As estradas salineiras* correspondiam aos grandes roteiros.

O autor relaciona os três grandes roteiros do transporte carreiro para o abastecimento de sal em Goiás:

1º roteiro de Coxim (700 km): Vila Boa - Baliza - Coxim;

2º roteiro de Três Lagoas (800 km), mais recente que o primeiro: Bomfim - Rio Verde - Jataí - Três Lagoas;

3º roteiro do Rio Grande (1.000 km), que se orientava para São Paulo, era conhecido por *estrada do Rio Grande*: Vila Boa-Triângulo Mineiro-Casa Branca.

(91) ROSA, Joaquim. Op. cit., p. 57.

(92) CALÓGERAS, João Pandiã. "Transportes Arcaicos no Brasil". (Transcrição). Boletim Geográfico, 23:1672-1677, Rio de Janeiro, 1945.

(93) Jornal "A Imprensa", 20/06/1914, p. 1.

- (94) *Ibidem*, 16/09/1916, p. 3.
- (95) "Goyaz no Congresso Nacional", I.G. XIV (XIV-1).4-5, ago/1930.
- (96) "A Situação Econômica e Financeira de Goyaz", I.G. V (IV-11):84, jun/1921.
- (97) Relatório do Presidente do Estado de Goiás, I.G. VII (VII-2) set/1923.
- (98) "Forças concorrentes de Goyaz nos frigoríficos de S. Paulo", I.G. XI (XI-6): 47, jan/1928.
- (99) "Notas e Informações", I.G. IX (X-6):55, jan/1927.
- (100) "Um governo fecundo", I.G. XIII (XII-10):82, maio/1929.
- (101) Mensagem Presidencial ao Legislativo Goiano, I.G. XIII (XII-11):88-89, jun/1929.
- (102) Relatório do Presidente do Estado, I.G., VIII (VIII-11): 82-83, jul/1925.
- (103) "Notas e Informações", I.G., XIII (XII-10):82, maio/1929.
- (104) GONÇALVES, J. "O que eu vi em Goyaz. A cultura do café". I.G. XII (XVII-4):32-33, nov/1928.
- (105) "Notas e Informações", I.G. IX (X-2):12, set/1926.
- (106) Mensagem do Presidente de Goyaz. I.G. XIV (XIII-11):84, jun/1930.

## CAPÍTULO II

### A FRONTEIRA AGRÍCOLA NO "MATO GROSSO" DE GOIÁS

A ocupação efetiva do "Mato Grosso" de Goiás concretizou-se entre 1930 e 1955, inserindo-se no processo de incorporação da região sul de Goiás no movimento de expansão da agricultura nacional. Desde os primeiros anos da década de 1930, manifestou-se a acentuação da ocupação agrícola na direção sudoeste do território nacional, em vista da disponibilidade de terras virgens e férteis. O movimento se processava sob os impulsos dinamizadores polarizados em São Paulo, o que levou à constituição de importantes frentes agrícolas: norte do Paraná, sul do Mato Grosso, Triângulo Mineiro e sul de Goiás.

De acordo com as explicitações contidas no capítulo anterior, as tendências emergentes de florescimento da agricultura de subsistência e a implantação inicial da lavoura mercantil, em Goiás, foram se ampliando no passar do decênio de 1920. Todavia, a reorientação do sistema político-econômico do Brasil, sucedâneo do movimento de 1930, facilitou a liberação de novas forças econômicas e sociais. A sua conjugação, no plano regional, conferiu ao "Mato Grosso" de Goiás a posição de fronteira agrícola, configurando-se pelas características de pioneirismo. A realização de tais mudanças resultou da reformulação das condições de funcionamento das forças produtivas, em

decorrência do modo de inserção da sub-região na divisão social e territorial do trabalho. Novas relações se estabeleceram no sentido da divisão do trabalho entre a cidade e o campo. Nesse nível, o "Mato Grosso" de Goiás classificou-se no contexto da estrutura agrária do Brasil, no mencionado período, como área comercial pioneira (1).

A convergência das condições históricas da expansão agrícola situava-se, num primeiro momento, no centro espacial da sub-região. Essa parcela passou a aglutinar, desde então, as forças econômicas, sociais e políticas do Estado.

As características básicas do processo de apropriação e exploração das terras revelaram o caráter rudimentar e predatório das diversas formas desenvolvidas. O processo de trabalho fundamentava-se na relação homem-terra, o que correspondeu à utilização extensiva do solo, através do uso intensivo da força humana.

A dinâmica do processo de ocupação gravou o espaço com uma organização agrícola de caráter primitivo, o qual, embora tenha reafirmado e ampliado o ruralismo da região, provocou significativas mudanças através de inovações de natureza estrutural. A abertura sucessiva de lavouras temporárias, com o uso de técnicas de baixo nível de capitalização, contribuiu para a reprodução da economia tradicional de criação. Com o esgotamento do solo, as clareiras das lavouras davam lugar à formação contínua de pastagens, enquanto os centros urbanos se multiplicavam na esteira da horizontalidade da ocupação: floresceram antigos e novos aglomerados populacionais. O dinamismo dos principais centros urbanos era conferido, fundamentalmente, pelo desempenho das atividades complementares da agricultura: armazenagem, benefício e comercialização da produção. As constatações empíricas do processo aparecem neste e no próximo capítulos.

Tais características foram determinadas pelas relações de produção que sustentaram o novo padrão de acumulação, do sistema capitalista, que imperou na mesma fase.

A crise de 1929 e a Revolução de 1930, desempenharam um papel decisivo na reorientação do sistema político-econômico brasileiro. Os anos de crise (1930/32), devido aos efeitos depressivos, contribuíram para despertar "uma consciência mais clara das limitações econômico-financeiras inerentes a uma economia voltada fundamentalmente para o mercado externo" (?). De outra parte, o conflito revolucionário de 1930, com a culminância da crise geral, representou o rompimento com as condições sócio-políticas estruturadas pelo Estado oligárquico.

Os traços gerais mais significativos da ingerência do Estado, no processo econômico, evidenciaram uma ação política clara e decisiva no sentido de privilegiar a acumulação do capital industrial. Neste sentido, ressalta-se, ainda, a conotação nacionalista na orientação das medidas e decisões de ordem política. A intervenção do poder estatal visava a impedir, de um lado, a persistência do padrão de acumulação do período anterior, para o qual as tendências econômicas eram tradicionalmente naturais; e, de outro, o Estado procurava viabilizar as condições que favorecessem a consolidação do novo esquema de acumulação. Dentre as condições criadas, enumeram-se a regulamentação do preço do trabalho, equalizando os salários pela base; a imposição do confisco cambial, ao café, para redistribuir os ganhos entre os grupos capitalistas; investimentos na produção e na infra-estrutura; e, rebaixamento dos custos do capital, através do subsídio cambial às importações de bens de produção industrial, bem como da expansão do crédito a baixos juros. Em suma, o Estado agiu continuamente, transferindo reursos e ganhos para a empresa industrial, protegendo, dessa forma, os interesses da produção e não os do consumo (3).

A agricultura, embora houvesse perdido a posição de predominância no sistema econômico nacional, passou a desempenhar um papel qualitativamente novo e fundamental para a reprodução das bases da expansão capitalista.

A demanda crescente de produtos agrícolas não só advinha das necessidades de matérias-primas, por parte da indús-

tria, como também do consumo urbano de alimentos. O mercado urbano manteve-se progressivo, em parte, devido ao contínuo crescimento do volume da força de trabalho do setor industrial. A oferta de mão-de-obra era alimentada tanto do crescimento vegetativo da massa trabalhadora urbana, quanto das migrações internas. Nesse processo de expansão, a ampliação horizontal do setor de serviços teve um peso expressivo. No sentido específico, aponta-se o ramo dos serviços de produção que se ligava diretamente às atividades industriais. O crescimento e diversificação das funções de prestação de serviços realizavam-se de forma não capitalista: as atividades eram na base de pura força de trabalho. Essas condições resultavam das relações estruturais, entre os setores secundário e terciário, determinadas pela lógica da acumulação que se realiza numa base infra-estrutural pobre (4).

A produção agrícola reagiu satisfatoriamente às intensas pressões da demanda urbano-industrial, sendo estimulada, pela tendência contínua, à elevação dos preços. A produção orientada para o mercado externo foi parcialmente garantida para sustentar a importação de bens de capital e intermediários, exigida pela indústria. Por outro lado, desenvolveu-se a produção policultora destinada ao abastecimento do mercado interno. Na expressão de Francisco de Oliveira, *"a agricultura deve suprir as necessidades das massas urbanas, de forma a não elevar o custo da alimentação principalmente e secundariamente o custo das matérias-primas, e não obstaculizar, portanto, o processo de acumulação urbano-industrial"* (5).

Para tanto, a expansão agrícola valeu-se do melhor aproveitamento das terras dos latifúndios, da expansão da pequena produção mercantil e do deslocamento sucessivo da fronteira agrícola, que adquiriu um novo sentido econômico e espacial.

// A expansão da fronteira agrícola se fez no sentido horizontal, incorporando amplos espaços através do movimento de ocupação em ritmo acelerado. O crescimento da produção era garantido pelo fato de a agricultura fundar-se sobre uma acumula

ção primitivo-estrutural "em que se expropria o excedente criado pela posse transitória da terra por trabalhadores rurais ou pequenos produtores" (6). Essa dinâmica era reiterada pela abundância de novas terras e oferta elástica de mão-de-obra. Registra-se o papel do Estado, viabilizando o movimento povoador e a circulação dos produtos com a construção de vias de transporte. //

O caráter das relações estruturais entre os diversos ramos da produção gerou uma nova divisão na estrutura social e espacial do país. Até 1930, em vista da predominância histórica do setor externo da produção, "não existia, de fato, uma divisão regional interna do trabalho em dimensão nacional. As diversas regiões se ligavam diretamente a centros do capitalismo mundial" (7). Um novo equilíbrio regional foi estabelecido, o que se explica, de uma parte, pela concentração das forças industriais na região sudeste, principalmente em São Paulo; e, de outra, através da força articuladora determinada à custa da centralização geográfica do capital industrial, que redimensionou e ativou a localização de atividades produtivas diversificadas. Ocorreu uma diferenciação especulativa, em âmbito regional, com o desenvolvimento da agricultura destinada ao mercado externo e da policultura de abastecimento interno. Outras regiões se destacaram como fornecedoras de mão-de-obra para o mercado urbano e às áreas de fronteira agrícola.

Esse processo, cuja unidade foi assegurada pelo padrão de acumulação imperante, manifestou-se de formas diversificadas na extensão do território nacional. Apesar de exprimir-se pelo rompimento da desarticulação social e territorial, condicionou-se o desenvolvimento de um novo processo de regionalização, marcado por profundas disparidades. A redefinição das relações entre regiões foi assim avaliada por Jorge Balán: "sobre a base de desequilíbrios criados pela economia exportadora, foram formuladas novas e maiores diferenças assentadas na dominação crescente de atividades radicadas no Sul sobre o mercado nacional" (8).

A agricultura subordinou-se aos interesses do capital industrial, especificamente o sub-setor de produção de gêneros

de consumo interno: foi a sujeição da renda da terra ao capital urbano. Por isso, a renda gerada nas áreas de fronteira realizou-se como lucros nitidamente urbanos. Sob a forma de alimento "de custo reduzido que barateia a reprodução da força de trabalho industrial e incrementa a taxa de lucro das grandes empresas urbanas" (9).

O "Mato Grosso" de Goiás conquistou seu espaço histórico, inserindo-se nesse processo gerador de relações de produção de caráter contraditório. Foram relações que constituiram, na essência, a expressão das especificidades do desenvolvimento do modo de produção capitalista no Brasil.

#### 1. A IMPLANTAÇÃO E EXPANSÃO DA FRENTE PIONEIRA NO VELHO "MATO GROSSO" DE GOIÁS

Duas noções básicas tornam-se necessárias antes de serem considerados os fatores históricos que possibilitaram a instauração, da frente pioneira agrícola, no centro do "Mato Grosso" de Goiás. Esta exprime, no tempo e no espaço, um movimento social de expansão que sustenta, concomitantemente, a incorporação de novas regiões agrícolas à economia de mercado.

Em termos da sub-região ora enfocada, os decênios anteriores a 1930 corresponderam à fase preliminar do pioneirismo agrícola, período marcado pelo desbravamento do espaço. Na quela fase, a agricultura assumiu, em face da precariedade de recursos, a forma de "economia do excedente, cujos participantes dedicam-se, principalmente, à própria subsistência e, secundariamente, à troca do produto que pode ser obtido com os fatores que excedem às suas necesidades" (10). Difundiu-se mais acentuadamente a prática agrícola de subsistência, o que correspondeu à formação da frente de expansão, cuja característica básica advém da ocupação, através do uso privado das terras devolutas. As relações de troca expressaram, no entanto, a vinculação da frente de expansão, com o núcleo capitalista na região sudeste. O intercâmbio foi crescendo com base nas precárias condições físicas e tecnológicas. Nos dois primeiros decênios deste século, foram frequentes as publicações no *Correio Oficial* de requerimentos dirigi-

dos ao governo do Estado, por parte de ocupantes de terras públicas, solicitando a regularização de suas posses antigas ou recentes.

A implantação da frente pioneira no Velho "Mato Grosso" de Goiás marcou a transição da produção do excedente para a produção de mercadorias, através da combinação de condições políticas, sociais, econômicas e técnicas.

O mercado de terras nas zonas urbanas e rurais dinamizou-se, pois, a ocupação se fundamentava na apropriação da terra através das relações de compra e venda. "*Desse modo, a renda da terra se impõe como mediação entre o homem e a sociedade*" (11). A propriedade privada da terra constituiu-se, dessa forma, na condição central do processo de estabelecimento da frente agrícola de caráter pioneiro.

Os fatores que engendraram as relações sociais necessárias à implantação do núcleo inicial, da frente pioneira, foram se realizando a partir de 1933, na medida em que eram criadas as condições de superação das inquietações e crises reinantes desde 1929.

Fundamentalmente, o pioneirismo local vinculou-se com a chegada da ferrovia até as bordas das matas e a efetivação da transferência da capital do Estado. As providências sobre a mudança da capital tiveram início a partir de 1933. A linha férrea permaneceu na porta de entrada do "Mato Grosso" de Goiás, com seu ponto terminal em Anápolis. A escolha do sítio para a construção da futura capital, recaindo na área do "Mato Grosso", foi fator decisivo a conferir maior importância à disponibilidade e influir sobre a valorização das terras. Essa convergência de forças passou a polarizar e a estimular o movimento povoador.

Entretanto, as condições gerais da vida regional se apresentavam por demais instáveis no período imediatamente anterior (1930/33) ao início do movimento pioneiro.

No plano político, duas ordens de preocupações se ma

manifestaram: as dificuldades político-administrativas resultantes dos efeitos negativos da situação recessiva e a necessidade de consolidação das bases do governo recém-instituído. As medidas tomadas pela administração pública tinham, por objetivo, prevenir e amenizar os efeitos da crise e, paralelamente, estimular o aproveitamento dos recursos materiais.

Numa visão conjunta, três fatos ilustram as proporções daquele período de crise: a queda dos preços dos gêneros da lavoura com a conseqüente desvalorização das propriedades rurais (12); agudização da crise da economia de criação com a queda abrupta do preço do gado em 1931 (13); e, finalmente, deve-se apontar o anuviamento das expectativas, quanto aos efeitos, sobre as rendas do Estado, de um decreto em 1932 do Governo Provisório. O decreto determinava que, dentro do prazo de cinco anos (1932/36), "*sejam abolidos ou substituídos por outros tributos os atuais impostos estaduais de exportação, ficando as unidades obrigadas a fazer, anualmente, nos seus orçamentos, a redução de 20% sobre as taxas que estiveram em vigor, até a sua total abolição*" (14). Até então, grande parte do poder tributário estava em mãos dos estados. Entretanto, a orientação política federal revelava uma linha de tendências na adoção de iniciativas que redundavam "*em prejuízo da autonomia estadual e a favor das necessidades da indústria, mas principalmente em direção do aumento do controle econômico e político por parte do Estado nacional*" (15).

No caso de Goiás, o comércio de bovinos constituía tradicionalmente a principal fonte da receita pública. Em torno de 65 a 70% das rendas das exportações eram alimentadas pelas vendas interestaduais de boiadas. E na receita geral do Estado, a contribuição das exportações era de aproximadamente 50%. (16). O aumento do imposto territorial, com vistas a substituir gradualmente as taxas sobre as exportações, apresentava uma margem de desproporção gritante e não afastava o perigo de gerar perturbações que poderiam desequilibrar a receita pública. Apesar da majoração em 1932 das taxas do imposto territorial, no final daquele exercício a sua contribuição represen

tou apenas 7,42% da receita geral (17).

Para não desestimular as forças produtivas, o governo estadual determinou uma redução das taxas sobre os demais bens de exportação: um esforço incipiente no sentido de reorientar a economia, estimulando a expansão das lavouras. Foram, assim, reduzidas em 53% as taxas sobre o café, 50% em relação ao arroz em casca e 70% no tocante ao produto beneficiado. Essas reduções foram de efeitos limitados, pois a diminuição das tarifas, realizada pela estrada de ferro, não beneficiara os produtos de maior volume e valor. Nesse caso, os produtos enumerados não foram atingidos (18).

Diante desse quadro pouco animador, deve-se ressaltar que duas perspectivas de mudanças nutriam as esperanças dos goianos, notadamente da parte sul: o prosseguimento da ferrovia até a cidade de Anápolis e a transferência da capital do Estado.

Anápolis era então o município de maior desenvolvimento agrícola, figurando em Goiás como principal centro produtor de arroz e café. O núcleo urbano já se despontava pelo crescente movimento comercial. Para ali, convergiam comitivas tropeiras de áreas distantes do centro-norte em busca de café, sal e manufaturas (19). Entretanto, persistia o ritmo moroso das obras da linha férrea. De 1930 a meados de 1931, o percurso foi acrescido em 9%, enquanto o orçamento das despesas ficava reduzido em 26%. A construção do trecho entre Leopoldo de Bulhões e Anápolis, de apenas 48 km, estendeu-se de 1931 a 1935.

A questão da mudança da capital começou a ser objetivamente discutida a partir de 1932, constituindo-se numa estratégica do poder, que perseguia as condições para se consolidar.

Os inconvenientes da localização da Cidade de Goiás, na função de capital, eram questionados desde o período colonial. Esperava-se uma oportunidade para transferir o centro das decisões políticas e administrativas, o que foi retardado até

o quarto decênio deste século. Só uma transformação político-social, nos termos da ocorrida no movimento de 1930, poderia reabrir decisivamente o problema tradicional da mudança (20).

O Interventor Federal, defendendo em 1933 a mudança, argumentava: "a mudança da capital não é apenas um problema na vida de Goiás. É também a chave, o começo de solução de todos os demais problemas. Mudando a sede do Governo para um local que reúna os requisitos de cuja ausência absoluta se ressentia a cidade de Goiás, teremos andado meio caminho na direção da grandeza desta maravilhosa unidade central" (21).

Naquele momento, vários obstáculos se apresentavam ao grande empreendimento: a forte oposição política, o povoamento esparso e precário, a incipiência das rendas públicas e a carência de infra-estrutura viária e tecnológica. A fragilidade dos recursos evidenciava a decisão, enérgica e imediata, da mudança em relação ao ritmo acelerado das etapas que levaram à concretização do projeto.

As medidas iniciais para implantação da Capital, a partir de 1933, configuravam-se na busca de apoio da União e definição de recursos financeiros para as obras de construção, as quais contariam com empréstimos realizados pelo Estado na área federal e os rendimentos oriundos da venda de lotes urbanos.

Ainda em 1933, procederam-se aos estudos e escolha do sítio, à elaboração do projeto da cidade e à oficialização de contratos para a construção das primeiras obras. Em 24 de outubro, enfim, foi lançada a pedra fundamental da nova capital.

A área escolhida para a construção de Goiânia situa-se às margens do rio Meia Ponte (município de Campinas), no Velho "Mato Grosso" de Goiás. Justificava-se a escolha: em primeiro lugar, pela relativa proximidade da via férrea, uma distância de 60 km e, em segundo, devido à razão apresentada ter sido fundamentada na vitalidade econômica da sub-região (22). O urbanista Armando Augusto de Godoy, membro da comissão encarregada de definir o sítio, assim se expressou: "É nesta parte de

Goiás que se desenvolveram em maior escala suas forças produtivas e se concentrou principalmente a maior parte da sua população, ainda diminuta comparada com a grande superfície e as consideráveis possibilidades do mencionado Estado" (23).

O apoio político à transferência da capital efetivou-se com a vitória nas eleições de 1934, reafirmando o grupo político que assumira o poder em 1930. A eleição do Interventor Federal, a Governador do Estado, "significava a ratificação da vontade popular a favor da mudança da capital" (24).

As obras de construção tiveram início em 1935, embora a venda de lotes urbanos se processasse desde 1934. A mudança provisória e parcial (apenas o poder executivo) registrou-se em 1935. A transferência definitiva ocorreu, em 1937, com o término da construção dos principais edifícios públicos. No ponto de vista urbanístico, a cidade ainda se encontrava em seus começos (25).

A partir de 1935, a construção de Goiânia efetivamente começou a exercer a sua força aglutinadora e vitalizadora em âmbito local e regional.

O chefe do governo, em um decreto de 1935, isentou de impostos estaduais e municipais, pelo prazo de dois anos, todas as fábricas, oficinas, serrarias e olarias que se instalassem ou já se achassem dentro de um raio de 24 km do sítio da nova capital (26).

Com o desenvolvimento dos trabalhos de construção da cidade, verificou-se um aproveitamento mais intenso e diversificado dos recursos naturais da área. Incrementou-se de maneira notável a ocupação, em função do uso do solo agrícola. A demanda crescente de materiais de construção valorizou e estimulou o processamento da argila e da madeira. Olarias, cerâmicas e serrarias multiplicaram-se, mesmo fora da área privilegiada, com a isenção de impostos. Abriram-se grandes possibilidades para o município de Anápolis, principalmente na localidade de Cerrado (Nerópolis), cuja distância de Goiânia é de apenas

36 km. Em 1937, aquele distrito contava com quatro olarias e uma cerâmica, enquanto que Anápolis, apesar de situar-se a 60 km de distância, também viu florescer esse ramo de produção, em função do seu próprio consumo e o de Goiânia. Instalaram-se, duas modernas cerâmicas e numerosas olarias no decorrer dos anos 30 (27).

A grande variedade de madeiras existentes na área, para construção, concorreu para o desenvolvimento de explorações diversificadas.

A expansão das forças produtivas, diante das limitações e da precariedade dos meios de transporte, abriu um novo espaço para o carro de boi. Num processo de interpenetração do velho e do novo, o desempenho dos transportes carreiros, nos trabalhos de construção de Goiânia, foi de grande importância. Difundiu-se, para os mesmos fins, o uso do carroção: um tipo simplificado do carro de boi, mais barato e menos possante(29).

A construção da nova cidade foi fator preponderante para o crescimento do mercado de trabalho regional. Em sentido específico, contribuiu diretamente para a formação de um expressivo mercado de trabalho urbano: quatro mil operários concentraram suas forças de trabalho no levantamento da cidade, sob a orientação e direção de mão-de-obra especializada, recrutada nos grandes centros, como Rio e São Paulo (30).

O segundo fator no quadro referencial, da implantação da frente pioneira, era representado pelo transporte ferroviário. A Estrada de Ferro de Goiás viabilizou os trabalhos de construção de Goiânia, ao mesmo tempo, concorreu para a expansão das forças produtivas agrícolas, numa amplitude que ultrapassou os limites geográficos da sub-região. Aquela via representou-se o recurso técnico-básico do processo de mercantilização da agricultura.

A ampliação espacial da ação do transporte ferroviário resultou da sua conjugação nodal com os meios de transporte rodoviários, cuja emergência, em Goiás, situou-se por

volta de 1925.

O papel de meios de transporte é objetivamente abordado, no terceiro capítulo deste estudo, como componente da função social da cidade de Anápolis no processo regional.

Nesse ponto, colocam-se as especificidades alusivas à disponibilidade de terras como uma das condições básicas que possibilitaram a implantação da frente pioneira.

A fertilidade e a abundância de terras foram fatores de atração para os elementos povoadores procedentes das regiões de emigração. Todavia, a ocorrência de terras virgens e abundantes foi considerada sob aspectos distintos na frente pioneira agrícola.

O acesso à terra passa pelas relações de mercado: a apropriação privada foi condição fundamental para o estabelecimento das relações sociais que asseguraram a renda da terra. Dessa forma, a terra tornou-se equivalente ao capital, imprimindo um caráter relativo à terra livre da fronteira. *"A abundância de terra para o capital está associada a não abundância para aqueles que devem constituir o mercado de trabalho"* (31).

Sob outro ângulo, a questão da disponibilidade de terras tornou-se prioritária em decorrência de as explorações se processarem pela rotação de solos e não através de culturas. Em vista do caráter itinerante da prática agrícola, ganha relevo, aqui, o aspecto da disponibilidade de terras em geral. Nesse sentido, estas se apresentavam como recurso natural básico que assegurava o avanço horizontal e sucessivo da fronteira.

O movimento de ocupação, na frente pioneira do "Mato Grosso" de Goiás, norteava-se pela força das relações de propriedade privada da terra. Esse aspecto se explica pelo fato de a ocupação não constituir-se numa primeira conquista de um espaço absolutamente vazio e pelas condições que diziam respeito ao sentido de terras abundantes e livres.

Finalmente, passa-se a considerar o movimento povoado

dor como outro fator que conferiu os traços de pioneirismo à formação da sociedade sub-regional e, ao mesmo tempo, incidiu diretamente na incrementação da mobilidade mercantil das terras.

As correntes migratórias que se dirigiram para o sul de Goiás compunham um quadro interno intensificado com a abertura de novas áreas agrícolas na faixa sudoeste do Brasil. Entre 1930 e 1955, desenvolveu-se uma mobilização crescente de contingentes populacionais em âmbito interregional.

O eixo do movimento de entrada de novos habitantes, para as extensões do centro-sul de Goiás, era a abundância de terras virgens e de fertilidades comprovada. A implantação gradual dos transportes modernos representou o meio que garantia a afluência crescente de migrantes.

No Velho "Mato Grosso" de Goiás, as considerações sobre o afluxo e o assentamento dos elementos povoadores levaram em conta dois aspectos relevantes: a polarização do componente urbano decorrente da construção da nova capital e a acentuação da ruralização com a crescente formação de sítios e fazendas. Esses aspectos influenciaram, evidentemente, a composição e forma de vinculação dos fluxos migratórios. Entretanto, a carência de dados empíricos não permite uma avaliação aproximada dos aspectos quantitativos e qualitativos do fenômeno.

Em relação à procedência dos elementos povoadores de fora do Estado, os resultados censitários de 1940 oferecem uma visão geral a nível estadual. Guiando-se por aqueles dados, observa-se que a contribuição dos migrantes representava 14,5% (119.754) do total dos habitantes de Goiás (826.414). Segundo a origem, os contingentes mais expressivos foram: 69.602 de Minas, 33.119 do Maranhão, 32.121 da Bahia, 7.242 do Piauí e 7.203 de São Paulo.

Esses dados confirmam a predominância tradicional dos mineiros na ocupação das terras goianas. A posição de Minas Gerais, como área de emigração, tornou-se histórica. Após o pe

ríodo minerador, no decorrer do século XIX e início do atual, Minas representava o centro dispersor de povoadores de vastas paragens do Brasil. O elemento mineiro revelou uma grande índole desbravadora, deslocando-se para regiões distantes e desconhecidas. Sua presença configurou-se, especialmente, através da difusão do ruralismo. O mineiro implantou as grandes fazendas de criação; garantiu a auto-subsistência, abrindo clareiras nas matas para o cultivo de roças, e, ainda fundou povoados e doou terras a santos padroeiros. Esses núcleos se constituíam em embriões de futuras cidades.

Dessa forma, os mineiros desbravaram boa parte das terras do "Mato Grosso" de Goiás numa primeira etapa, possibilitando, assim a formação da frente pioneira após 1930. A partir de então, os fluxos de famílias mineiras adquiriram ritmo acelerado. Esses migrantes eram oriundos principalmente de duas regiões: oeste de Minas e Triângulo Mineiro. São regiões fronteiriças com Goiás, direcionadas do sudeste para o sul.

As causas permanentes e subjacentes da emigração do oeste de Minas Gerais ligaram-se à relativa estagnação do atraso da construção da rede viária e do desenvolvimento urbano (32). A fixação da criação de gado como atividade predominante e os baixos índices de produtividade da agricultura, persistindo a nível de subsistência, eram fatores que estimulavam a mobilidade social, principalmente da mão-de-obra desprovida de terra.

No Triângulo Mineiro, a apropriação das terras realizou-se com a expansão agropastoril no final do século XIX. A consolidação da ocupação da terra e o esgotamento do solo provocaram a impulsão para o avanço populacional em busca de melhores condições em Goiás.

Os nordestinos também eram originários de terras contíguas do território goiano, onde o domínio do latifúndio criador e a falta de perspectiva para a agricultura foram fatores de expulsão de lavradores.

A presença dos paulistas no Velho "Mato Grosso" vinculou-se com a abertura, das primeiras clareiras para o plantio de café, desde a segunda década deste século. As lavouras se estenderam pelos municípios de Anápolis e Itaberaí (Inhumas e Itauçu), conforme referências constantes do primeiro capítulo.

As migrações de paulistas se orientaram preferencialmente para a fronteira agrícola que se instaurava no norte do Paraná. A alta valorização da terra nas antigas áreas de café e a alternativa da abertura de frentes agrícolas provocaram os fluxos emigratórios.

Em Goiás, a ocorrência de terras propícias para o café, cujos preços de mercado eram mais baixos, atraiu os elementos das áreas cafeicultoras mais próximas, precedendo a chegada da ferrovia.

Soma-se, a isso, o fato de a demanda crescente, por alimentos, haver provocado uma reorientação da agricultura em São Paulo, especialmente nas áreas mais próximas do mercado urbano em expansão. Essa mudança se expressou pelo início da policultura especializada, o que provocou o refluxo dos agricultores de subsistência. *"Nas áreas impróprias para a cafeicultura desenvolveu o "cinturão caipira", cujos excedentes dos cultivos abasteciam a cidade de São Paulo. As transformações que passaram a afetar aquele segmento agrícola, estimulam a emigração parcial dos antigos lavradores"* (33).

Feitas as considerações sobre o quadro referencial dos fatores que condicionaram a implantação da frente pioneira, no Velho "Mato Grosso" de Goiás, pode-se dimensionar aproximadamente a expressão espacial da ocupação, conforme os dados da seguinte tabela de nº 5.

Tabela nº 5 - A OCUPAÇÃO DO VELHO "MATO GROSSO" DE GOIÁS ENTRE 1920/40

Unidades	Pop. total	% crescimento	densidade demográfica
Estado de Goiás	826.414	61,4	1,25 hab/km <sup>2</sup>
Sul de Goiás	578.359	76,9	2,17 hab/km <sup>2</sup>
Velho "Mato Grosso" de Goiás	127.180	120,7	11,25 hab/km <sup>2</sup>

Fontes: recenseamentos demográficos de 1920 e 1940.

Os dados organizados na tabela nº 5 permitem destacar as seguintes observações: a acentuação da regionalização na extensão do território estadual, em vista da proeminência do volume populacional do sul de Goiás, persistindo o desequilíbrio norte-sul; a polarização exercida pela área central do "Mato Grosso" em relação à ocupação espacial; e, finalmente, os altos índices da densidade demográfica da sub-região, resultantes do fenômeno de urbanização na fronteira agrícola, pontificado pela construção de Goiânia.

A partir de 1940, o crescimento populacional reorientou-se no espaço: de uma parte, exerceu influência específica o deslocamento da fronteira agrícola e, conseqüentemente, da frente pioneira; e, de outra, acelerou-se o ritmo de crescimento da população urbana, embora tenha persistido o crescimento dos contingentes do campo.

A emergência da expansão da fronteira manifestou-se concretamente por volta de 1938. Mas os influxos das forças que exerceram a ação dinamizadora atuaram, decisivamente, no decorrer da década de 1940. O impulso expansionista foi engendrado por fatores diversos: a conjuntura favorável com a elevação dos preços dos produtos agrícolas, no período da Segunda Guerra; e, a expansão do mercado urbano, ocorrendo uma verticalização do crescimento populacional da cidade de São Paulo entre 1920 e 1950. A população em 1920 era de 579.033 ha-

Tabela nº 6 - CRESCIMENTO E DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DA POPULAÇÃO DO VELHO "MATO GROSSO" DE GOIÁS

UNIDADES	1940			1950		
	Pop. total	Pop. rural	Pop. urbana	Pop. total	Pop. rural	Pop. urbana
Goiânia	38.428	24.834	13.594 (1)	53.389	27.502	25.887
Anápolis	39.148	29.662	9.486	50.338	35.365	14.973
Nerópolis (2)	-	-	-	5.739	4.013	1.726
Petrolina de Goiás(2)	6.786	5.938	848	9.491	8.915	576
São Francisco de Goiás(3)	2.411	1.983	428	3.383	3.100	283
Inhumas	12.320	10.570	1.750	17.629	14.175	3.454
Itaçu	3.193	2.913	280	10.707	9.497	1.218
Trindade (4)	9.738	8.315	1.423	17.342	9.340	8.002
Guapó (2)	-	-	-	5.722	4.448	1.274
Anicuns	15.156	13.628	1.528	17.005	15.091	1.914
Total	127.180	97.843	29.337	190.745	131.446	59.307

Fontes: censos demográficos de 1940 e 1950.

(1) Está incluída a população das sedes dos distritos. A nova capital tinha uma população de 12.005 pessoas.

(2) Foram elevados a municípios, em 1948, desmembrando-se sucessivamente de Anápolis, Jaraguá, Itaberaí e Goiânia. (3) Tornou-se município, em 1953, separando-se de Jaraguá, passou a denominar-se S. Francisco de Goiás. (4) Incluído na área municipal de Goiânia, de 1938 a 1943.

bitantes, ascendendo a 1.318.539 em 1940, passando para 2.227.512 em 1950. Em termos relativos, esse crescimento se expressa em 284,7% entre 1920/50 (34).

As exigências da economia de guerra criaram novos estímulos à industrialização brasileira, o que determinou o impulso do processo urbano.

O avanço da fronteira acelerou-se como efeito da política de povoamento e colonização empreendida pelo Governo Federal. Em 1941, teve início a implantação da Colônia Agrícola Nacional de Goiás (CANG). Essa medida representou a efetivação, em Goiás, da iniciativa do governo da União de promover a ocupação e a incorporação dos espaços ocidentais no processo de desenvolvimento das forças produtivas nacionais.

A nova fronteira agrícola exprimiu-se como um movimento, amplo e concreto, que incorporou definitivamente as demais áreas do "Mato Grosso" de Goiás. A sua configuração espacial assumiu um sentido horizontal através da expansão da rizicultura, ao mesmo tempo em que deslocava e ampliava a frente pioneira. Por essa razão, convencionou-se, aqui, a definir as novas áreas de matas ocupadas como o Novo "Mato Grosso" de Goiás. Maiores detalhes sobre essa nova fase de expansão aparecem na última parte deste estudo, quando do tratamento objetivo das singularidades do pioneirismo instaurado no Velho "Mato Grosso" de Goiás.

Retomando à questão do crescimento populacional no Velho "Mato Grosso", pelos dados da tabela nº 6, nota-se um arrefecimento em termos globais entre 1940/50: os índices do aumento geral da população giram em torno de 50%, enquanto que a população rural apresentou um acréscimo de apenas 34,3%. Essas tendências assumiram maior significado com relação ao crescimento do contingente urbano, que se processou em ritmo relativamente acelerado, apresentando os índices de 102%.

As taxas alusivas ao crescimento da população sugerem a hipótese da ocorrência de início do êxodo rural, em vista da atração exercida pelo eixo Goiânia - Anápolis, onde passou a se concentrar o contingente urbano sub-regional. Deve-se considerar, também, a alta valorização das terras, decorrente da

consolidação do povoamento; e, as perspectivas promissoras na frente pioneira agrícola instalada na contiguidade geográfica da área antiga.

Passa a ser objeto de investigação o assentamento da população rural, que se fazia através de formas diversas de exploração dos recursos naturais.

## 2. A ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO RURAL E A AMPLITUDE DAS MUDANÇAS SOCIAIS

Antes de se tratar objetivamente da organização social e econômica do espaço rural, a nossa atenção se detém em apreender os traços gerais das condições do meio natural.

Os caracteres fisiográficos da sub-região são tratados aqui de forma superficial, limitando-se aos aspectos que exerciam maior influência, dado ao baixo nível das técnicas e métodos das explorações agrícolas. O processo de trabalho desenvolvia-se em condições de estrita dependência das forças naturais: o equilíbrio climático e a qualidade do solo.

O clima, pelas suas manifestações mais marcantes, é classificado como semi-úmido, exprimindo-se pela variação da temperatura e a fase do período de seca, cuja duração oscila entre 4 e 5 meses (de maio a setembro). Entre os meses de setembro e outubro, começa o período das chuvas, com mais de 80% ocorrendo até março (35), sendo que o total anual dos índices das precipitações é sempre inferior a 2.000 mm.

A amplitude térmica se expressa pelas máximas de 30 a 32° C, na estação chuvosa, e as mínimas, frequentemente abaixo de 14° C, na fase da seca. Nas altas superfícies (1.000-1.200), os índices máximos de temperatura são amenizados, podendo ocorrer mínimas muito baixas aproximando-se de 10° C (36).

As manifestações climáticas atuavam diretamente sobre as atividades econômicas, principalmente em relação ao regime de trabalho dos lavradores e transportes.

Com base na associação da cobertura vegetal e do solo, prevalecendo a distinção tradicional das qualidades de terras

propícias aos cultivos e das que eram aproveitadas, pela cobertura natural, para a criação extensiva.

As melhores terras de cultura, conhecidas como de primeira, correspondiam aos solos de matas densas, com árvores de grande altura. Eram matas de primeira classe, cobrindo os vales e, conseqüentemente, as terras mais valorizadas (37). As terras de segunda, ou mato seco, distinguia-se da primeira pela altura e densidade das árvores. Essa formação vegetal era encontrada nas áreas limítrofes das grandes extensões de matas densas, nos espigões e elevações que ocorriam no interior das matas de primeira (38). O uso agrícola dessas terras perdurava por menos tempo (3 ou 4 anos). A exaustão da fertilidade do solo levava à substituição das lavouras pelos pastos artificiais. Costumava-se, algumas vezes, relegar a área ao pouso, dando origem às capoeiras. *"A maior exposição do solo aos raios solares favorece a disseminação de gramíneas ou espécies do cerrado, fortalecendo o caráter transitório entre a mata e o cerrado"* (39).

A ocupação e consolidação da agricultura, nesse meio natural, configurou-se basicamente pela associação de suas forças naturais: a terra e o homem. Essas se constituem nos fatores essenciais da reiteração das condições de produção.

A primeira condição - a importância da terra decorre da prática agrícola extensiva, cujo limite de produtividade era dado pela fertilidade absoluta do solo.

A apropriação privada da terra impunha-se para conseguir a geração da renda sob duas formas: a absoluta e a diferencial.

Na produção mercantil, a propriedade da terra permitia o estabelecimento das relações não especificamente capitalistas entre o proprietário e a força de trabalho que explorava o solo. O uso da terra era geralmente pago com produtos ou trabalho ao proprietário, realizando-se dessa maneira a extração da renda. A renda-trabalho, ou renda-produto, correspondia à *"mais-valia gerada no processo produtivo, isto é, é a forma "normal" que*

assume a o trabalho excedente. Nesse contexto a propriedade da terra é a base da extração do excedente dos trabalhadores rurais" (40). Essa forma de renda representou a apropriação, em primeira mão, do excedente produzido pelo agricultor direto.

A renda diferencial resultava das condições da localização e de fertilidade da terra. A distância entre a área de produção e o mercado foi compensada com a implantação do transporte ferroviário e, posteriormente, pela abertura das rodovias.

Até 1910, as terras do Velho "Mato Grosso" foram praticamente apropriadas pela formação de grandes fazendas. A partir de então, com o início da construção da ferrovia e na medida em que ela foi se aproximando, as terras se valorizavam. Os antigos proprietários se viram diante de duas alternativas: aproveitar os altos preços e realizar vantajosos negócios de terra ou integrar-se no movimento de abertura de novas formas de cultivo. Abria-se, dessa maneira, o mercado de terra com o parcelamento dos antigos latifúndios, geralmente conhecidos como engenhos.

A venda das pequenas parcelas estava diretamente relacionada com a disponibilidade de recursos dos elementos povoadores. De acordo com o exposto linhas atrás, a impossibilidade de acesso à terra, nas regiões de origem, constituía-se no principal fator que impulsionava a emigração. Nesse sentido, assumiu importância o alto preço da terra nas zonas do café. "O preço de compra de uma propriedade de 25 ha, na qual uma família podia viver, ultrapassava os recursos da maioria dos colonos, eles deviam renunciar a se tornar proprietários" (41).

A venda de terras, como empreendimento particular, ofereceu oportunidade para a especulação imobiliária através da corretagem. A partir dos anos 30, foram frequentes os anúncios de negócios de sítios e fazendas nos jornais. Difundia-se assim, a figura social dos intermediários que atuavam em Anápolis, Inhumas e Itaberaí principalmente (42).

A especulação imobiliária, através de loteamentos de áreas rurais de propriedade particular, foi inexpressiva no Velho "Mato Grosso", no campo da iniciativa privada, somente dois casos são registrados. No município de Anápolis, numa parte da fazenda Dois Irmãos, iniciou-se uma experiência de colonização, com agricultores japoneses, entre 1934/35. A unidade, em consequência, tornou-se a principal área de produção de arroz no município (43). Na segunda metade do decênio de 1940, procedeu-se ao loteamento de uma área de 802,86 ha no município de Itaberaí, projetado pela Cooperativa *Cônego Rico* (44).

Por se tratar de uma área de apropriação antiga, a ação do Estado, no Velho "Mato Grosso", restringiu-se à desapropriação e delimitação da área para a construção de Goiânia. Contudo, as vendas se limitaram aos lotes urbanos, não empreendendo-se, pois, nenhum projeto relativo à área rural.

A colônia de japoneses no distrito de Nerópolis, cuja implantação começara em 1929, não foi além da primeira etapa do projeto. Em 1935, apenas quinze famílias permaneciam na área rural loteada. Nesse mesmo ano, foi solucionada a questão da área de terras devolutas, que incluía a própria sede do distrito de Nerópolis, aberta em 1918. Foram incorporados 4.496,36 ha de terras, procedendo-se ao loteamento e à regularização da ocupação no núcleo e adjacências (45).

Feitas as considerações que permitem uma noção sobre a mobilidade da terra, a nossa atenção converge, agora, para a segunda condição básica do processo de produção: a evolução do crescimento da população rural, movimento que sustentou a oferta da força de trabalho.

Entretanto, antes do enfoque proposto, é necessária uma explicação: a partir desse ponto, os dados empíricos da organização da produção dizem respeito ao município de Anápolis. Reafirma-se, aqui, as explicitações feitas na introdução deste trabalho. A reconstituição dos fatos concretos limita-se a um único município, em virtude da falta de disparidades nas características das novas estruturas agrárias implantadas no decorrer do período considerado.

Com relação ao componente rural da população municipal de Anápolis, o ritmo de crescimento pode ser apreendido pelos dados ordenados na tabela nº 7, a seguir.

Tabela nº 7 - CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO DO MUNICÍPIO DE ANÁPOLIS

Anos	Pop. total	Pop. rural	% da pop. rural
1920	16.037	-	-
1932	25.000 (1)	21.500 (1)	86%
1940	39.148	29.662	76%
1950	50.338 (2)	35.365	70%

Fontes: Censos de 1920, 1940 e 1950

(1) Estimativas da época

(2) Os índices reais de crescimento, no decurso dos anos 40, não podem ser considerados por força do desmembramento de Nerópolis em 1948. O novo município subtraiu 210 km<sup>2</sup> da área de Anápolis e, em 1950, contava com 5.739 habitantes.

As variações verificadas no ritmo de crescimento da população geral e rural, do município, coincidem com as tendências, anteriormente consideradas, atinentes ao movimento populacional do Velho "Mato Grosso".

Essas variações podem ser compreendidas à luz dos condicionamentos específicos de cada decênio.

No decênio de 1920, o movimento de imigração para o centro do "Mato Grosso" manifestou-se em ritmo acelerado, vinculando-se à emergência de mercantilização das novas formas de produção agrícola, conforme abordagem estampada no primeiro capítulo.

O incremento populacional, no transcorrer dos anos 30, contribuiu para definir o período do pioneirismo circunscrito ao Velho "Mato Grosso". No âmbito do município de Anápolis, o movimento materializou-se pela intensa ocupação fundamentada

na expansão das lavouras de arroz prioritariamente e, em segundo plano, no cultivo de café. O adensamento da população e a intensificação das atividades produtivas determinaram o surgimento de novos povoados incrustados em plena área rural. Até 1930, cinco núcleos haviam sido criados pelos habitantes da zona rural. Entre 1935/40, surgiram: Matão (Ouro Verde), Campo Limpo, Goianópolis e Pau-Terra (46). Nesse mesmo período foram instaladas, em áreas agrícolas, duas lojas e u'a máquina de beneficiamento de arroz e café. Uma das lojas situava-se nas proximidades da faixa agrícola mais florescente - as terras da bacia do ribeirão João Leite e a outra foi instalada na fazenda Paredão, distrito de Damolândia. O engenho de beneficiamento funcionou, até 1939, naquele distrito. Os proprietários eram também compradores das produções das áreas circunvizinhas, pertencentes à colônia sírio-libanêsa nucleada em Anápolis.

No passar das anos 40, verificou-se uma tendência de desaceleração do ritmo de crescimento dos contingentes populacionais do campo. Essa tendência pode ser atribuída ao chamamento da frente pioneira agrícola, sensível aos pequenos produtores e aos lavradores sem terra. Acrescenta-se, ainda, a ação das forças de atração emanadas pelo crescimento florescente da cidade de Anápolis. A expansão do centro urbano advinha da sua consolidação na posição de centro regional das relações cidade - campo.

A população rural integrava-se no sistema de exploração dos recursos naturais, que se baseava em padrões tradicionais. A produção se efetuava pelo uso extensivo do solo e aplicação intensiva, da força de trabalho, através de formas de produção em pequena escala. Considerando as unidades econômicas, com base nas relações de trabalho, elas podem ser classificadas como "*unidades familiares produtoras de mercadorias*" (48). Em 1950, num total de 1.307 estabelecimentos que se dedicavam à policultura, 77,3% eram constituídos de lavouras, cujas dimensões não iam além de 20 ha (49).

Em virtude da aplicação de técnicas predatórias (derru

bada e queimada), utilizava-se grande parte do solo para as lavouras em caráter temporário (3 a 4 anos), substituindo-as por pastagens. O baixo nível técnico condicionava a expansão quantitativa da produção à incorporação gradativa de novas terras e, por conseguinte, ao envolvimento de um maior volume de mão-de-obra.

As lavouras ocupavam em 1940 uma área de 15.700 ha, dos quais 4.285 correspondiam às lavouras permanentes e 11.415 aos plantios anuais (50).

As lavouras permanentes eram constituídas predominantemente pelo café, enquanto que as temporárias se diversificavam em arroz, milho e feijão. Contudo, a rizicultura, juntamente com a cafeicultura e a criação de gado, alicerçava a produção sub-regional na divisão social do trabalho no mercado nacional.

No Velho "Mato Grosso" formou-se a principal mancha cafeeira em Goiás, que compreendia a faixa contígua de lavouras dos municípios de Anápolis, Inhumas, Itauçu e Anicuns. Esse núcleo cafeicultor vinculou a economia sub-regional ao setor de mercado externo. Em 1940, Goiás contava com cerca de 14.214.779 cafeeiros, de cujo total 3.866.777 floresciam nas terras de Anápolis (51). O plantio de café difundiu-se nas extensões referidas desde o decênio de 1920, devido principalmente ao afluxo crescente de migrantes paulistas após as geadas de 1918. Dos 70% das lavouras cafeeiras em produção, nos anos 30, boa parte era constituída dos primeiros plantios favorecidos pelos preços remuneradores, assegurados através de operações valorizadoras de 1921/24. Acrescentam-se, ainda, os efeitos do programa de defesa permanente que assegurou o aumento dos preços do café entre 1924/28 (52).

O crescimento das lavouras de café, pós 30, resultou da política de proteção desenvolvida pelo governo Vargas, que permitiu a recuperação dos níveis remuneradores do preço do produto com a superação da situação crítica do sub-setor em meados da década.

Em 1935, assegurou-se ao estado de Goiás o direito de plantar mais 37 milhões de pés de café, pois a proibição do plantio atingiu somente os Estados que contassem com mais de 50 milhões de cafeeiros (53). Os efeitos da companhia nacional, de melhoria da produção, se fizeram sentir em Goiás a partir de 1936. Nesse ano, os *cafés de bebida tipicamente mole* conferiram ao Estado o 3º lugar na produção. No porto de Santos, a contribuição goiana de café tipo mole correspondeu a 7,64%, logo depois de Minas e São Paulo (54). O Convênio dos Estados cafeeiros de 1943 retirou a proibição do plantio pelo prazo de dois anos, atingindo, favoravelmente, a todos os Estados cafeicultores, em decorrência das geadas de 1942.

Entre 1940/50, a lavoura cafeeira em Anápolis compunha-se de 6.517.504 pés, o que significa uma expansão em torno de 70% (55). O crescimento do cultivo de café e a relativa expressão que esse ramo de exploração agrícola assumiu, no Velho "Mato Grosso", foram os reflexos da política sistemática de proteção efetuada pelo Estado Novo. Essa condição era indispensável para garantir a importação de bens de capital e bens intermediários imprescindíveis ao setor industrial, cujo crescimento foi de 125% entre 1930/40 (56). No final dos anos 30, o café perfazia mais de 80% no valor global das exportações brasileiras. As importações de café por parte dos Estados Unidos correspondiam a mais de 50%, chegando a atingir um volume superior a 80% durante a Segunda Guerra (57).

O interesse pela lavoura de café perdurou até 1955/58, na sub-região, cedendo espaço para a criação semi-extensiva de gado. //

Nas áreas de fronteira agrícola, além da região tradicional do café, não se verificou a reprodução de grandes lavou<sup>ras</sup> desse produto. O café, na área em apreço, desenvolveu-se preferencialmente nas médias propriedades, embora fosse encontrado em pequenos sítios. O fato é que os cultivos correspondiam às pequenas áreas trabalhadas, na maior parte, pelo lavrador e sua família. A utilização da mão-de-obra familiar permiti

tia reduzir os custos da produção e deixava u'a margem de renda satisfatória para a nova classe emergente. Nos casos em que a família do proprietário não conseguia absorver o trabalho, boa parte das terras era mantida, sem exploração, à espera de melhores oportunidades. Nesse caso, foi-se tornando também generalizado o recurso da mão-de-obra contratada: os colonos ou parceiros. O café não era produto exclusivo, e as unidades exploravam ainda as culturas anuais, que, gradualmente, iam incorporando a criação de gado.

As lavouras temporárias ocupavam uma área de 11.415 ha, em 1940, da qual o arroz representava mais de 40% como cultura simples. Em segundo lugar, figuravam as culturas intercalares nos cafezais e, finalmente, a menor parte correspondia aos cultivos consorciados em geral de milho e feijão (58).

A área dos cultivos temporários sofreu uma redução em torno de 11% entre 1940/50. Esse fato revelou a tendência espontânea da reprodução da criação de gado nas unidades produtivas de tamanho médio, que se processavam pela associação com as atividades de lavouras (59).

As razões da persistência do interesse local, pela criação de gado, decorreram do esgotamento rápido do solo com a sucessão anual dos plantios e da redução gradual da mão-de-obra. O êxodo da população rural era uma das questões levantadas quando da ocorrência da crise financeira na segunda metade da década de 40 (60).

Em 1950, a área de lavouras era de 17.236 ha, a da criação ocupava aproximadamente 108.378 ha, enquanto as pastagens artificiais se limitavam a 62.958 ha (61). Tanto a agricultura como a pecuária eram atividades relativamente instáveis, pois desenvolviam-se sob os riscos de duas ordens de flutuações: a dos preços de mercado e a dos eventuais desequilíbrios climáticos. Devem-se acrescentar, ainda, os reflexos em âmbito regional dos desequilíbrios entre o desenvolvimento agrícola e o industrial, "já que a insuficiente oferta de gêneros alimentícios nas concentrações urbanas exercia efeitos inflacionários" (62).

No período em estudo, a criação representou, sob o ponto de vista técnico, uma fase de transição entre a criação extensiva tradicional e as formas modernas de caráter semi-extensivo. Dominavam, então, padrões produtivos com limitada incorporação de novas técnicas.

Os principais fatores de natureza conjuntural, que atuaram no desempenho da economia agropecuária regional, foram: alta dos preços dos gêneros alimentícios agrícolas durante a Segunda Guerra Mundial e a crise da pecuária entre 1946/48.

A crise da pecuária atingiu diretamente u'a minoria na sub-região: aqueles que se dedicavam exclusivamente à criação de gado, ou seja, os fazendeiros pecuaristas, que tiveram acesso aos financiamentos específicos do Banco do Brasil, aplicando-os, principalmente, na compra de gado zebu. Em 1946, o banco, para enfrentar a crise financeira, adotou medidas drásticas, quebrando sumariamente o padrão de financiamento e fixando os preços de gado em níveis bastante inferiores (63). A situação só começou a melhorar, em 1948, com a autorização da moratória para os criadores endividados.

As formas de uso da terra engendraram novas bases econômicas e sociais. A estrutura fundiária, nos seus aspectos gerais, pode ser avaliada através dos informes constantes da tabela nº 8.

Deve-se ressaltar que, para avaliação da evolução estrutural da posse da terra, comparando com maior precisão a situação em 1940 e 1950, conservou-se a área territorial de Nerópolis (210 km<sup>2</sup>). Essa unidade desmembrou-se em 1948 de Anápolis, constituindo-se município.

TABELA Nº 8 - ESTRUTURA FUNDIÁRIA DO MUNICÍPIO DE ANÁPOLIS

Grupos de área (ha)	1940		1950	
	Estabele cimentos	Área em ha	Estabele cimentos	Área em ha
De menos de 1 a menos de 20	718	5.244	401	4.575
De 20 a menos de 50	422	12.363	418	14.620
De 50 a menos de 100	302	19.324	294	21.808
De 100 a menos de 200	251	27.694	248	35.179
De 200 a menos de 500	119	31.535	186	59.310
De 500 a menos de 1.000	51	32.348	38	27.136
De 1.000 a mais	15	25.395	13	23.857
Total.....	1.838	153.903	1.598	186.485

Fontes: Censos Agrícolas de 1940/50.

Os dados sobre as dimensões das unidades produtivas expressam, pois, os resultados do processo de parcelamento das grandes propriedades. Segundo os padrões da época, os pequenos e médios estabelecimentos, até 200 ha, representavam em 1940 cerca de 91% do total, embora englobassem aproximadamente 42% da área (64).

Procedendo-se à comparação dos resultados censitários de 1940/50, observa-se uma nítida tendência de concentração da estrutura fundiária. De uma parte, tomando-se por base os pequenos estabelecimentos, até 20 ha, vê-se que ocorreu uma redução em números absolutos de 718 para 401 unidades (56%); e, quanto à área, houve uma redução de 3,4% para 2,5% em relação ao total. De outro ângulo, o conjunto de estabelecimentos até 50 ha, com uma área média de 15,4 ha em 1940, apresentou em 1950 u'a média de 23,4 ha (65).

As características estruturais mais significativas, do conjunto das unidades de produção, resultaram do retalhamento parcial dos antigos latifúndios, formando médias e pequenas propriedades. Numa linha de correspondência com as formas e escalas das explorações de solo, verifica-se o surgimento de fazen

das de médio porte que, na época, correspondiam aos estabelecimentos agropastoris, a maioria com produção em pequena escala. De outro lado, é evidente a persistência das grandes unidades criadoras, cujos proprietários dedicavam-se aos trabalhos de cria e recria de gado e, comumente, usufruindo de outra forma de renda através do aluguel de invernadas (66). Finalmente, um bom número de pequenos sítios foi estabelecido. Neles, as formas de exploração giravam em torno dos cultivos, em grande parte destinados à subsistência. Tal característica permite enquadrá-los como unidades de agricultura camponesa (67).

As estruturas de distribuição da terra, a escala e as relações de produção nos levam a identificar a formação de três camadas sociais: a primeira, constituída pelos grandes proprietários das unidades pastoris; a segunda, intermediária, formada pelos médios e pequenos proprietários; e, a terceira camada, na base, onde se concentravam os trabalhadores sem terra.

Os dados sobre todo o pessoal envolvido nas atividades de produção, em 1940/50, revelam que apenas 12% tinha acesso à terra por meio de posse individual e definitiva (68).

As formas de relações do trabalho asseguravam aos proprietários a extração da renda da terra. Baseada nas relações não-capitalistas de produção, a renda, *"nasce na produção, ou seja, é o próprio produtor que entrega diretamente para os proprietários da terra uma parte da produção, ou dias de trabalho, ou ainda uma parte da produção convertida em dinheiro (renda em produto, renda em trabalho e renda em dinheiro). É pois o trabalhador que paga a renda"* (69).

Na sub-região, as relações de trabalho formavam uma estrutura diversificada. Várias formas de relações compunham o regime de trabalho: *agregados, empreiteiros, arrendistas e peões.*

Os *agregados* comumente correspondiam aos moradores, meeiros ou parceiros.

Os *moradores* cultivavam o mínimo para garantir a subsistência, pagando o direito de fixar morada e usar a terra na

prestação de serviços para o proprietário: custeio do gado, construção de cercas, limpeza de pastagens etc. Esses trabalhadores, algumas vezes, percebiam pagamento por dia de serviço. Entre os *moradores*, era comum encontrar viúvas com vários filhos, orfãos, criados pelo dono da terra, geralmente na condição de afilhados. Esse segmento era composto também pelos parentes pobres, excluídos da posse da terra.

Na formação das lavouras de café, contratavam-se *empreiteiros*, que eram pagos por milheiro de pés formados. Conforme o tamanho da família, um empreiteiro podia comprometer a formar de 10 a 12 mil pés. O ciclo de formação da lavoura compreendia um período de 6 a 7 anos: formado, o cafezal, este constituía então a materialização da renda-trabalho usufruída pelo fazendeiro. Nos primeiros 3 a 4 anos, o produto dos cultivos intercalares pertencia ao empreiteiro, que tinha a preferência da meação para cuidar da lavoura depois de formada.

A empreitada, no sentido de trabalho eventual (construção de açudes, cercas, roçamento de pastagens etc.), não implicava na fixação do empreiteiro na propriedade. No período pioneiro, geralmente os migrantes recém-chegados (baianos principalmente) eram contratados para tal modalidade de empreitada. Terminado o trabalho, eles seguiam em busca de condições que lhes assegurassem o direito de fixação por meio das atividades de cultivo (70). "A empreitada, do ponto de vista das relações econômicas, se distingue do assalariamento na medida em que é compra de produto do processo de trabalho e o assalariamento implica no pagamento do uso da força de trabalho, embora não do sobretrabalho realizado por esta força de trabalho" (71).

Os *meeiros* eram encontrados também nos casos de cultivos para o consumo da própria fazenda. Nas pequenas unidades produtivas, os proprietários cediam parcelas de terra para serem trabalhadas por meeiros, aumentando, dessa forma, os excedentes para o mercado. Nesse caso, o pequeno proprietário era

expropriado como produtor direto na esfera da circulação e, ao mesmo tempo, extraia renda da terra através das lides dos parceiros.

No caso dos que arrendavam terra para a prática de culturas, não correspondia à forma de arrendamento puramente capitalista. Essa forma diz respeito "à prática de acesso à terra por parte do capitalista para explorar o trabalho assalariado na agricultura" (72). No sistema agrícola um foco, os arrendistas devem ser considerados *rendeiros*, pois pagavam renda pelo direito de uso temporário da terra. A renda, até 1947, era paga com 30% da produção do arroz. Um dispositivo inserido na Constituição do Estado de Goiás, daquele ano, reduziu a taxa para 20%. Na cultura do milho, pagava-se 1/4 de renda sobre a colheita.

Finalmente, havia o segmento formado pelos *peões* que tinham a condição de mensalistas quando se ocupavam com trabalhos da criação nos estabelecimentos agropastoris. Entretanto, a grande maioria era constituída por diaristas, que se concentravam nas lides das lavouras.

As especificidades da extração da renda rural, paralelamente às condições de trabalho, podem ser apreendidas através da concreção de exemplos específicos.

Com relação à contribuição dos *rendeiros*, toma-se aqui como referência uma fazenda nas nascentes do ribeirão João Leite, área municipal de Anápolis.

Entre 1941/45, aquela unidade agrícola (580,80 ha) estava em fase de formação, contando então com 33 arrendistas que trabalhavam, individualmente, uma área média de 7,26 ha. No prazo de 2 anos, a renda paga pelo grupo foi suficiente para amortizar o preço de compra daquele estabelecimento (73).

Outro fato concreto diz respeito ao depoimento de um arrendista que revela, de uma parte, o ritmo do esgotamento gradual do solo e, de outra, o caráter intensivo do trabalho.

O arrendista focalizado pegou dois alqueires (9,68 ha) na fazenda referida linhas atrás, comprometendo-se a trabalhar

na derrubada da mata à formação do pasto. Praticando ali culturas temporárias, o arrendo pago em produtos correspondia a 30% e 25% sobre arroz e milho, respectivamente. O fazendeiro recebeu o pasto formado, no final do contrato, sob forma de renda-trabalho.

Os rendimentos das lavouras foram, sucessivamente, diminuindo em cada ciclo agrícola:

Safra de 1941/42	-	318	sacas de arroz de 60 kilos
" "	1942/43	-	286 " " " "
" "	1943/44	-	140 " " " "
" "	1944/45	-	100 " " " "

Quanto à força de trabalho empregada, esta restringia-se quase que exclusivamente ao esforço individual, com o recurso eventual de *troca de dias* e do *adjutório* de vizinhos.

O lavrador entrevistado atribui seu relativo sucesso, naquele período, ao milagre da fertilidade da terra. Todavia, na sua aparência física, ficaram gravados os sinais resultantes de um regime de trabalho, sobre-humano, na condição de lavrador sem terra. Sob este ângulo, depreende-se que o seu suor, molhando o solo nas longas jornadas diárias de trabalho, realizou o milagre que se materializou em pródigas colheitas (74).

O ciclo anual da prática agrícola representava, para o arrendista, a reiteração de uma rotina vazia de expectativas de mudanças. Os rendimentos dos plantios mal garantiam a nível dos mínimos vitais para o agricultor e sua família.

Embora a produção fosse diversificada, comumente o lavrador dispunha, apenas do excedente do arroz para o mercado, enquanto o milho e o feijão destinavam-se à subsistência. O milho era consumido na engorda de porcos para o suprimento do místico de gordura e carne.

Realizadas as colheitas, trabalhador e proprietário procediam ao acerto de contas: descontados o arrendo e o restante da dívida do ano anterior, sobravam para o lavrador algumas dezenas de sacas de arroz em casca. O valor do excedente, no

circuito comercial, variava conforme a distância entre o local de produção e o ponto ferroviário de exportação.

As condições impostas pelo regime das relações de trabalho suscitavam a mobilidade da mão-de-obra diante de três alternativas que o momento histórico então oferecia: a nova fronteira agrícola, a cidade e, eventualmente, a transitoriedade do garimpo (75).

Face ao papel desempenhado pela pequena produção rural na consolidação da sociedade regional, nessa altura a ênfase passa a ser conferida a esse componente estrutural.

### 3. A IMPORTÂNCIA HISTÓRICA DA AGRICULTURA CAMPONESA

A forma específica de unidade de produção camponesa, sob suas diversas configurações no tempo e no espaço, assume no Brasil expressiva importância histórico-social.

Ocupando uma posição secundária, essa forma de exploração agrícola desempenhou uma função de apoio, nas várias fases e direções do movimento de ocupação e povoamento, no processo de formação nacional.

Suas origens e desenvolvimento estão relacionados com as condições históricas das formas regionais de exploração econômica predominantes orientadas para o mercado externo, a evolução urbana e a penetração da ocupação pelas áreas internalizadas do território brasileiro. A expansão, da pequena produção camponesa, foi intensificada a partir do avanço da fronteira agrícola baseada na policultura.

Os elementos básicos, que caracterizam a prática agrícola na unidade camponesa, são:

- a posse definitiva ou transitória da terra e do instrumental de trabalho;
- a família conjugal representando a unidade de produção, pela utilização da mão-de-obra do grupo. O trabalho da família deve ser entendido como atividade não remunerada;

- a produção de excedentes destinados ao mercado, que decorrem do uso excedente da terra, da força e dos meios de trabalho. A produção do que excede à necessidade de subsistência da unidade de produção (76).

Essa caracterização envolve a noção de agricultura de subsistência, que deve ser entendida como produção do excedente. O fato dessa forma de produção destinar uma margem de excedente para o mercado, fundamenta sua distinção em relação à agricultura de auto-consumo. Esta forma significa um completo auto-abastecimento, correspondendo, por conseguinte, à economia natural (77).

O segmento da produção camponesa se constitui de diferentes formas na sociedade agrícola, gerando uma tipologia social. Envolve os pequenos proprietários e os lavradores destituídos de posse da terra: sitiantes, agregados, moradores e posseiros (78).

Da mesma forma, verifica-se uma variação das designações regionais e tradicionais desse elemento social: caipira, como era conhecido em São Paulo, Minas, Paraná, Mato Grosso do Sul e Goiás; aparece com designação de caicara no litoral paulista; corresponde ao tabaréu do Nordeste; e, caboclo, a denominação mais generalizada (79).

Na pequena produção agrícola tradicional, que coexiste com as unidades organizadas em base capitalista, encontram-se o camponês - posseiro, o camponês - parceiro e o camponês - proprietário. Essa diversidade vincula-se às relações de propriedade da terra. Em consequência, a existência do lavrador camponês, sua luta e sua reprodução são determinadas pelas diferenças e antagonismos das relações de classe (80). Esse componente compõe uma classe, cuja constituição se processou com a expansão capitalista, "como produto das condições dessa expansão. O avanço ou o deslocamento do camponês são determinados pelo avanço do capital sobre a terra" (81).

As raízes do campesinato brasileiro podem ser identificadas em instituições do período colonial, discriminatórias

quanto ao direito à propriedade da terra. De uma parte, assinava-se a interdição da propriedade que atingia os índios aculturados pelo trabalho e os mestiços, estes impedidos de usufruir do direito de herança. Com a proibição da escravidão indígena, no início do século XVII, "o índio e o mestiço entraram para o rol dos agregados da fazenda, excluídos do direito de propriedade, obrigados ao pagamento de tributos variados, desde serviços até gêneros, segundo a época, as circunstâncias e as condições do fazendeiro" (82). De outra parte, a instituição do morgadio assegurava o direito de herança ao primogênito. Os demais herdeiros eram legalmente excluídos, assumindo a condição de agregados na unidade patrimonial. Esse processo de exclusão e empobrecimento social foi em 1835 interrompido com a abolição do morgadio (83). Entretanto, o branco, excluído da propriedade pelo morgadio, tinha a possibilidade de tornar-se proprietário, obtendo uma sesmaria. "Já um mestiço pobre podia abrir sua posse, mas, devido aos mecanismos tradicionais de exclusão que alcançavam o impuro de sangue, dificilmente podia tornar-se sesmeiro (84).

Uma segunda linha interpretativa afirma que a produção camponesa foi formada e desenvolvida no âmbito da monocultura comercial externa, contrapondo-se-lhe o seu caráter de policultura de abastecimento interno. Essa forma de exploração desenvolveu-se espontaneamente e de maneira progressiva durante a primeira fase da agricultura colonial nos séculos XVI e XVII. Esse crescimento vinculou-se à implantação e consolidação da monocultura da cana-de-açúcar, cujo produto final era voltado para o mercado externo. Essa condição conferiu à pequena agricultura um papel secundário e subordinado. Nesse período, floresceram três formas de produção camponesa de amplitude local e intrarregional:

- a brecha camponesa, constituindo um proto - campesinato;
- os lavradores diretamente subordinados aos donos de engenhos; e,
- os pequenos lavradores das áreas interiores do Nor

deste (Agreste e Sertão) (85).

A *brecha camponesa* correspondia aos pequenos cultivos praticados pelos escravos para provimento das necessidades fundamentais do seu consumo, dispondo, dessa forma, do produto do seu trabalho. Essa produção, no sistema escravista, foi considerada mais como conquista do escravo do que propriamente uma determinação da lógica do sistema econômico predonimante. Os escravos, nos dias livres, dedicavam à roça com o consentimento dos senhores. O produto representava um expediente que possibilitava o barateamento dos custos de reprodução da força de trabalho (86).

Os lavradores livres trabalhavam as terras vizinhas e as de propriedade dos engenhos, cultivando gêneros alimentícios, a cana inclusive. Eventualmente atendiam ao consumo da grande fazenda de açúcar (87).

No Agreste, a pequena agricultura consistia na atividade principal, enquanto que, no Sertão, ela coexistia com os latifúndios de criação de gado. Essas duas áreas articulavam-se à zona dos engenhos (Zona da Mata), através de duas formas básicas: de um lado, o capital mercantil, por intermédio das feiras, transferia os excedentes da produção de alimentos para os centros mais populosos; e, de outro, através do estabelecimento das fazendas de gado (88).

Nas grandes unidades de produção - zona canavieira ou fazendas de gado do Sertão - difundiram-se as figuras sociais dos pequenos agricultores, que detinham a posse provisória da terra: *parceiros, agregados, moradores de favor*.

Os pequenos produtores independentes só eram encontrados nas áreas realmente mais isoladas, disseminando a ocupação e praticando uma agricultura com base no sistema de roça. "A parceria floresceu largamente entre os pequenos lavradores independentes, pois era fonte segura de renda, permitindo-lhes passar para a condição de comerciante ou dedicar-se a outras atividades" (89).

Na região do café, a partir do século XIX, verificou-

se a proliferação dos lavradores camponeses, prestando seu trabalho na fase pioneira de abertura das fazendas e na formação das lavouras cafeeiras. O camponês recebia o pagamento em dinheiro por milheiro de pês formados, desenvolvendo os cultivos de gêneros de subsistência no arruamento dos cafezais. Nas circunvizinhanças - terras impróprias para o café - praticavam a chamada agricultura caipira.

A colonização estrangeira no Sul, iniciada em 1824, marcou o espaço brasileiro com novos focos de pequena agricultura tradicional. Os colonos, na etapa de assentamento, praticavam uma agricultura essencialmente de subsistência. Posteriormente, implantavam a agricultura comercial, cujas bases diferenciam da agricultura nacional de abastecimento, fundamentada na policultura. *"Os imigrantes, ao contrário, não plantavam senão dois ou três produtos para venda, complementares entre si (produtos de safra e de entre-safra)"* (90).

Nas áreas do extremo Sul, dominadas pelas estâncias de gado, até o início deste século, a produção agrícola camponesa complementar era praticada nos vales úmidos. Da mesma forma, os intervalos entre duas estâncias foram ocupados pelos pequenos lavradores. *"Quando da concessão de sesmarias, eram deixadas entre elas faixas de terrenos que continuavam pertencendo ao governo; era o meio de que se lançava mão para procurar impedir as questões de terra. Povoados e vilarejos, no Sul, se instalaram nessas faixas"* (91).

No Nordeste, com a abolição da escravatura e, mais tarde, com a transição do engenho para a usina açucareira, surgiram novas formas de produção camponesa: o morador de condição ou cambão, que, nas grandes fazendas, dispunha de moradia e parcela de terra para suas culturas de subsistência, obrigando-se à prestação de jornadas de trabalho nas plantações de cana. Nas fazendas de usina e de fornecedores de cana, a pequena policultura era mantida pelos moradores de condição e foreiros (parceiros) (92). O Agreste nordestino permaneceu como área de pequena produção alimentar.

Entretanto, o grande movimento de abertura de amplas fronteiras agrícolas, pós 30, ofereceu condições para a proliferação das pequenas propriedades agrícolas dominadas pelas formas primitivas de produção. Essas unidades formavam-se através de vendas gradativas de pequenas parcelas das grandes propriedades e de loteamento de terras públicas e particulares.

No capítulo seguinte, aborda-se a função específica da cidade nos limites da unidade do processo de incorporação da região pela economia de mercado. E, finalizando, procura-se destacar as singularidades sociais da organização do espaço da fronteira agrícola.

## NOTAS DO CAPÍTULO II

- (1) LOPES, Juarez Rubens Brandão. Do Latifúndio à Empresa. Unidade e Diversidade do Capitalismo no Campo. P. 13. Petrópolis, Ed. Vozes - CEBRAP, 1981.
- (2) IANNI, Octávio. Estado e Planejamento Econômico no Brasil (1930-1970). p. 18, 3a. ed., Rio de Janeiro, Ed. Civilização Brasileira, 1979.
- (3) OLIVEIRA, Francisco de. "A Economia Brasileira: Crítica à razão Dualista". Questionando a Economia Brasileira, 3a. ed., Seleções CEBRAP 1: 5-78, São Paulo, Ed. Brasiliense, 1977.
- (4) Idem, ibidem, p. 26.
- (5) Idem, ibidem, p. 15.
- (6) BECKER, Bertha. Geopolítica da Amazônia. A nova fronteira de recursos, p. 167, citando Francisco de Oliveira, Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1982.
- (7) GOLDENSTEIN, Léa e SEABRA, Manoel. "Divisão Territorial do Trabalho e Nova Regionalização". Revista do Dep. de Geografia - USP, 1: 21-47, São Paulo, 1982.
- (8) BALÁN, Jorge. "Migrações e Desenvolvimento Capitalista no Brasil: Ensaio de Interpretação Histórico-Comparativa". Estudos CEBRAP 5: 5-79, São Paulo, Ed. Brasiliense de Ciências Ltda. 1973.
- (9) MARTINS, José de Souza. Os Camponeses e a Política no Brasil. p. 177. Petrópolis, Ed. Vozes, 1983.
- (10) Idem. Capitalismo e Tradicionalismo. p. 45, São Paulo, Liv. Ed. Pioneira, 1975.

- (11) Idem, ibidem, p. 47.
- (12) Relatório do Interventor Federal de Goiás: 1930/33, enviado ao Chefe do Governo provisório, p. 156.
- (13) PEREIRA, José da Costa. Carta dirigida ao Diretor da revista Informação Goyana, de Campo Formoso (Orizona), em 15/4/1931. I.G. XV (XV-8): 56, mar/1931.
- (14) Relatório do Interventor Federal de Goiás: 1930/33. Op. cit., p. 151.
- (15) BALÁN, Jorge. Op. cit., p. 44.
- (16) Relatório do Interventor Federal de Goiás: 1930/33. Op. cit., p. 155.
- (17) Ibidem, p. 155.
- (18) Ibidem, p. 157.
- (19) FLEURY, J. Hercílio. "O Sul de Goiaz e suas esperanças". I.G. XVII (XVII-11): 70, jan/1933.
- (20) PALACIN, Luis "A Construção de Goiânia e o Desenvolvimento de Goiás". Separata dos Anais do VII Simpósio Nacional dos Professores Universitários de História, p. 747-784. Belo Horizonte, 1973. Ed. ANPUH-USP, São Paulo, 1974.
- (21) Relatório do Interventor Federal de Goiás: 1930/33. Op. cit., p. 121.
- (22) "A Mudança da Capital do Estado". I.G. XVII (XVII-11): 83-84, jun/1933.

- (23) Jornal Correio Oficial 29/05/1934, p. 4.
- (24) PALACIN, Luis. Op. cit., p. 765.
- (25) Idem, ibidem, p. 774.
- (26) CHAUL, Nasr N. Fayad. A Construção de Goiânia e a Transfe  
rência da Capital. P. 113, citando Ofélia S. do N. Monte*ir*  
ro. Dissertação de Mestrado, UFGO, Goiânia, 1984 (mimeo  
grafada).
- (27) Entrevista com o sr. Agostinho de Pina, Anápolis, em 18/  
06/73.
- (28) No Velho "Mato Grosso" de Goiás, encontrava-se uma grande  
variedade de madeiras de inúmeras utilidades, sendo que  
as apropriadas para construção eram cedro, jacarandã,  
aroeira, peroba, jatobã, vinhático, ipê ou pau d'arco,  
pau-santo, pau-marfim ou pequiã, óleo, cangerana, bálsa  
mo, canela, moreira, sucupira, gonçalo-alves, tamboril,  
pau-rosa etc. "Zonas Naturaes e Agrícolas de Goyaz".  
I.G. XV (XV-12): 84-85, jul/1931.
- (29) Para avaliação da capacidade de carga do carroção no to  
cante ao carro de boi, ressaltou-se o primeiro, que, pu  
xado por três juntas de bois, transportava 600 tijolos  
ou 6m de lenha. O carro exigia, para tração, no mínimo  
seis juntas de bois e, com essa formação animal, podia  
carregar 1.000 tijolos ou 8 a 10m de lenha.  
O informante conduzia pedras em carroção para as obras  
de construção de Goiânia.  
Entrevista com o sr. Geraldo Cândido de Rezende, reali  
zada em Anápolis, em 26/10/85.
- (30) CHAUL, Nars N. Fayad. Op. cit., p. 103.

- (31) SILVA, Sérgio. Expansão Cafeeira e Origens da Industrialização no Brasil, p. 73. São Paulo, Ed. Alfa-Omega, 1976.
- (32) WIRTH, John D. O Fiel da Balança. Minas Gerais na Federação Brasileira, 1889-1937, p. 62. Rio de Janeiro, Ed. Paz e Terra, 1982.
- (33) QUEIROZ, Maria Isaura Pereira de. Cultura, Sociedade Rural, Sociedade Urbana no Brasil (ensaios), p. 40. Rio de Janeiro e São Paulo, ELTC-EDUSP, 1978.
- (34) Censos de 1920/40/50. A área inicial do município de Goiânia, em 1935, compreendia os ex-municípios de Campinas e Hidrolândia, o distrito de Guapó e partes dos municípios de Anápolis e Bela Vista. Essa superfície foi temporariamente (1938/43) acrescida com a incorporação do município de Trindade, o que explica os altos índices de crescimento populacional de Goiânia nos resultados censitários de 1940.
- (35) CASSETI, Walter. Síntese Analítica das Bases Físicas do Estado de Goiás, p. 56. Coleção Estudos Goianos. Goiânia, Fundação INDUR, 1979.
- (36) Idem, ibidem, p. 55.
- (37) FAISSOL, Speridião. O "Mato-Grosso de Goiás", p. 31. Rio de Janeiro, Serviço Gráfico do IBGE, 1952.
- (38) Idem, ibidem, p.32.
- (39) CASSETI, Walter. Op. cit., p. 76.
- (40) SILVA, J. F. Graziano da. Progresso Técnico e Relações de Trabalho na Agricultura, p.22. São Paulo, Ed. Hucitec, 1981.

- (41) SILVA, Sérgio, citando Pierre Dennis. Op. cit., p. 72.
- (42) Em 1935, o jornal O Anápolis, registrava vendas de fazendas, *negócios em voga*. Corretores: Odorico Silva Leão, em Anápolis e João Caldas, em Itaberaí. Jornal O Anápolis, 11/4/1935, p. 3.  
Anúncios de vendas de terra, citando o corretor Aloísio de Freitas, em Inhumas. Jornal O Anápolis, 6/2/1938, p. 5.
- (43) Jornal O Anápolis, 7/4/1935, p. 2 e 6/6/1937, p. 2.
- (44) FAISSOL, Speridião. Op. cit., fig. 96.
- (45) AZEREDO FILHO, Francisco. Corografia e História do Município de Anápolis, p. 41. Dep. de Estatística e Publicidade do Gov. Municipal de Anápolis, 1937.  
As terras do distrito de Nerópolis já haviam sido ocupadas, quando o Estado arrolou-as (1918) como patrimônio da Faculdade de Direito de Goiás, atendendo a exigências burocráticas do processo de reconhecimento da unidade escolar.
- (46) Jornal O Anápolis, 17/1/1943, 29/9/1946 e 21/8/1947. Entre 1930/35 surgiram os núcleos de Matão, Goianápolis e Pau-Terra. Os dois primeiros constituem, atualmente, os municípios de Ouro Verde e Goianápolis, enquanto o terceiro aglomerado corresponde ao distrito de Interlândia no município de Anápolis.
- (47) As lojas estabelecidas na zona rural eram de propriedade de João Calixto e José Sahium, respectivamente. A máquina de beneficiar arroz e café funcionou na fazenda de Deguer José Isaac.
- (48) LOPES, Juarez Rubens Brandão. Op. cit., p. 19.

- (49) Censo Agrícola de 1950.
- (50) Censo Agrícola de 1940.
- (51) Censo Agrícola de 1940.
- (52) CANCIAN, Nadir Aparecida. Cafeicultura Paranaense: 1900-1970. Estudo de Conjunturas. p. 70. Tese de Dotouramento FFLCH-USP, 1970 (mimeografada).
- (53) Jornal O Anápolis, 30/6/1935, p. 2.
- (54) Jornal O Anápolis, 22/11/1935, p.3.
- (55) Censos Agrícolas de 1940/50.
- (56) SILBER, Simão. "Análise da política econômica e do comportamento da economia brasileira durante o período 1929/1939", p. 173 - 207. Formação Econômica do Brasil. A experiência da industrialização. São Paulo, Ed. Saraiva, 1977.
- (57) IANNI, Octavio. Op. cit., p. 16.
- (58) Censo Agrícola de 1940.
- (59) Censo Agrícola de 1950.
- (60) "Crise de Goiás", artigo transcrito do jornal "Diário Carioca", ed. de 27/8/48. Jornal "O Anápolis", 29/8/48, p.2.
- (61) Censo Agrícola de 1950.
- (62) IANNI, Octavio. Op. cit., p. 96.

(63) REIS, Fidelis. "Zebu, Riqueza Nacional". Transcrito do jornal Correio da Manhã, ed. de 18/4/1946. Jornal O Anápolis, 24/4/47, p. 1.

(64) Censo Agrícola de 1940.

Speridião Faissol estudando a área no decênio de 1940, considerou como pequenas propriedades, no Velho "Mato Grosso", o limite de 50 ha e, para as médias, o de 250 ha. Op. cit., p. 82.

(65) Censos Agrícolas de 1940/50.

A escala de produção, segundo os critérios adotados no Censo Agrícola de 1950, era:

- agricultura em pequena escala: estabelecimentos com área de colheita inferior a 20 ha;
- agricultura em grande escala: estabelecimentos com área de colheita igual ou superior a 20 ha;
- pecuária em pequena escala: estabelecimentos com rebanhos inferiores a 200 cabeças ou 100 vacas reprodutoras; e,
- pecuária em grande escala: estabelecimentos com rebanhos de 200 ou mais cabeças ou 100 vacas ou mais reprodutoras.

(66) Entrevista com o sr. Geraldo Cândido de Rezende. Anápolis, 15/5/1983.

(67) A escala de produção, de acordo com os critérios adotados no Censo Agrícola de 1940, era:

- agricultura em pequena escala: estabelecimentos com culturas anuais ou permanentes até 50ha;
- agricultura em grande escala: estabelecimentos com culturas anuais ou permanentes de mais de 50 ha.

Os critérios para o levantamento quantitativo, da criação de gado, correspondem aos do Censo Agrícola de 1950, conforme nota anterior (65).

Em 1950, as pequenas unidades de produção representavam 44,6% do conjunto dos estabelecimentos, enquanto que as de tamanho médio correspondiam a 44,7%. As unidades pastoris em grande escala somavam 8,2% ao lado de 3,2% de unidades de criação em pequena escala.

- (68) Dados extraídos dos Censos Agrícolas de 1940/50.
- (69) OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. "A Pequena Produção Agrícola Mercantil no Brasil". Anais do 5º Encontro Nacional de Geógrafos. Contribuições Científicas. Livro 2, Vol. II, p. 179 - 211. Porto Alegre, 1982.
- (70) Entrevista com o sr. Manuel Luis de Sousa. Anápolis, 15/5/83.
- (71) LOUREIRO, Maria Rita. Parceria e Capitalismo, p. 60. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1977.
- (72) OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. Op. cit., p. 191.
- (73) Entrevista com o sr. João Ângelo Sobrinho. Anápolis, 15/5/1983.
- (74) Idem.
- (75) Dados concretos extraídos do discurso do senador Domingos Velasco, proferido no Senado da República sobre as condições precárias de comercialização da safra de Goiás em 1951 (5 milhões de sacas de arroz) - 12/4/1951. Jornal O Anápolis, 26/4/1951, p. 1.
- (76) SILVA, J. F. Graziano da. (Coord.). Estrutura Agrária e Produção de Subsistência na Agricultura Brasileira, p. 10. São Paulo, Ed. Hucitec, 1978.

- (77) Idem, *ibidem*, p.3.
- (78) MARTINS, José de Souza. Camponeses e Política no Brasil, 2a. ed., p. 40. Petrópolis, Ed. Vozes, 1983.
- (79) Idem, *ibidem*, p. 21 e 22.
- (80) Idem, *ibidem*, p. 15.
- (81) Idem, *ibidem*, p. 16.
- (82) Idem, *ibidem*, p. 32.
- (83) Idem, *ibidem*, p. 32.
- (84) Idem, *ibidem*, p. 34.
- (85) LINHARES, Maria Yedda e SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. História da Agricultura Brasileira. Combates e Controvérsias, p. 135. São Paulo, Ed. Brasiliense, 1981.
- (86) Idem, *ibidem*, p. 131.
- (87) Idem, *ibidem*, p. 134.
- (88) Idem, *ibidem*, p. 135.
- (89) QUEIROZ, Maria Isaura Pereira de. Op. cit., p. 26.
- (90) Idem, *ibidem*, p. 31.
- (91) Idem, *ibidem*, p. 32.
- (92) Idem, *ibidem*, p. 35 e 36.

### CAPÍTULO III

#### A CIDADE FRENTE À REAFIRMAÇÃO DO CARÁTER RURAL DO ESPAÇO

A urbanização no "Mato Grosso" de Goiás, entre 1930/55, foi um fenômeno social que se incluiu na reestruturação do espaço meridional do Estado, como parte integrante do processo de emergência e domínio das relações capitalistas nas áreas contíguas ao sudeste do Brasil. O surto urbano constituiu-se numa forma social que configurou a diversidade de manifestações do sistema econômico e social predominante. Sob esse ângulo, a constituição da rede urbana, na órbita central que impulsionou a integração econômica, define o processo de aglomeração regional naquele período. A dinâmica urbana representou uma transformação ligada à divisão territorial do trabalho e a uma certa ordem hierárquica de atividades, cuja amplitude se expressa pelos diversos níveis de relações entre cidade e campo.

O modo de integração do centro capitalista com as áreas de produção agrícola, de bases pré-capitalistas, era sustentado por relações de produção, que se materializavam pela intermediação dos núcleos urbanos. Dessa forma, a urbanização e o modo de articulação de formas de produção diversas foram os aspectos provocados pela mesma organização sócio-econômica. Desse intercâmbio, resultaram os atributos qualitativos das

unidades urbanas.

Nas regiões rurais novas ou áreas de fronteira agrícola, até 1940, a combinação da estrada de ferro e das forças de mercado estimularam o surgimento de novas cidades e o florescimento de antigos aglomerados. O conjunto de cidades praticava um extenso sistema de trocas que constituía, do ponto de vista econômico, a rede urbana.

Para o atendimento da demanda do centro industrial, em expansão, as atividades da agricultura ou de produção primária desenvolviam-se junto aos recursos materiais, o que resultou numa ampla dispersão espacial da ocupação. A rede urbana coletava a produção de alimentos e matérias-primas "através de seus tentáculos, constituídos pelas cidades pequenas que penetram a zona rural" (1). Além disso, aqueles núcleos prestavam outros serviços diversos de apoio às áreas rurais circunvizinhas: administração, manutenção da ordem, serviços religiosos, comércio varejista etc.

As cidades de médio porte, segundo o padrão regional, funcionavam como "cabeças de zona"; e, outras vezes, assumiam a posição de ponto de contato de várias zonas. O dinamismo desses centros advinha da atuação como pontos de comercialização dos excedentes agrícolas, complementando o processo de produção.

A expansão urbana fundamentava-se essencialmente no desenvolvimento de funções terciárias, pelo fato de as unidades nuclear áreas agrícolas de baixa produtividade e, portanto, de consumo incipiente de produtos industrializados. Nessas condições, a vitalidade das cidades de fronteira agrícola, da época, repousava no desempenho das atividades redistributivas de gêneros agrícolas e de bens manufaturados.

Tal esquema de relações, entre a rede urbana e o centro capitalista, configurava a subordinação do capital comercial aos interesses do industrial, o que reservava à primeira forma de riqueza o papel de mero intermediário. "O núcleo de concentração urbano-industrial funciona como um centro gerador, em torno do

qual um espaço efetivo é criado, dentro do qual quantidades crescentes de produto excedente são extraídas. O crescimento econômico superior pressupõe tanto boas condições como poder para os que estão no centro urbano colocarem mais - valia de volta à circulação, de tal modo que a cidade funciona como um "pólo de crescimento" para a economia à volta" (2).

Trata-se objetivamente do intercâmbio em sentido restrito ou interno, segundo Lipietz, que corresponde ao interrelacionamento básico do processo de integração econômico-social em âmbito nacional. As relações de produção naquele estágio de desenvolvimento, conforme referências feitas no capítulo anterior, geraram novas desigualdades regionais de caráter acentuado. Essa diferenciação que se expressou amplamente no espaço do país, "é uma desigualdade combinada que se produz e reproduz pelos mecanismos do intercâmbio desigual. O que implica em um intercâmbio desigual em favor da região que detém os ramos de mais alta composição orgânica de capital" (3). Desse modo, as relações comerciais "penalizam os ramos com menor composição orgânica e, conseqüentemente, os territórios onde eles dominam a estrutura econômica produtiva" (4).

#### 1. A TRANSIÇÃO DA VILA DE ANTAS À CIDADE DE ANÁPOLIS

A função da cidade, no âmbito do "Mato Grosso" de Goiás, é aqui abordada especificamente, com base no papel histórico da cidade de Anápolis, no decurso do período estudado.

O núcleo urbano em apreço atravessou sua primeira fase social, que se estendeu por quarenta anos, como ponto de passagem na rota do gado e do fumo, a qual cortava a extensão centro-sul de Goiás. O pequeno aglomerado era um marco no isolamento espacial, imposto pelas distâncias, rarefação do povoamento e domínio do latifúndio criador de baixa produtividade.

O processo de expansão do mercado interno começou a refletir sobre as condições sociais da cidade, desde que condi

cionou a implantação do transporte ferroviário no interior ocidental do país. A aproximação paulatina da ferrovia e a posição geográfica do núcleo foram fatores que assinalaram o início de sua fase mais promissora. Na medida em que se acentuava a participação diferenciada de seus habitantes, no processo de produção e distribuição de bens, efetivava-se a estruturação social de classes. Evidencia-se, portanto, que a divisão social do trabalho entre campo e cidade concretizava-se de forma gradual, à proporção que as funções da cidade se ampliavam e diversificavam, notadamente a partir do momento em que o centro tornou-se ponto terminal da linha férrea.

O predomínio da cidade sobre a zona rural aprofundava-se com a presença e a influência crescentes dos comerciantes, que se constituíam como classe dirigente. Essa posição, no decorrer dos tempos, foi se reforçando com a domiciliação urbana dos grandes proprietários rurais.

A natureza do poder era intrínseca às relações de classe, bem como sob o prisma da divisão de poderes e de atividades entre campo e cidade. O poder urbano é também simultaneamente político e econômico (5). A cidade, como sede do poder político, representava o centro de decisões da classe dominante nos limites da área municipal, e, no plano econômico, a divisão de trabalho entre o rural e o urbano definiu as funções econômicas da cidade, que, dependendo das bases infra-estruturais, pôde alcançar grande amplitude social e geográfica (6). O exercício dos poderes políticos e econômicos realizava-se por meio dos canais da administração pública e das relações sociais de produção, respectivamente. Convergindo para a concreticidade dos fatos alusivos a Anápolis, esses são indicativos de que, na transição do século XIX para o atual, manifestava-se um relativo incremento no movimento de ocupação e povoamento no sul de Goiás. No entanto, essa mobilidade social não se fundamentava em condições capazes de gerar o influxo de forças renovadoras. Por essa razão, a urbanização mantinha-se subordinada ao ruralismo dominante, configurada na fragilidade estrutural e funcional dos núcleos.

A vila de Antas somava-se no conjunto de aglomerados que pontilhavam a extensão dos caminhos na sucessão rotineira dos anos. Em 1900, o Estado contava com dezesseis centros populacionais na categoria de cidade (7).

As vilas e cidades sediavam as unidades municipais e suas funções alcançavam limitada amplitude geográfica. Imperava a deficiência das rendas municipais em decorrência da inferioridade dos padrões sociais regionais, submetidos ao domínio das grandes fazendas. O produto da arrecadação dos municípios era insuficiente para o provimento essencial ao funcionamento da administração. Comumente, recorria-se às subscrições entre particulares para auxiliar nas despesas com obras públicas(8).

As funções econômicas ligavam-se à prática comercial desempenhada de forma precária. A fragilidade das vinculações dos centros urbanos, nos planos inter e intrar-regionais, apresentava-se como agravante e de ação limitativa. O lento desenvolvimento das formas urbanas era cadenciado pelo ritmo do deslocamento das comitivas de tropeiros e das boiadas tangidas em direção aos mercados dos centros mais populosos e distantes(9).

As atividades de comércio eram regularmente exercidas pelas casas de negócios e, em caráter ocasional, pelos comerciantes tropeiros e mascates. Desde o final do século XIX, sírios e libaneses começaram atuar no sul de Goiás, com a penetração da linha férrea da Mogiana no Triângulo Mineiro. Eram popularmente conhecidos pela denominação de "otomanos" (10).

As cidades dispunham de acomodações rudes, os *poucos de tropeiros*, com pastagens fechadas nas imediações: eram postos de alojamento para os negociantes ambulantes e carreiros.

O maior volume de transações de comércio efetuava-se por ocasião das festas religiosas, geralmente em homenagem ao santo padroeiro do núcleo. As festas atraíam os moradores das áreas rurais vizinhas, que participavam dos ofícios religiosos e aproveitavam a oportunidade anual para realizar suas compras.

As festas de maior repercussão social - as romarias - tinham uma maior amplitude espacial.

Por ocasião das romarias, até mesmo os comerciantes estabelecidos deslocavam-se com seus lotes de burros carregados de mercadorias, para aproveitar a oportunidade de vendas, dada à grande concentração de devotos (11).

A presença da igreja constituía-se, pois, no marco físico e sócio-religioso que centrava o quadro urbano. A função religiosa e social conferia ao núcleo urbano a posição de ponto de encontro das populações rural e citadina. A festa religiosa era a culminância do ciclo anual da vida social de determinada zona rural. A existência de boa parte das cidades tiveram início a partir da construção de uma simples capela. A função religiosa assegurava a estabilidade do aglomerado nascente e servia de "*elo permanente para sua escassa população*" (12).

A vila de Antas, em 1902, retratava os traços gerais do nível geral dos núcleos urbanos da região: constituía-se num aglomerado de 105 casas, com 632 habitantes. Cinco anos depois, a pequena vila foi elevada à categoria de cidade, com a denominação de Anápolis, uma homenagem à padroeira do lugar (13). Entre 1900/10, vinte e cinco núcleos goianos formavam o conjunto administrativo na posição de cidade.

A partir de 1910, com o início das obras da via ferroviária, que em breve deveria penetrar em Goiãs e a expectativa de sua chegada à cidade de Anápolis, em poucos anos, despertou grande interesse pelas novas oportunidades que adviriam no sentido especificamente urbano.

A posição geográfica de Anápolis desempenhou um papel preponderante no seu desenvolvimento, favorecendo a sua função estratégica de ponto de convergência de várias regiões.

O núcleo localiza-se num planalto de superfície regular, cujo nível mais alto situa-se entre 1.000 e 1.100m. O lado norte do município, nas proximidades da sede, é cortado pelo divisor das bacias fluviais dos rios Paranaíba e Tocantins.

Essa linha natural corre na direção norte-sul, numa extensão aproximada de trinta quilômetros, infletindo-se para leste. Na área territorial de Anápolis, o divisor é formado por um planalto nivelado, de cobertura vegetal campestre, favorecendo a irradiação de vias de transporte (14). De outra parte, a cidade formou-se na posição de marco inicial leste da grande mata que cobria a maior parte do espaço municipal.

A perspectiva da linha férrea, cortando as terras de Anápolis de leste para oeste, foi delineando, aos poucos, a sua função de nó de transporte e comunicação. Transferia-se para Anápolis, em novas bases tecnológicas e sociais, a função histórica desempenhada pela cidade de Pirenópolis desde os tempos coloniais: ponto de conexão das vigas goianas do sul e do norte (as estíadas do sudeste e do norte) (15).

O avanço da estrada de ferro em terras de Goiás influenciou direta e indiretamente o processo de urbanização. Todavia, essa ação, até certo ponto, foi atenuada em vista da lentidão e da descontinuidade do ritmo dos trabalhos de construção dos trechos que compõem a estrada. A implantação desse meio de transporte estendeu-se por um período de mais de quatro décadas (1910/1950), o que permite identificar, pelo menos, sete etapas:

1a. - compreende a construção do ramal da Mogiana, a partir de Araguari (Minas) até Goiandira (Goiás);

2a. - construção do primeiro trecho da Estrada de Ferro de Goiás: Goiandira - Catalão - Ouvidor, permanecendo estacionado à espera da extensão, desde Patrocínio, da ferrovia Oeste de Minas;

3a. - implantação da linha de Goiandira a Roncador, à margem esquerda do rio Corumbã, onde os trabalhos foram interrompidos de 1915 a 1921;

4a. construção da ponte sobre o Corumbã e prosseguimento (1922) da estrada até Tavares (Vianópolis, em 1924);

5a. - construção do trecho entre Tavares e Anápolis entre 1924/35;

6a. - ligação de Ouvidor com a Rede Mineira de Viação (nova denominação da Oeste de Minas), em 1944; e, finalmente,

7a. - a conclusão da linha entre Leopoldo de Bulhões e Goiânia, em 1950, quando Anápolis, na condição de ponto terminal da ferrovia desde 1935, passa à posição de ramal.

Os influxos dinamizadores do meio de transporte ferroviário começaram a se desdobrar, na direção do norte, através da cidade paulista de Campinas, que permaneceu na posição de "boca de sertão" durante as décadas de 1870/80. Essa função foi paulatinamente transferida às principais cidades do Triângulo Mineiro, com a construção da linha da Mogiana.

Na medida em que a ferrovia ia cortando os espigões, sua influência se materializava com o surgimento de novos núcleos e vitalização de antigos. A estação ferroviária representou um novo tipo de embrião de cidade. *"Muitas cidades tiveram como sementes as pequeninas e solitárias estações de paradas dos trens de ferro, as pontas de trilhos ou paradas intermediárias, destinadas a receber a produção agrícola das fazendas próximas"* (16). Na antiga ou na nova cidade, a estação ferroviária passou a nuclear a vida social, constituindo-se num marco de destaque na estrutura urbana.

A interiorização da ferrovia provocou a extensão da rede urbana sob o comando de São Paulo, com a sequência linear dos núcleos nas amplidões do oeste. Algumas cidades viveram um desenvolvimento mais intenso sob o impulso dos mecanismos das relações inter-regionais. Em consequência de suas posições, essas cidades exerceram a função de centros de intermediação do processo de dominação do capital urbano-industrial sobre vastas regiões agrícolas.

Os núcleos urbanos de Goiás, originários de estações ferroviárias, são: Ananguera, Cumari, Goiandira, Ouvidor, Uruaí, Roncador, Pires do Rio, Tavares, Leopoldo de Bulhões. Des

ses, apenas o arraial de Roncador desapareceu face ao acelerado desenvolvimento de Pires do Rio. A presença da linha ferroviária abriu uma fase de prosperidade para Catalão e Bomfim (Silvânia), antigos núcleos fundados na era colonial. Outros, que haviam surgido no século XIX, encontraram oportunidade de expansão: Ipameri e Anápolis.

Indiretamente, a estrada de ferro facilitou a disseminação dos povoadores, articulando vastas áreas através das estradas de rodagem que convergiam para as estações.

O início do crescimento comercial de Anápolis, situa-se em 1911, quando Antonio Luiz de Pina, comerciante tropeiro de Pirenópolis, estabeleceu-se ali com a fundação da loja *A Rainha da Barateza*. Logo depois, em 1913, Miguel João Alves, procedente de Catalão, fixou-se como comerciante, sendo o primeiro elemento de nacionalidade síria a residir em Anápolis. Posteriormente, com a chegada de outros imigrantes, definiu-se a formação da colônia sírio-libanesa, cujos membros, em número sempre crescente, contribuíram decisivamente para a expansão econômica da cidade.

De Pirenópolis, chegaram também os irmãos Américo e Albérico Borges de Carvalho, dedicando-se às atividades comerciais, com o segundo instalando a Casa ABC em 1919.

As lojas de maior porte, com estoques diversificados, constituíam-se em verdadeiros armazéns gerais, cujas mercadorias principais eram chapéus, calçados, drogas, arreios, fazendas, armas e munições, armarinhos, ferragens, gêneros secos e molhados etc. (17). Para melhor e completo atendimento de fregueses procedentes de zonas mais distantes, os estabelecimentos comerciais dispunham de ranchos para tropeiros. Essa modalidade de serviço era explorada também por elementos que não possuíam casas de negócios. Nessa condição, quatro estalagens funcionaram na cidade durante o segundo e terceiro decênios deste século (18).

O crescimento espacial do núcleo foi se processando paralelamente ao incremento comercial e dos serviços. O sítio

inicial apresentava traçado irregular sobre o primeiro terraço do ribeirão das Armas, cujo nível é de cerca de 100 metros abaixo da superfície do planalto circundante (19). Em 1917, iniciou-se a expansão da cidade na direção oeste, através da ocupação do segundo terraço do sítio, esboçando-se a cidade alta, fazendo recuar as pastagens da fazenda Catingueiro (20).

Dois fatores foram decisivos para o desenvolvimento e mudança das feições iniciais do centro urbano, dado ao impulso social que provocaram: a finalização das obras da estrada de rodagem que ligou Anápolis com o ponto terminal da estrada de ferro (Roncador, em 1920; e, o reinício da implantação da via férrea, em 1921, que reanimou as expectativas da sua chegada em tempo breve (21).

A partir de então, as atividades comerciais foram se ampliando, acompanhadas pela instalação de equipamentos que passaram a conferir, de forma crescente e diversificada, maior dinamismo às funções sociais da cidade.

Nos primeiros anos da década, contavam-se mais cinco lojas; u'a máquina para beneficiamento de arroz e café, e, ainda, a primeira usina para geração de luz e energia, começando-se as primeiras casas de alvenaria (22).

Em 1922, fixou residência em Anápolis o primeiro médico, pois até então esse serviço era prestado por profissionais itinerantes (23). Em 1925, chegou à cidade o dr. James Fanstone, de origem inglesa, que havia terminado o curso de especialização em doenças tropicais na cidade de Londres. Fixou residência na cidade e pouco depois, em 1927, fundou a Casa de Saúde de Anápolis. Os serviços médico-hospitalares passaram a receber, posteriormente, o apoio de uma organização missionária protestante da Inglaterra. Esse apoio permitiu a ampliação das instalações da entidade, que passou a denominar-se Hospital Evangélico Goiano. Desenvolveu-se, ali, uma ampla cooperação com os serviços assistenciais à população da zona pobre de Anápolis. Por outro lado, os serviços médicos prestados, dispondo de equipamentos modernos, atingiram um raio de ação que

ultrapassou os limites estaduais. A organização atuou, também, como centro de divulgação do evangelismo protestante em Goiás (24).

O aumento populacional estimulou os primeiros empreendimentos imobiliários, os loteamentos na parte alta de Anápolis ou cidade nova, surgindo, assim, a vila Guarani e o bairro Catingueiro. A administração municipal, visando a assegurar a regularidade da forma urbana, procedeu ao loteamento de parte da fazenda Catingueiro. A área destinada à ocupação urbana foi previamente oficializada como condomínio da Intendência Municipal (25).

Em 1931, a cidade contava com 3.500 habitantes, figurando como sede do município com maior índice de produção no Estado. O desenvolvimento urbano advinha do funcionamento de 8 máquinas de benefício da produção agrícola, curtumes, oficinas de fabricação de calçados e arreios. Ao mesmo tempo, Anápolis firmava-se como centro exportador de gêneros da economia rural. Os principais volumes exportados naquele ano foram: 50.000 sacas de arroz e 15.500 de café, 5.000 arrobas de fumo e 8.000 rezes. No setor financeiro, destacava-se a atuação de Antonio Luiz de Pina, sócio da casa bancária Amorim & Cia., de Araguari (Minas) e também correspondente dos bancos do Brasil e Hipotecário e Agrícola de Minas Gerais (26).

Com a solução definitiva do percurso da linha férrea dentro do perímetro urbano e, posteriormente, o lançamento da pedra fundamental (1933) no local onde se ergueria a estação ferroviária, os interesses locais convergiram para outro problema máximo de Anápolis: a abertura de estradas intermunicipais.

Às vésperas da inauguração do transporte ferroviário, em 1935, a principal ligação rodoviária do núcleo se fazia com Inhumas, Itaberaí e Cidade de Goiás. Esta era então a estrada de maior importância econômica no Estado e se encontrava em precário estado de conservação (27).

Em 14/07/1935, partia de Anápolis a primeira composição ferroviária, levando sete vagões carregados com 1.916 sacas de arroz e café rumo a Araguari, ponto de conexão com a estrada de ferro da Mogiana. A vila de Antas conquistara, definitivamente, a posição de cidade e a condição básica de desenvolver-se como centro regional de comércio e prestação de serviços.

## 2. A NOVA FRONTEIRA AGRÍCOLA E A EXPANSÃO DAS FUNÇÕES URBANAS DE ANÁPOLIS

Anápolis permaneceu como terminal da ferrovia de Goiás até 1950, tornando-se ponto regional de conexão com as rodovias intermunicipais, que foram sendo abertas paulatinamente. A articulação das vias de transporte favoreceu a integração sócio-econômica da cidade na extensão norte da malha urbana da capital paulista, garantindo-lhe a posição de centro regional, de primeira categoria, na hierarquia urbana da citada rede(28).

O caráter estratégico resultante da condição de nó de comunicações, acrescido da ação de estímulos de ordem conjuntural, estimulou a ampliação das funções de intermediação das relações interregionais e a conseqüente expansão urbana.

As atividades de apoio exigidas pelos trabalhos de construção de Goiânia abriram grandes oportunidades, em Anápolis, para o comércio de bens manufaturados e atividades industriais de processamento de madeira e argila. O intercâmbio foi favorecido com a abertura da rodovia ligando Anápolis à nova capital, entre 1936/39 (29).

O deslocamento da fronteira agrícola, na direção norte e oeste do eixo Goiânia - Anápolis, teve início no final da década de 30: o povoado de Uruana surgiu, em 1938, como núcleo de apoio à ocupação da faixa drenada, pelo rio Urú, na alta ba

cia do Tocantins. No mesmo ano, dois novos núcleos assinalaram o avanço da frente agrícola na extensão oeste: Firminópolis e Córrego do Ouro.

A ocupação de novas terras passou a contribuir, diretamente, com o crescimento do comércio atacadista anapolino, através da captação da produção agrícola, além dos limites do Velho "Mato Grosso".

Em 1937, as vendas externas realizadas em Anápolis contribuíram com 621:638\$200 (36%) para as rendas de exportação da estrada de ferro. Quatro anos depois, em 1941, essa contribuição ascendeu para 3.798:860\$800, quantia correspondente a 40% da receita total da estrada (30).

A população da cidade crescia de 7.559 habitantes em 1937, para 9.486 em 1940, compondo o pequeno grupo de cidades goianas com mais de 5.000 habitantes: Goiânia (12.005), Cidade de Goiás (7.890) e Ipameri (7.107) (31).

Nos primeiros anos do decênio de 1940, dois outros fatores passaram a atuar decisivamente na economia regional, com repercussão sobre o dinamismo funcional da cidade de Anápolis: a nova conjuntura que se abriu, com a Segunda Guerra Mundial, de efeitos favoráveis na expansão do mercado interno, e a implantação de um núcleo da colonização agrícola federal na parte norte do "Mato Grosso" de Goiás.

O presidente Vargas, quando de sua visita a Goiânia em 1940, oficializou o início da Marcha para o Oeste, preconizada desde 1938 (32).

A política de povoamento e colonização desenvolvida pelo governo federal, a partir dos anos 40, constituiu-se numa expressão das iniciativas de conteúdo ideológico nacionalista, que orientavam a ação administrativa do Brasil pós 30. *"Nos anos de 1930/45, o nacionalismo passou a ser um elemento importante nos debates sobre problemas políticos e econômicos brasileiros. Nesses anos, o nacionalismo passou a figurar de modo mais frequente nos discursos dos governantes, nas diretrizes constitucionais e nas próprias realizações do*

governo" (33).

Em relação ao desenvolvimento econômico, dentre os diversos problemas, figurava a necessidade de se promover a integração nacional. A medida básica e efetiva vinculava-se à ocupação territorial através do empreendimento da colonização oficial dirigida. Nesses termos, a colonização deve ser entendida como uma forma política de orientação do povoamento e ocupação, bem como, conseqüentemente, de integração territorial e social.

A política nacional de colonização, sob o prisma ideológico, cristalizou-se no conceito de "Marcha para o Oeste" ou de "imperialismo interno" de Getúlio Vargas, incluído no programa do Estado Novo. A estratégia consubstanciava-se na afirmação de que "o verdadeiro sentido de brasilidade é o rumo ao Oeste" (34). Foi ainda o próprio Presidente que declarava, em 1940: "o programa "Rumo ao Oeste" é o reatamento da campanha dos construtores da nacionalidade, dos bandeirantes e dos sertanistas, com a integração dos modernos processos de cultura. Precisamos promover essa arrancada, sob todos os aspectos e com todos os métodos, afim de suprimos os vácuos demográficos do nosso território e fazermos com que as fronteiras econômicas coincidam com as fronteiras políticas. Eis o nosso imperialismo" (35).

Para a efetivação das medidas práticas concernentes à abertura de novas áreas e à interiorização do povoamento, criou-se, em 1938, o Departamento Nacional de Imigração e da Divisão de Terras. Esse órgão, que, além de outras atribuições, controlava a entrada de imigrantes, em decorrência das medidas de restrição à chegada de estrangeiros. A Fundação Brasil Central foi outro órgão que surgiu com o objetivo de promover o desbravamento e a colonização da região, notadamente as extensões dos rios Araguaia e Xingu (36). O programa do referido Órgão definia-se pela "tarefa de fixar e melhorar o nível cultural da população local. Desbravar, entrar - mas para ficar" (37). Sob essas perspectivas, a Fundação Brasil Central, numa primeira etapa, desempenharia um trabalho de natureza desbravadora e, na segunda, desenvolveria o povoamento e a colonização.

Em linhas gerais, a orientação das migrações internas compreendia o deslocamento de populações do Nordeste para as zonas mais produtivas de São Paulo, onde havia escassez de braços para o trabalho; para a Amazônia, em vista de haver ali grande disponibilidade de terras; e, finalmente, para as áreas despovoadas do Centro-Oeste, as correntes humanas deveriam ser encaminhadas para promover a exploração econômica (38).

A realização do programa de povoamento e colonização envolveria a União e as unidades estaduais. "*Aos Estados cumpre inventariar suas terras devolutas, facilitando a formação de colônias, quer pela afluência de elementos nacionais, quer pela imigração*" (39).

A proposição da política de ocupação e desenvolvimento do Estado Novo retomava a prática da migração associada à colonização, vinculada à pequena propriedade, prática que fora interrompida com a expansão cafeeira na Velha República (40).

Entre 1941/43, foram criadas as colônias agrícolas nacionais de Goiás, Amazonas, Pará, Maranhão e Mato Grosso, bem como ainda vários núcleos específicos (41).

A primeira medida concreta para a implantação da Colônia Agrícola Nacional em Goiás (CANG) teve início imediatamente à sua criação, em 1941, com as obras de construção da rodovia federal entre Anápolis e o sítio escolhido para sede de sua administração, às margens do rio das Almas. Essa estrada, numa extensão de 142 km, possibilitou, de um lado, a grande afluência de agricultores na implantação da colonização federal e na abertura de outras áreas para a expansão agrícola; e, de outro, a projeção crescente da influência de Anápolis no centro-norte do Estado.

O pioneirismo agrícola ganhou maior expressão com a atuação da administração estadual, que, através do Instituto de Terras e Colonização, empreendeu o loteamento de algumas faixas de terras devolutas, ampliando as possibilidades de acesso mais fácil à propriedade da terra.

Ao norte da CANG, no município de Itapaci, foram lo

teados os antigos latifúndios de Crixás - Assu, Fazendinha, Carretão e Caiamar (42). Essas unidades haviam sido povoadas na fase da mineração, ocorrendo o refluxo da população com o esgotamento das minas de ouro, passando a ser dominadas pela estagnação e isolamento.

Nas proximidades da zona de Uruana, a oeste da CANG, loteou-se uma faixa de terras de primeira - a Mata Azul, onde surgiu o povoado de Carmo do Rio Verde. Na continuidade, em Itapirapuã, procedeu-se à divisão em lotes de uma área constituída de mata e campo.

Na frente agrícola, oeste do "Mato Grosso", os loteamentos oficiais limitaram-se em duas áreas: Firminópolis e Córrego do Ouro. Ali, o incremento pioneiro foi menos intenso, devido às condições precárias da infra-estrutura de transportes.

A abertura e a expansão da nova frente pioneira repercutiam sobre o Velho "Mato Grosso", provocando o refluxo do crescimento da população rural, chegando, mesmo, a esvaziar as áreas de povoamento mais antigo, onde a criação de gado fora consolidada. Nesse caso, enquadrrou-se o distrito de São Francisco, que pertencia ao município de Jaraguã. Entretanto, as outras partes desse município foram ocupadas, surgindo três novos núcleos de população: Rialma, Rianópolis e Goianésia (Calção de Couro). Em torno desse último povoado, formou-se uma importante área agrícola desde o final dos anos 40. Formaram-se empresas agrícolas com base capitalista, florescendo grandes lavouras de café e arroz. Em 1954, enumeravam-se as seguintes unidades: Companhia Agrícola e Pastoril de Goiás, na fazenda São Carlos, com 1 milhão e 400 mil pés de café; as fazendas Poção e Rancho da Mata, com 1 milhão e 450 mil; a fazenda Monte Alegre com 2 milhões; e, a fazenda Itajã, com plantações de 400 mil pés de café e cana de açúcar (43).

A continuação da rodovia federal da sede da colônia (Ceres) a Uruaçu (Santana), iniciada em 1944, permitiu a abertura das primeiras áreas do centro-norte à ocupação agrícola, ultrapassando os limites das matas do "Mato Grosso" de Goiás.



No final do período em estudo (1954), aquela estrada havia alcançado Porangatu (Descoberto) (44).

A infra-estrutura de transportes, por um lado, assegurou a consolidação da cidade de Anápolis na condição de centro coletor e distribuidor de mercadorias, possibilitando a progressão de sua ação nas extensões do norte do Estado. Por outro, constituir-se, até certo ponto, em sério obstáculo ao dinamismo das relações comerciais. As dificuldades de circulação de bens configuraram-se pelo estrangulamento da capacidade de carga do transporte ferroviário e pelas bases precárias do sistema rodoviário regional.

Os efeitos negativos, provocados pelo sistema de transporte regional, não representava um fato isolado e localizado. Tratava-se de um fenômeno nacional, no qual pôde-se identificar os grandes interesses do capital internacional.

Os resultados da Primeira Guerra Mundial provocaram profundas transformações na divisão internacional do trabalho: a hegemonia dos capitais ingleses transferiu para os Estados Unidos, afetando, de forma expressiva, as condições sociais, econômicas e políticas no Brasil.

O sistema de transporte nacional caracterizava-se, até então, pela orientação espacial das ferrovias, que convergiam para os grandes portos, atendendo ao direcionamento do comércio agro-exportador. A instalação desse sistema vinculou-se aos interesses do capital inglês que predominava, no Brasil, desde a abertura dos portos em 1808.

As companhias ferroviárias inglesas foram perdendo o interesse pelos investimentos brasileiros, antes mesmo da crise de 1929. O governo da União foi forçado a encampar vários projetos há muito iniciados, incluindo-se, entre eles, a Estrada de Ferro de Goiás. Depois da Segunda Guerra, "uma importante parcela de reservas cambiais acumuladas durante o conflito foram utilizadas pelo Governo Federal para a aquisição destes ativos, muitos dos quais obsoletos e em acelerada desagregação" (45).

As deficiências da rede marítimo-ferroviária e os altos custos de sua recuperação impulsionaram a tendência de modificação das bases estruturais de transporte, favorável ao rodoviário. Uma alternativa que contraria a situação espacial do Brasil, dada a ocorrência de grandes distâncias a serem percorridas e ao fato de o transporte ferroviário ser o mais apropriado, neste caso, por ser menos caro e mais eficaz (46).

Os investimentos em rodovias corresponderam a uma saída pela linha de menor resistência. Seu papel pioneiro, no período aqui tratado, se impôs diante da ocupação de novas áreas, principalmente pela urgência de acompanhar a expansão das frentes agrícolas e a fácil adaptação do caminhão à topografia das chapadas brasileiras (47).

O transporte rodoviário contribuiu para o reforçamento de funções regionais, assegurando a expansão urbana e a articulação das terras recém-abertas com as áreas mais desenvolvidas.

No Brasil, os investimentos rodoviários iniciais se restringiram aos limites estaduais e municipais, cujas iniciativas partiram de administrações locais, que, algumas vezes, contavam com auxílios financeiros e técnicos do governo central. A abertura da primeira rodovia, entre Goiânia e Anápolis (1936/39), contou com dotação orçamentária federal da ordem de 2:500\$000 (48). Como foi visto anteriormente, a rodovia Anápolis - CANG foi construída com recursos federais, pois tratava-se de um dos requisitos básicos para a instalação da colonização federal em Goiás.

As construções das estradas de rodagem no Estado foram efetuadas quase que exclusivamente pela força humana. Os primeiros equipamentos mecânicos destinados a este setor foram adquiridos, pelo governo estadual, no triênio 1940/42 (49).

Os investimentos federais em grandes eixos rodoviários troncais, de sentido longitudinal, constituíram o início do tráfego em rodovias de longa distância, contribuindo para

maior integração dos espaços sócio-econômicos nacionais. Em 1943, foi elaborado o primeiro plano rodoviário nacional, propondo um sistema composto de linhas longitudinais (norte-sul), transversais (leste-oeste) e ligações de importância entre pontos principais de duas ou mais rodovias. Entre as grandes vias de sentido longitudinal, figurava a Transbrasiliana, destinada a estabelecer, na parte central do país, a ligação entre Belém do Pará e Santana do Livramento no Rio Grande do Sul. Em meados do decênio de 40, teve início a construção do trecho da Transbrasiliana (BR-14) em Goiás, ligando Anápolis-Corumbá-Niquelândia. No final do mesmo decênio, procedeu-se à ligação do trecho Anápolis-Goiânia com Frutal no Triângulo Mineiro, partes integrantes daquela rodovia federal. A construção do novo trecho Anápolis-Goiânia-Itumbiara encontrava-se em execução em 1955 (50).

As primeiras concessionárias de veículos motorizados foram instaladas em Anápolis em 1938/39: as agências da Ford e Chevrolet. No decorrer dos anos 40, surgiram as empresas comerciais concessionárias da General Motor, dos caminhões Fargo e dos carros Plymouth e Chrysler (51).

O caminhão desempenhou em papel sócio-econômico de grande importância para a circulação de cargas e passageiros, ampliando as atividades coletoras da produção agrícola e de redistribuição dos produtos industrializados. Vários comerciantes atacadistas, em Anápolis, dispunham de caminhões para realizar vendas das mais diversas manufaturas aos comerciantes varejistas das cidades menores da região, e diversas empresas transportadoras passaram a operar na cidade. Em 1948, seis transportadoras atuavam no setor de cargas, sendo que quatro delas eram filiais de grandes empresas paulistas, transportando mercadorias de produção local para os grandes mercados nacionais, cujas cargas, de retorno, abasteciam os estabelecimentos atacadistas e varejistas da cidade (52).

O caminhão garantiu e sustentou, assim, a penetração pioneira para as regiões mais afastadas, antes, mesmo, da abertu

Tabela nº 9 - IMPLANTACÃO DE VIAS DE TRANSPORTE EM ANÁPOLIS: 1920/35

Ano	Ferrovia	Rodovia Intermunicipal	Rodovia Municipal	Linhas Aéreas
1920	Roncador	Roncador Inhumas Itaberai	Nerópolis	
1924	Vianópolis			
1926		Vianópolis Silvânia	Souzânia	
1929		São Francisco de Goiás		
1931	Leopoldo de Bulhões	Leopoldo de Bulhões		Correio Aéreo Militar
1935	Anápolis: ponto terminal	Pirenópolis		

Tabela nº 10 - IMPLANTAÇÃO DE VIAS DE TRANSPORTE EM ANÁPOLIS: 1937/55.

Ano	Ferrovia	Rodovia Intermunicipal	Rodovia Municipal	Linha Aérea
1937		Petrolina de Goiás	Nerópolis	
1939		Goiânia Nerópolis	Nova Veneza Damolândia Ouro Verde Goianápolis	VASP
1940				Aerovias do Brasil
1943				
1944	Rede Mineira de Viação	Jaraguá CANG - fed.		Linha Aérea Trans continental.
1945		Itapaci, Uruaçu fed.		
1947		Luziânia		PANAIR
1948				TASA e TCA
1949		Corumbá de Goiás - BR-14		
1950	Goiânia: ponto terminal Anápolis: ramal			
1951		Niquelândia - BR-14		
1954		Goiânia - BR-14 (início construção) Porangatu - fed.		

ra das rodovias. Com o aumento da demanda de cristal de rocha, por ocasião da Segunda Guerra, Anápolis tornou-se centro receptor de grande parte dessa produção extrativista. O transporte por caminhões atingiu os garimpos de Veadeiros, Pium, Piaus, Itaporê, Cristalândia (Chapada), Monte Santo e Dueré. Utilizavam-se os caminhos de penetração, transitáveis apenas na estação seca, fazendo a travessia dos principais cursos d'água em barcos a motor. Essas condições eram comuns, por exemplo, no trajeto entre Anápolis - Brejinho de Nazaré - Porto Nacional. Em Brejinho de Nazaré, a estrada bifurcava, levando à Cristalândia e Dueré (53).

A comercialização de cristal em Anápolis foi incentivada com a inauguração da rota Rio - Miami da Aerovias Brasil, com escalas obrigatórias em Anápolis e Manaus e facultativas em Porto Nacional e Carolina (Ma) (54).

Anápolis expandiu-se como centro regional de coleta e exportação da produção de gêneros agrícolas, do extrativismo mineral, animal e vegetal (cristal, peles silvestres, crinas, cera, mamona). Essas mercadorias eram acrescidas com os produtos da xarqueada local, que fora instalada em 1935, de cortumes etc.

Todavia, a abertura e dinamização da fronteira agrícola no Novo "Mato Grosso" e o conseqüente aumento da produção provocaram o congestionamento da exportação das safras pela estrada-de-ferro.

As condições de funcionamento daquela via tornaram-se obsoletas, persistindo a exiguidade do material rodante e de tração. A diferença de bitola dificultara a conexão com a linha da Mogiana, forçando a baldeação de cargas e passageiros em Araguari (Minas), cuja situação era agravada pela deficiência numérica de pessoal (55).

Durante o período de escoamento da safra de 1941, saturaram-se as condições de tráfego das duas citadas ferrovias, gerando uma situação de congestionamento na circulação de mercadorias. Em agosto daquele ano, 150.000 sacas de arroz perma

neciam estocadas nos armazéns da ferrovia em Anápolis e 14.000 em Araguari. Na safra de 1942, 20% superior à do ano anterior, a retenção das exportações chegou a 60% do volume total (56). Naquele ano, atuavam em Anápolis 17 grandes firmas exportadoras de arroz, café e feijão.

Ao aproximar-se o período da safra de 1943, os cerealistas anapolinos solicitaram o apoio da imprensa carioca para reforçar a campanha empreendida junto aos órgãos federais competentes, objetivando conseguir o aumento do número de unidades cargueiras na safra daquele ano. Anápolis figurava como o principal centro exportador, contribuindo com 2/3 do movimento anual da via férrea de Goiás (57).

Até 1943, a ferrovia tinha suas finanças equilibradas, apresentando sempre superávits. Nos anos seguintes, sua situação tornou-se deficitária devido aos contínuos aumentos de vencimentos de pessoal, crescimento do tráfego de mercados de baixo frete. O motivo principal desse desequilíbrio financeiro da estrada repousava na baixa renda que vigorava desde 1944, sem que ocorresse qualquer alteração substancial no valor dos fretes. Entretanto, a situação de insuficiência fundamental daquela via prevaleceu, não realizando o reaparelhamento estrutural no sentido de adaptá-la às condições sociais e econômicas da região. As insuficiências de dotações orçamentárias chegaram a tal ponto que, em 1946, a direção da estrada estabeleceu uma taxa de 30% sobre todos os fretes, destinada ao pagamento extraordinário do pessoal para a manutenção dos comboios diários. Dessa forma, tentava-se assegurar, em tempo hábil, o escoamento da safra daquele ano (58).

Em 1951, o diretor da estrada, no final do relatório apresentado à direção do Departamento Nacional de Estrada de Ferro, argumentava: "sem a concessão das melhorias indispensáveis e inadiáveis à E. F. Goiaz, o Estado de Goiaz permanecerá com a sua parca economia cada vez mais asfíxiada, exclusivamente pela falta de transportes da sua já vultosa produção que, segundo a previsão da Produção Agrícola para 1951, prevê, em sacos de 60 Kg, mais de 5 milhões de sacos de

arroz; cerca de 3 milhões de sacos de milho e aproximadamente 1 milhão de sacos de feijão. Em vão e contraditórios serão todos os apelos do Governo no sentido de aumentar a produção a fim de baixar o custo de vida nos grandes centros consumidores, sem que sejam envidados todos os esforços para possibilitarem restrições e com ampla prioridade, o escoamento de toda produção acumulada nos centros produtores" (59).

Daí porque os veículos rodoviários passaram a concorrer com a via ferroviária, fazendo o transporte de mercadorias em geral, quer as de pequeno como as de grande peso e volume. O comércio anapolino, principalmente, passou a abastecer-se de produtos adquiridos nos grandes centros industriais, utilizando de forma crescente os meios de transporte rodoviários.

Os empreendimentos que conferiram importância comercial e financeira à cidade resultaram da acumulação do capital comercial, fundada no sistema de intercâmbio entre a cidade e as áreas rurais.

A dinâmica das relações do centro urbano com a economia rural garantia a acumulação que se processava na esfera da circulação. O valor do excedente da produção agrícola variava conforme a distância entre a unidade produtora e o centro de exportação de gêneros da agricultura para os grandes mercados de consumo.

Os comerciantes atacadistas utilizavam mecanismos que facilitavam a expropriação da renda da terra, obtendo maior margem de lucros. Praticavam um sistema de financiamento, oferecendo recursos escassos e irregulares aos agricultores, que recebiam, dos compradores de cereais, a sacaria e pequena importância em dinheiro, quantia que geralmente era insuficiente para o custeio do ciclo anual das lavouras. As mercadorias necessárias ao consumo do lavrador e de sua família, incluindo ferramentas, eram adquiridas no estabelecimento comercial do atacadista. Dessa forma, o comerciante impunha o seu preço ao vender ao lavrador as utilidades que ele necessitava, voltando a impor o seu preço na compra dos produtos das colheitas. A produção rural era sempre colocada em situação de flagrante in

ferioridade e dependência (60).

Eram correntes as queixas contra tal sistema e a imprensa clamava sempre pela necessidade de se criarem condições de financiamento direto aos produtores agrícolas.

Esse sistema, que se fundava nas relações de classe, conferia à cidade as condições de complementar as atividades do processo produtivo. Os lucros advindos da comercialização dos produtos das lavouras foram sendo investidos em equipamentos de beneficiamento e armazenagem. Foram meios que valorizam os gêneros no intercâmbio com os intermediários dos grandes centros urbanos.

A ausência de crédito ao produtor rural e a falta de uma estrutura de comercialização de sua produção resultaram na seguinte afirmação veiculada pela imprensa local: *"Os produtos e as coisas do interior, adquirem valor, depois que passam pelas mãos de inúmeros e gananciosos intermediários"* (61).

O comércio de gêneros agrícola representava o principal ramo de negócio em Anápolis e atraía, preferencialmente, os elementos da colônia sírio-libanesa. Em 1942, entre 17 empresas desse ramo, 7 pertenciam àqueles elementos; e em 1953, 36 firmas, das quais 20 eram de propriedade de membros do grupo (62).

Os capitais acumulados no intercâmbio interregional eram investidos de preferência no próprio setor, com a ampliação de armazéns e equipamentos técnicos para o benefício de arroz e café principalmente. Fora desse ramo, merecem destaque os empreendimentos no setor financeiro, com a criação de três bancos no período enfocado. O Banco Comercial do Estado de Goiás (Goiazbanc), cujas bases foram lançadas em 1940, passando a operar somente em 1942. O Banco Imobiliário do Oeste Brasileiro (Oestebanc), fundado em 1945 e instalado em 1946. A Cooperativa de Crédito Agrícola de Anápolis Ltda, conhecida como *"Banco Rural"*, organizada e registrada em 1951 no Serviço de Economia Rural do Ministério da Agricultura. Essa organização creditícia destinava-se a atender aos pequenos produtores.

No entanto, sua operação, em Anápolis, limitou-se a um período transitório (63).

A ordem de implantação dos estabelecimentos financeiros que operavam na cidade foi sucessivamente relacionada na tabela abaixo de nº 11.

Tabela nº 11 - ESTABELECEMENTOS BANCÁRIOS EM ANÁPOLIS:1930/  
55

Ano	Unidade
1934	Agência do Banco Hipotecário e Agrícola de Minas Gerais
1938	Agência do Banco Comércio e Indústria de Minas Gerais
1939	Agência do Banco de Crédito Real de Minas Gerais
1941	Escritório de representação do Banco do Brasil
1942	Matriz do Banco Comercial do Estado de Goiás
1946	Matriz do Banco Imobiliário e Mercantil do Oeste Brasileiro
1949	Agência da Caixa Econômica Federal
1951	Cooperativa de Crédito Agrícola de Anápolis Ltda (Banco Rural).

Fonte: jornal "O Anápolis", 1935/1955

O movimento financeiro desenvolvia-se através de várias instituições de crédito, muito embora nenhum dos estabelecimentos apontados dispusessem de estrutura especificamente orientada para as reais necessidades do setor produtivo que sustentava a economia regional. Os bancos atuavam em função dos interesses comerciais nitidamente urbanos, operando a prazo curto e juros altos, quase que exclusivamente em descontos de títulos ou empréstimos em conta corrente.

Essas condições eram resultantes da ausência de uma política bancária nacional voltada para a área produtiva agrícola, notadamente ao sub-setor de abastecimento interno.

O dinamismo da frente pioneira agrícola do Novo "Mato Grosso" de Goiás concorreu diretamente para ampliação e intensificação das funções urbanas de Anápolis, contribuindo decisivamente no aumento do contingente populacional do Estado.

O cômputo da população geral de Goiás, em 1950, revelou índices de crescimento da ordem de 47%, pois o seu volume cresceu de 826.414 em 1940 para 1.214.921 habitantes, enquanto que a população urbana apresentou índices superiores. O número de habitantes dos núcleos urbanos aumentou de 111.448 para 180.822 elementos, o que representa uma ampliação de 62% em termos relativos. Entretanto, em comparação com a massa total de habitantes, os dados relativos à população das cidades expressavam o caráter predominantemente rural das bases sociais e econômicas, pois essa parcela demográfica compreendia apenas 17,4% dos habitantes de Goiás.

No quadro urbano do Estado, apenas seis cidades figuraram com mais de 5.000 habitantes, sendo que três delas situavam-se no Velho "Mato Grosso": Goiânia, Anápolis e Trindade, conforme dados específicos contidos na tabela nº 12. As outras três eram: Ipameri, Porto Nacional e a Cidade de Goiás, recebendo, esta, os influxos da frente pioneira oeste do Novo "Mato Grosso", em virtude de a maior parte da área da fronteira agrícola, que ali floresceu, estar circunscrita nos limites territoriais do extenso município da Velha capital.

Enfocados os condicionamentos básicos que caracterizam o papel sócio-histórico da cidade de Anápolis, entre 1935/55, passamos à última parte deste estudo, onde avaliaremos as peculiaridades sociais da fronteira agrícola do "Mato Grosso" de Goiás.

### 3. AS ESPECIFICIDADES DA FRONTEIRA AGRÍCOLA GOIANA

Com o objetivo de enfatizar os traços peculiares e

essenciais das transformações sociais que se concretizaram no movimento de ocupação e povoamento do "Mato Grosso" de Goiás, procede-se, neste ponto a uma referência comparativa com o fenômeno semelhante no norte do Paraná. A escolha dessa área baseia-se, de fato, na contemporaneidade dos dois movimentos e no caráter pioneiro que ambos assumiram. Tratam-se, portanto, de sociedades estruturalmente análogas e pertencentes ao mesmo contexto histórico: a expansão da fronteira agrícola nacional, efetivada no período imediatamente posterior à hegemonia econômico-social da cafeicultura.

A ocupação das duas sub-regiões se insere, sem embargo, na continuidade do deslocamento sucessivo da fronteira agrícola, correspondendo, dessa maneira, aos movimentos das populações como um todo para o sudoeste brasileiro. A influência do relevo e da rede de drenagem conferiu, à ocupação, o traço geral de linearidade, assumindo relevância o papel dos vales na fixação dos elementos povoadores e dos interflúvios no estabelecimento dos eixos de comunicação. Um outro fator, de ordem físico-geográfica, atuou para particularizar a localização das duas frentes, diferenciando os respectivos sistemas agrícolas que sustentaram o assentamento dos agricultores pioneiros: as condições climáticas gravadas pela tropicalidade em Goiás e o meio natural sub-tropical no norte do Paraná.

A localização das novas áreas de fronteira era também marcada pela descontinuidade, pois elas não se constituíram numa faixa contínua. Formaram espaços insulados, que nuclearam áreas de matas separadas por grandes distâncias ou extensões de terra, às vezes, de povoamento rarefeito e estagnação econômica. Leo Waibel identificou cinco faixas agrícolas pioneiras: noroeste de Santa Catarina (Xapecó), sudoeste do Paraná (Pato Branco), norte do Paraná, oeste de São Paulo (Zona de Ourinhos), centro-sul de Goiás ("Mato Grosso") e a região situada ao norte do rio Doce, nos estados do Espírito Santo e Minas Gerais (64).

A frente pioneira do norte do Paraná localizava-se em posição de maior proximidade com a cidade de São Paulo e o porto de Santos, em relação à localização do "Mato Grosso" de Goiás. A formação daquela frente representou um prolongamento ininterrupto do avanço do povoamento das terras do oeste paulista. O seu território constitui a continuidade natural (formação geológica de Baurú) das extensões do extremo oeste do Estado de São Paulo, área especificamente denominada "Zona de Ourinhos" por Pierre Deffontaines (65). Nessa área paulista, limítrofe com Mato Grosso e Paraná, a penetração realizou-se com grande impulso desde 1920, tornando-se numa extensa e notável zona cafeeira de caráter pioneiro, contemporânea das demais frentes citadas (66).

O movimento pioneiro, que assinalou a evolução agrícola das duas áreas em apreço, não representou a conquista de terras primitivas e desabitadas. Os antecedentes sociais ligados às explorações produtivas, que sustentaram os acréscimos lentos e graduais ao crescimento populacional dos estados de Goiás e Paraná, representam circunstâncias históricas amplamente variáveis em termos de ocupação nas suas fases iniciais. Entretanto, no decurso dos anos 20, tiveram início, nas duas unidades sub-regionais, inúmeras transformações nas suas respectivas estruturas sociais e econômicas, que traduzem convergências circunstanciais e históricas.

Conforme exposição feita no primeiro capítulo deste estudo, Goiás viveu, durante o século XIX, a segunda fase de sua evolução social, quando se estruturaram as bases da grande fazenda de criação e da agricultura de subsistência: uma situação marginal ao setor agro-exportador, vinculava-se, fragilmente, ao incipiente mercado interno como produtor de bovinos e fumo. A criação extensiva, embora significasse o aproveitamento natural da cobertura vegetal (pastagens naturais), permitiu a apropriação das terras, embora de forma precária e descontínua.

No caso do Paraná, deve-se levar em consideração,

de um lado, a recência de sua formação político-territorial, em vista do desmembramento em 1853 da província de São Paulo e, de outro, o fato de o norte paranaense não haver sido efetivamente alcançado pelas atividades que alimentaram a ocupação inicial daquele Estado. A economia paranaense, fundamentalmente até 1930, apresentou pequena expressão e esteve voltada principalmente para o mercado externo. Sua base de sustentação era representada por explorações produtivas de caráter extrativista: o mate e a madeira (67).

A extração e preparação do mate foi a atividade principal entre 1868 e 1935, condutora de grande parte da economia do Estado, exprimindo uma importância extremamente mais considerável do que a madeira (68).

Entre 1913/14 e 1935, ocorreu a crise da economia ervateira, com a deterioração da posição do produto no mercado externo. A Argentina, até então o maior mercado consumidor do mate brasileiro, proibiu sua importação (69).

Paralelamente ao desenrolar da crise do mate, dois outros produtos foram conquistando participação crescente na economia do Paraná: o café fundamentalmente e a madeira em caráter secundário. Com a queda do mate, a exportação de madeira adquiriu uma expressão maior entre 1916/36, para de cair logo depois (70).

Com o refluxo do mate, o Paraná regrediu da posição de exportador de produtos manufaturados para a de bens não elaborados.

Todavia, um pouco antes do início da crise da economia ervateira, a penetração da estrada de ferro e o café começaram a influenciar a apropriação das terras norte-paranaenses.

A implantação inicial do transporte ferroviário, no norte do Paraná, ligava-se diretamente à extensão das ferrovias do café no extremo oeste de São Paulo. Nessa porção territorial, entre 1900/20, a estrada de ferro se colocava à

frente da população e do café (71). A expansão ferroviária rumo ao norte do Paraná foi condicionada pela construção de um ramal da Sorocabana (ramal de Tibagi), que chegou a Ourinhos em 1909 (72). Entre 1922/25, foram construídos 29 km entre Ourinhos e Cambará.

Verificaram-se, a partir de então, grandes fluxos migratórios de paulistas para a área hoje denominada Norte Velho. Parte considerável dos povoadores era procedente de antigas áreas produtoras de café em São Paulo, especificamente a faixa compreendida entre Campinas, Ribeiro Preto e São Carlos. As causas que levaram à saída de agricultores vinculam-se a ocorrências diversas: broca do café (1924), esgotamento do solo, alta valorização das terras com o aumento da demanda de alimentos e a proximidade de São Paulo. O mercado de terras tomou impulso com a divisão e vendas de terras nas áreas cafeicultoras tradicionais (73). Outro fator que estimulou o povoamento e a alternativa do plantio do café, no norte do Paraná, foi o aumento dos preços do produto no mercado internacional, após a Primeira Guerra Mundial, com os efeitos das geadas de 1918 e do programa de defesa permanente (74).

A ocupação da sub-região até 1925 realizou-se de forma lenta, com base na liberação gradual de terras devolutas. Depois, o processo se manifestou de maneira sistematizada e bastante rápida.

Evidencia-se uma grande diferenciação de condições entre o "Mato Grosso" de Goiás e o norte do Paraná, em termos de povoamento e ocupação iniciais. Enquanto na fronteira que se esboçava em Goiás com agricultores essencialmente mineiros, definia-se uma frente de policultura com predominância do arroz; ao passo que, no norte do Paraná, o elemento paulista convergia seu interesse fundamentalmente para o cultivo do café.

Entretanto, as diferenciações mais amplas e profundas, entre as duas frentes pioneiras, são identificadas no

caráter da colonização que se desenvolveu no Paraná como em preendimento privado e nos seus resultados sócio-estruturais.

A partir de 1930, o norte do Paraná passou a se constituir no principal pólo de atração dos fluxos migratórios internos, onde, além dos paulistas, foi intenso o afluxo de mineiros e nordestinos. O povoamento se processou de forma organizada e, na maior parte, com base em planos sistemáticos, cujos fundamentos ligaram-se a concessões de terras devolutas a companhias particulares, para fins de grandes projetos de colonização.

O movimento de ocupação no Paraná "pode ser conceitualizado como uma expressão do capital em direção a atividades agrícolas em terras boas, de preço relativamente baixo, que em condições propícias de mercado interno e externo oferecem rentabilidade favorável e que atrai trabalhadores com frequência possuidores de pequenos capitais que podem invertê-los em compras de terras, trabalhadores esses com certa qualificação e em busca de oportunidades de ascensão" (75).

Num primeiro momento, a partir de 1931, teve início a ocupação efetiva do Norte Velho, através de iniciativas de duas companheiras japonesas. Esses empreendimentos provocaram o assentamento de imigrantes japoneses, resultando no aparecimento de dois centros urbanos: Assaí e Uraí. Nessas colônias, desenvolveu-se especialmente o cultivo de algodão, em vista das excelentes oportunidades oferecidas ao Brasil, com a crise daquele produto, no mercado externo, iniciada em 1932 (76).

A prosperidade das duas colônias é justificada pelo fator fertilidade das terras e ação das organizações colonizadoras, relativa à assistência técnica, financeira e social (77). Dois outros aspectos assumem peso significativo: os japoneses, na condição de imigrantes, possuíam maior capacidade de adaptação, procedentes que eram de um meio natural com verões quentes e úmidos como no Brasil; e, de outro lado, praticavam a agricultura com um nível técnico re-

lativamente superior, aplicando regularmente a adubação natural.

O sucesso da colonização paranaense é atribuído, em grande parte, ao empreendimento da Companhia Melhoramentos Norte do Paraná. Entre 1919/40, foram realizadas as onze maiores concessões de terras pelo governo do Estado, sendo que a maior delas foi feita para aquela companhia. Ao todo, foram incorporados 544.014 alqueires de terras à margem esquerda do rio Tibagi, correspondendo a 16a. parte da área total daquele Estado (78).

A companhia planejou e realizou grandes investimentos na instalação de uma infra-estrutura de transportes, com a finalidade de ligar a área aos principais mercados: São Paulo prioritariamente e, em menor extensão, o sul do Paraná. O grande projeto tinha por meta principal a formação de uma área densamente povoada, desenvolvendo-se ao longo do eixo de uma ferrovia e articulada internamente por uma rede de estradas para facilitar o escoamento das safras (79). Nesse sentido, a empresa assumiu a continuação das obras de construção da via férrea de Cambará até Apucarana, permanecendo esta última na posição de ponto terminal da linha. A ferrovia corta a sub-região, desde Ourinhos, na fronteira com São Paulo, numa extensão de 269 km. "Em intervalos bem escolhidos, aproveitando as ramificações de um lado e de outro da estrada principal, a companhia concebeu e realizou fundações urbanas de dimensões superiores a dos patrimonios habituais" (80).

A implantação desses núcleos fora arquitetada para dividir o espaço em sistemas ecológicos locais e, dentre eles, quatro foram planejados para uma população de 100.000 habitantes ou mais: Londrina, Maringá, Cianorte e Umuarama (81).

Com relação à estruturação da propriedade rural, a companhia seguiu sistematicamente a política de favorecer a pequena propriedade, criando maiores facilidades de acesso à terra. Com base nos dados sobre a vendas de lotes, efe

ERRATA

Fig. 140 - alto da página (las.linhas)

Onde se lê	...5 ha....	leia-se	20 ha.;
" " "	...10 ha....	" "	40 ha.;
" " "	...12,5ha...	" "	50 ha.;
" " "	...13,5ha....	" "	50 ha.

tuadas entre 1930/65, Willems observou que 54% correspondiam a lotes de menos de 20 ha; 81% de menos de 40 ha; 88% menos de 50 ha; e, 12% apenas eram construídos de lotes maiores de 50 ha (82).

tuadas entre 1930/65, Willems observou que 54% correspondiam a lotes de menos de 20 ha; 81% de menos de 40 ha; 88% menos de 50 ha; e, 12% apenas eram construídos de lotes maiores de 50 ha (82).

tuadas entre 1930/65, Willems observou que 54% correspondiam a lotes de menos de 20 ha; 81% de menos de 40 ha; 88% menos de 50 ha; e, 12% apenas eram construídos de lotes maiores de 50 ha (82).

tuadas entre 1930/65, Willems observou que 54% correspondiam a lotes de menos de 20 ha; 81% de menos de 40 ha; 88% menos de 50 ha; e, 12% apenas eram construídos de lotes maiores de 50 ha (82).

tuadas entre 1930/65, Willems observou que 54% correspondiam a lotes de menos de 5 ha; 81% de menos de 10 ha; 88% menos de 12,5 ha; e, 12% apenas eram construídos de lotes maiores de 12,5 ha (82).

O mesmo pesquisador, trabalhando os resultados do censo agrícola de 1960 da mesma área, pôde identificar que as propriedades até 20 ha representavam 69,2% dos estabelecimentos e 25,4% da área; os de tamanho médio, variando de 20 a 200 ha, correspondiam a 29,5 dos estabelecimentos e 47,5% da área. As grandes propriedades limitavam-se a 1,3% das unidades agrícolas e a 27,1 da área total. É curioso o fato de os municípios do norte do Paraná, situados na contiguidade (mas não se incluindo na área colonizada pela companhia) apresentar, naquele censo, dados semelhantes sobre a estrutura fundiária (83).

Retomando aqui as linhas gerais das condições de acesso à terra, que, historicamente, se concretizaram na fronteira agrícola do "Mato Grosso" de Goiás e estabeleceram um paralelo com o que foi especificamente exposto sobre a fronteira do norte do Paraná, pode-se avaliar especificidades mais significativas em termos de mudanças sociais na sub-região goiana.

Em Goiás, a ocupação da área da referida fronteira agrícola, representou um movimento essencialmente espontâneo, orientado de forma natural pela direção do avanço da frente povoadora. Os empreendimentos imobiliários privados foram de expressão incipiente, enquanto que os de iniciativa oficial alcançaram relativa amplitude geográfica, não se constituindo em empresas colonizadoras, com exceção de um foco implantado pelo governo federal.

No Paraná, segundo as considerações imediatamente anteriores, as iniciativas das companhias particulares, com elaboração racional de projetos, permitiram a realização de uma obra colonizadora de caráter abrangente: rural e urbana. A colaboração de capitais estrangeiros, notadamente os de origem inglesa (Cia. Melhoramentos Norte do Paraná), con

feriu um grande peso no tocante às bases infra-estruturais.

Na frente pioneira do Velho "Mato Grosso", os parcos recursos do Estado foram canalizados para as obras de construção de Goiânia e abertura de algumas estradas de rodagem de bases precárias, a fim de viabilizar a ocupação agrícola e, por conseguinte, a consolidação da nova capital.

Ainda em termos de infra-estrutura de transportes, o norte do Paraná contou com a penetração ferroviária em boa extensão, enquanto que no "Mato Grosso" de Goiás, apesar da lentidão e das interrupções na construção da via férrea, estão não chegou a atingir a área, permanecendo nos seus limites orientais.

A distribuição de terras para a agricultura no Velho "Mato Grosso", de processou pelos mecanismos de divisão por herança e de vendas de pequenas partes de propriedades originariamente grandes. Entre estes fatores e o fracionamento da terra pelos loteamentos, estabeleceram-se na região diferenças nítidas na forma e na dimensão das propriedades. As formas dos sítios e fazendas eram irregulares e não se cogitava da divisão equitativa quanto à qualidade das terras: matas densas de primeira qualidade, mato seco com terras de segunda e campo (84). Nessa área, prevaleceu uma concentração maior da terra sob a forma de grandes propriedades e, mesmo tratando-se de pequenas e médias propriedades, a dimensão média refletiu a concentração, pois, segundo os padrões da época, eram considerados, para as pequenas e médias unidades rurais, os limites de 50 ha e 250 ha, respectivamente (85). Essa característica é evidenciada pela própria medida convencional básica para o dimensionamento da terra - o alqueire goiano (4,84 ha) - que corresponde ao dobro do padrão usual correspondente das regiões sudeste e sul do Brasil.

Com o deslocamento da fronteira agrícola para as extensões do Novo "Mato Grosso" de Goiás, movimento que se acentou no decorrer dos anos 40, com a implantação da Colô

nia Agrícola Nacional de Goiás (CANG), as iniciativas de loteamentos de terras devolutas ganharam relativa expressão: nas áreas do oeste (Córrego do Ouro e Firminópolis) e, na parte polarizada pelo núcleo de colonização federal (Itapaci, Itapirapuã e Mata Azul).

Os loteamentos se efetivaram através de número reduzido e em áreas descontínuas, por iniciativas dos governos da União e de Goiás, ao norte e a oeste do eixo Anápolis - Goiânia. A ação do governo estadual limitou-se às medidas técnico-administrativas: demarcação da área e dos lotes, promoção e controle do movimento de vendas.

Nos parcelamentos de terras devolutas, "são sempre observadas formas mais ou menos geométricas, para a demarcação das propriedades; há ainda uma minudência quanto aos loteamentos: sempre se procura delimitar um lote que ofereça condições boas de aproveitamento, tais como facilidade para obtenção de água e divisão equitativa entre campo e mata, quando o loteamento é feito em zona mista de campo e mata" (86). Dessa forma, a divisão de terras, em vista das variações da qualidade de solos, não se realizou de forma homogênea. Observa-se que o parcelamento em lotes procurava assegurar a condição básica: áreas propícias para a prática da agricultura ou terras de cobertura de matas. Deve-se considerar também a ausência de uma política, por parte do governo do Estado, voltada para a implantação de pequenas propriedades, pois o limite máximo para venda era de 500 ha. Nesse sentido, como veremos mais adiante, as formas de uso do solo, adotadas na região, exerceram influência direta.

Para ilustrar a variação dos critérios para a demarcação da área dos lotes agrícolas na sub-região, toma-se como referência duas faixas: a da Mata Azul (Carmo do Rio Verde), onde predominavam matas de primeira qualidade, cujo tamanho médio dos lotes variava entre 20 e 30 ha; em Itapirapuã, com ocorrências de terras de campo e mata, a área média oscilava entre 100 e 200 ha (87).

A colônia agrícola criada por iniciativa e adminis

Tabela nº 12 - A POPULAÇÃO URBANA DO "MATO GROSSO" DE GOIÁS

Cidades	1940	1950	% crescimento
Velho "Mato Grosso":	28.978	60.020	107,1
Goiânia	12.005	25.887	115,7
Anápolis	9.486	14.973	58,0
Trindade	1.423	8.002	462,4
Inhumas	1.750	3.454	97,3
Itauçu	280	1.210	332,1
Anicuns	1.528	1.914	25,2
Guapô	779	674	- 13,4
Nerópolis	-	1.726	-
Nazário	851	1.321	55,2
Petrolina de Goiás	448	576	28,6
São Francisco de Goiás	428	283	- 33,9
Novo "Mato Grosso":	2.546	12.813	403,2
Jaraguã	1.402	1.648	17,6
Uruana	-	2.147	-
Ceres	-	1.948	-
Itapaci	210	1.711	714,8
Rialma	-	590	-
Carmo do Rio Verde	-	520	-
Goianésia	-	554	-
Córrego do Ouro	383	379	-
Firminópolis	-	1.784	-
Mossâmedes	551	662	20,1
Itapirapuã	-	870	-
Total	31.524	72.833	131,0

Fontes: censos demográficos de 1940/50.

# "MATO GROSSO" DE GOIÁS - 1950

(DENSIDADE DE POPULAÇÃO)

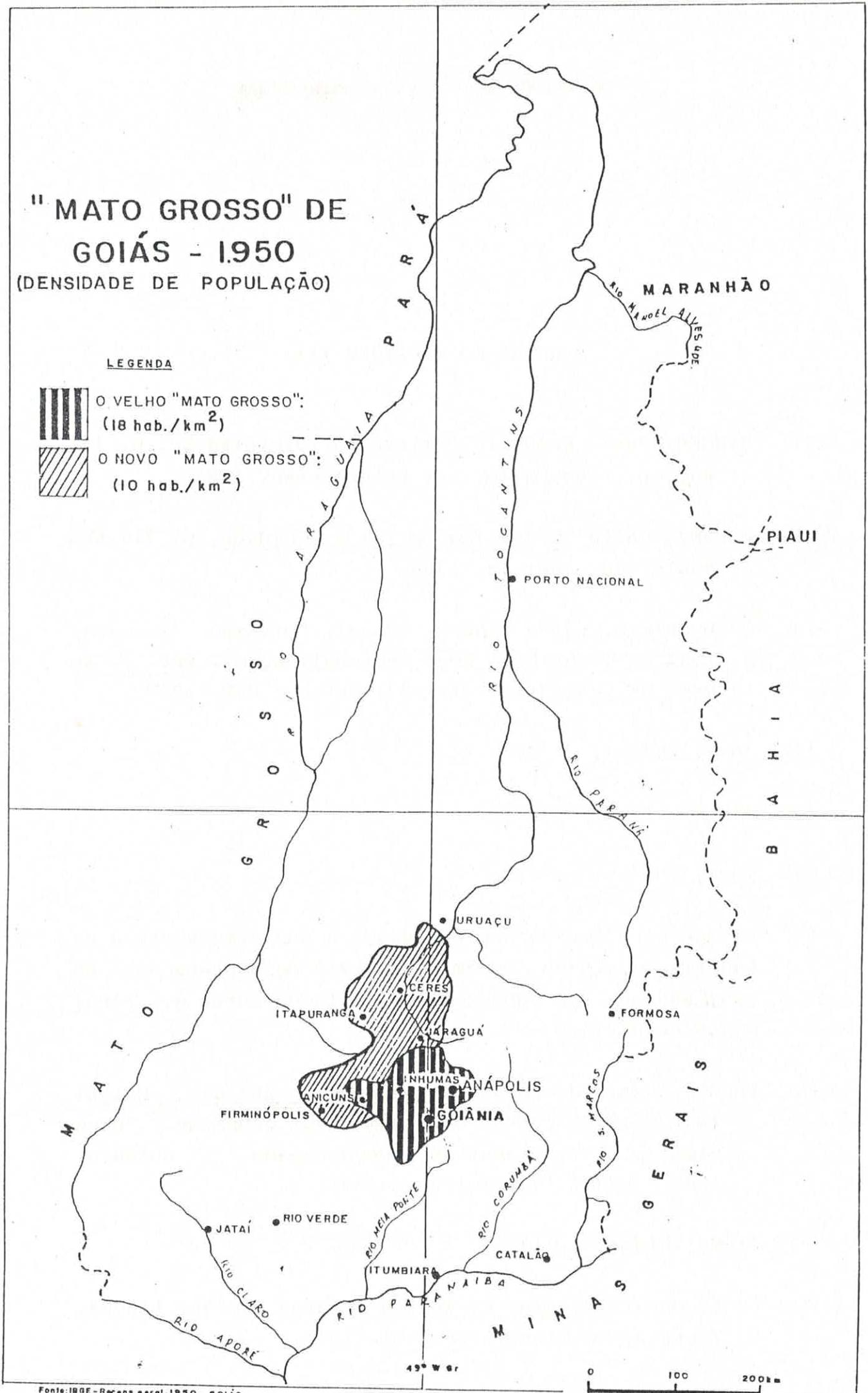
**LEGENDA**



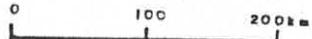
O VELHO "MATO GROSSO":  
(18 hab./km<sup>2</sup>)



O NOVO "MATO GROSSO":  
(10 hab./km<sup>2</sup>)



Fonte: IBGE - Recens. geral, 1950 - GOIÁS



## NOTAS DO CAPÍTULO III

- (1) SINGER, Paul. Economia Política da Urbanização. p. 141, 9a. ed., São Paulo, Ed. Brasiliense, 1983.
- (2) HARVEY, David. A Justiça Social e a Cidade. p. 214, São Paulo, Ed. Hucitec, 1980.
- (3) GOLDENSTEIN, Lêa & SEABRA, Manoel. "Divisão Territorial, do Trabalho e Nova Regionalização". Rev. do Dep. de Geografia, 1:21-47, FFLCH - USP, 1982.
- (4) Idem, ibidem, p. 73 - 74.
- (5) SINGER, Paul. Op. cit. p. 93 e 94
- (6) Idem, ibidem, p. 94.
- (7) As denominações do núcleo, desde a sua origem até a categoria de cidade, foram: Freguesia de Santana das Antas, Santana dos Campos Ricos, Vila de Antas e, finalmente Anápolis.
- (8) FRANÇA, Maria de Sousa. Povoamento do Sul de Goiás: 1872 - 1900. Estudo da dinâmica da ocupação espacial. p. 133. Dissertação de Mestrado. Goiânia, ICHL - UFGO, 1975 (mimeografada).
- (9) Idem, ibidem, p. 137.
- (10) LEAL, Oscar. Viagens às Terras Goyanas. p. 56. Lisboa, Typographia Minerva Central, 1892.

tração do governo da União constituiu-se no principal núcleo de pequenas propriedades. Praticou-se ali, na fase inicial, uma política de caráter colonizador, com a distribuição de lotes que variavam entre 26 a 32 ha.

O empreendimento funcionava em caráter de cooperativa, favorecendo a fixação dos colonos com distribuição de ferramentas e sementes, além da prestação de diversos serviços: orientação técnica, assistência à saúde, educação e garantia de isenção de impostos aos produtores. Implantou-se também um centro urbano para funcionar como sede da administração e apoio aos agricultores (88).

Esse núcleo representou a única experiência de colonização organizada na fronteira goiana. Com a construção da rodovia entre Anápolis e a sede, como primeira medida para efetivação do projeto, a colônia passou a nuclear a frente pioneira agrícola que se instaurou naquela porção norte do Novo "Mato Grosso" de Goiás.

Passando às considerações alusivas aos aspectos concernentes às explorações produtivas, observa-se que as formas de uso do solo, praticadas no norte do Paraná, difundiram-se com base na pequena lavoura, em consequência das formas de estrutura da posse da terra. Expandiu-se uma policultura, com o café sobressaindo-se como produto dominante, com os gêneros alimentícios tradicionais sendo geralmente cultivados nos espaços intercalares. O sistema produtivo baseava-se na rotação de culturas primitivas, que compreendia o uso intensivo do solo. Essa prática agrícola foi possível em vista das qualidades excepcionalmente férteis do solo.

- (11) FRANÇA, Maria de Sousa. Op. cit., p. 137.
- (12) AZEVEDO, Aroldo. "Arraias e Corrutelas". Boletim Paulista de Geografia, 27:3-2, out/1975.
- (13) Entrevista com o sr. Paulino Horácio, em 24/6/1973, Anápolis.
- (14) WAIBEL, Leo. Capítulos de Geografia Tropical do Brasil. p. 166 e 168, 2a. ed., Rio de Janeiro, Fundação IBGE, 1979.
- (15) Carta da Provincia de Goyaz, Organizada em 1874. Rio de Janeiro, 1875.
- (16) AZEVEDO, Aroldo. "Embriões de Cidades Brasileiras". Boletim Paulista de Geografia, 25:31-65, mar/1957.
- (17) Balanço geral da casa comercial de Antonio Luiz de Pina, de 19/03/1915.
- (18) Além dos proprietários de casas comerciais, foram do nos de ranchos de tropeiros: Damião Peixoto até 1918, vendendo o alojamento para Francisco Fontes de Carvalho, que explorou o negócio até sua morte, em 1924; Francisco Silvério de Faria, Rogério Luiz Moreira e um elemento conhecido por Isaias, (Rancho do Isaias).  
Entrevista com o sr. Paulino Horácio, em 24/06/1973, Anápolis.
- (19) WAIBEL, Leo. Op. cit., p. 166.
- (20) FRANÇA, Maria de Sousa. "A Formação Histórica da Cidade de de Anápolis e a Sua Área de Influência Regional". Separata dos Anais do VII Simpósio Nacional dos Professores Universitários de História. Belo Ho

rizonte set/1973.

- (21) Idem, "Sobrevivência de Tradições Religiosas e Folclóricas Num Espaço Agrícola em Processo de Modernização". Boletim Goiano de Geografia, 2 (1): 1-33, jan/jun 1982.
- (22) Entre os principais comerciantes citados, figuravam também, como proprietários de lojas: Antonio Xavier Nunes, Cristovam Campos, Graciano Antonio da Silva, Joaquim Firmo de Velasco e Antonio Abrahão.  
OLIVEIRA, João Luiz de. "Subsídios à História de Anápolis". Rev. A Cinquentenária. Anápolis, jul/1957 p. I - XIV.
- (23) Idem, ibidem. O primeiro médico a fixar residência em Anápolis, foi o dr. Genserico Gonzaga Jayme, em 1922. Até então os serviços médicos eram prestados, esporadicamente, por médico itinerante.
- (24) Entrevista com o médico James Fanstone, em 25/06/1973, Anápolis.
- (25) SILVA, Adalberto Pereira da. Questão de Direito Municipal. O autor exerceu o cargo de Intendente Municipal no período de 1927/30. O seu arquivo encontrase na Loja Marçônica Lealdade e Justiça, em Anápolis.
- (26) "Produção de Annapolis". Revista a Informação Goyana, XVI (XVII - 2): 15, set/1932.
- (27) Jornal O Anápolis, 14/4/1935 p. 1.
- (28) GEIGER, Pedro Pinchas. Evolução da Rede Urbana Brasileira. p. 275. Coleção O Brasil Urbano nº 1. Rio de

Janeiro, NEP-MEC, 1963.

- (29) FRANÇA, Maria de Sousa. "Sobrevivência de Tradições Religiosas e Folclóricas Num Espaço Agrícola em Processo de Modernização". Op. cit.
- (30) Jornal O Anápolis, 11/04/1938, p. 3. Idem, ibidem, 18/01/1942, p. 1.
- (31) AZEREDO Filho, Francisco de. Corografia e História do Município de Anápolis. p. 17. Dep. de Estatística e Publicidade do Gov. Municipal de Anápolis, 1937. Censo demográfico de 1940.
- (32) Jornal O Anápolis, 11/08/1940, p. 1.
- (33) IANNI, Octavio. Estado e Planejamento Econômico no Brasil (1930 - 1970). p. 58, 3a. ed., Rio de Janeiro, Ed. Civilização Brasileira, 1979.
- (34) A Nova Política do Brasil. As Diretrizes da Nova Política do Brasil (Política Demográfica). p. 284. Rio de Janeiro, Liv. José Olympio Ed., 1943.
- (35) Idem, p. 285.
- (36) SOUSA, João Gonçalves de. Et alli. Goiás - Uma Nova Fronteira Humana. p. 182, Conselho de Imigração e Colonização (Presidência), Rio de Janeiro, 1949.
- (37) Idem, ibidem, p. 182.
- (38) ESTERCI, Neide. O Mito da Democracia no País das Bandeiras. Análise simbólica dos discursos sobre migração e colonização do Estado Novo. p. 17. Dissertação de Mestrado. Prog. de Pós-Graduação em Antropolo

- gia Social. Museu Nacional, Rio de Janeiro, 1972, (mimeografada).
- (39) A nova Política do Brasil. Op. cit., p. 283.
- (40) ESTERCI, Neide. Op. cit., p. 15.
- (41) Idem, ibidem, p. 18.
- (42) FAISSOL, Speridião. O "Mato - Grosso de Goiás". p. 65 e 66 Rio de Janeiro, Serviços Gráfico do IBGE, 1952.
- (43) Jornal O Anápolis, 10/02/1955, p. 1.
- (44) Idem, ibidem, 5/03/1944, p. 1 e 10/02/1955, p. 1.
- (45) BARAT, Josef. A Evolução dos Transportes no Brasil. p.252, Rio de Janeiro, Fundação IBGE - IPEA, 1978.
- (46) TEIXEIRA NETO, Antonio. L'etat de Goiás dans la Cartographie Luso-Bresilienne aux XVIII et XIX Siecles. p. 31. Tese de Doutorado, 3º Grau, Paris, Université Paris VII, 1976.
- (47) Idem, ibidem, p. 31.
- (48) Correio Oficial, 13/11/1935, p. 1.
- (49) Relatório apresentado ao Presidente da República pelo Interventor Federal do Estado de Goiás: 1940/42, em 19/03/1943, p. 41.
- (50) FRANÇA, Maria de Sousa. "Sobrevivência de Tradições Religiosas e Folclóricas Numa Área Agrícola em Processo de Modernização". Op. cit.  
Em 1955, o trecho da rodovia Transbrasiliana (BR-14),

entre Anápolis - Goiânia - Itumbiara, encontrava-se em construção.

- (51) Jornal O Anápolis, 8/02/1948, p. 1, 25/09/1939, p. 1, e 12/05/1949, p. 3.  
Entrevista com o sr. Ary Borges de Carvalho, em 24/6/73, Anápolis.
- (52) CARMIN, Robert Leighton. Anápolis, Brazil Regional Capital of an Agricultural Frontier. p. 43 Chicago - Illinois, The University of Chicago, Dep. of Geography, Research Paper nº 35, 1953.
- (53) Jornal O Anápolis, 14/11/1948, p. 2.
- (54) FRANÇA, Maria de Sousa. "A Formação Histórica da Cidade de Anápolis e a Sua Área de Influência Regional". Op. cit, p. 653.
- (55) Jornal O Anápolis, 17/08/1941, p. 2 e 19/09/1941, p. 1.
- (56) Idem, ibidem, 2/08/1942, 9/08/1942 e 27/09/1942, p. 1.
- (57) Idem, ibidem, 14/02/1943, p. 1.
- (58) Idem, ibidem, 27/06/1946, p. 4.
- (59) Relatório do Diretor da Estrada de Ferro Goiás apresentado ao Diretor do Departamento Nacional de Estradas de Ferro, em 1951.  
Jornal O Anápolis, 31/05/1951, p. 1.
- (60) Jornal O Anápolis, 28/12/1947, p. 1.
- (61) Jornal O Anápolis, 21/03/1948, p. 4.

- (62) Idem, *ibidem*, 18/10/1942, p. 1 e 25/06/1953, p. 4.
- (63) O Goiazbanc começou a operar em 1942, tendo como principal incorporador Antonio Luiz de Pina. A direção da organização permaneceu com Sócrates Mordochêu Diniz, até sua morte, em 1961. Um ano depois o banco foi vendido para a firma Irmãos Alves e, finalmente, o Bradesco o encampou. Os dados foram fornecidos pelo sr. Benedicto Batista de Abreu (2/10/82), que exerceu as funções de diretor-secretário daquele banco durante dezoito anos. O Oestebanc foi constituído em 1945, por iniciativa dos empresários: Jonas Ferreira Alves Duarte e Plácido de Campos. Em 1955, efetuou-se a incorporação daquele banco com o Banco de Goiás S/A, bem como a mudança de denominação para Banco do Estado de Goiás S/A. Surgia assim o primeiro estabelecimento de crédito oficial do Estado de Goiás.  
Jornal O Anápolis, 25/03/1945, p. 4 e 19/05/1955, p. 1.
- (64) WAIBEL, Leo. Op. cit., p. 295 e 303.
- (65) Idem, *ibidem*, p. 291.  
Essa área do extremo oeste do território do Estado de São Paulo, segundo os estudos ali realizados, recebeu várias designações:  
Zona da Alta Sorocabana ou Zona Nova, de Sergio Milliet; Zona Pioneira do Oeste de São Paulo, de Leo Waibel; Zona dos grandes cafezais do Oeste ou Zona de Ourinhos, segundo Pierre Deffontaines.  
WAIBEL, Leo. Op. cit., p. 291 e 292.
- (66) Idem, *ibidem*, p. 292.
- (67) PADIS, Pedro Calil. Formação de uma economia periférica: o caso paranaense. p. 57 e 91. Tese de Doutorado, São Paulo, PUC, 1970, (mimeografada).

- (68) Idem, *ibidem*, p. 68.
- (69) Idem, *ibidem*, p. 81 e 82.
- (70) Idem, *ibidem*, p. 95.
- (71) CANCIAN, Nadir Aparecida. Cafeicultura Paranaense: 1900-1970. Estudo de Conjunturas. p. 53. Tese de Doutorado, FFLCH-USP, 1978 (mimeografada).
- (72) ABREU, Dióris Santos. Formação histórica de uma cidade pioneira paulista: Presidente Prudente. p. 41 Pres. Prudente, FFCL, 1972.
- (73) PADIS, Pedro Calil. Op. cit., 123.
- (74) CANCIAN, Nadir Aparecida. Op. cit., p. 70.
- (75) BALÁN, Jorge. "Migrações e Desenvolvimento Capitalista no Brasil: Ensaio de Interpretação Histórico - Comparativa". p. 51, Estudos CEBRAP 5:5-79. São Paulo, Ed. Brasileira de Ciências Ltda, 1973.
- (76) PADIS, Pedro Calil. Op. cit., p. 153.
- (77) Idem, *ibidem*, p. 124.
- (78) Idem, *ibidem*, p. 126.  
Em Goiás é corrente o uso das denominações: alqueire goiano e alqueire paulista. A primeira corresponde a 4,84 ha de terra e a segunda, 2,42 ha, justamente a metade.
- (79) WILLEMS, Emílio. "The Rise of a Rural Middle Class in a Frontier Society". p. 325-344. BOETT, Riordan, editor. Brazil in the sixties. Nashville, Vanderbilt University Pres, 1972.

- (80) MONBEIG, Pierre. Novos Estudos de Geografia Humana Brasileira. p. 122, São Paulo, Difel, 1957.
- (81) WILLEMS, Emílio. Op. cit.
- (82) Idem, ibidem.
- (83) FAISSOL, Speridião. Op. cit., p. 74.
- (84) Idem, ibidem, op. cit., nota nº 37, p. 82.
- (85) Idem, ibidem, p. 74.
- (86) Idem, ibidem, nota nº 32, p. 77.
- (87) Idem, ibidem, p. 88.
- (88) WAIBEL, Leo. Op. cit., p. 321.

## C O N C L U S Ã O

O desenvolvimento das etapas que compõem este estudo permitiu a compreensão das características básicas do processo de ocupação e povoamento da extensão da sub-região do "Mato Grosso" de Goiás, entendido como parte integrante do movimento nacional de expansão da agricultura entre 1930/55.

A emergência e a efetivação do mencionado processo resultaram das determinações gerais do capital de base urbana e industrial, que redefiniram e reafirmaram o caráter do espaço focalizado e, simultaneamente, geraram um novo processo regional de urbanização.

Esses traços gerais engendraram as condições de estruturação econômico-social da área, razão por que tais condições resultaram de relações sociais que asseguravam a produção e a extração dos valores produzidos pela intermediação das relações de propriedade da terra.

A natureza e o sentido das relações que se estabeleceram, entre a área agrícola estudada e a área de concentração das forças capitalistas, explicam a fragilidade das novas estruturas sociais, cujo estabelecimento significou o rompimento parcial das condições estruturais historicamente consolidadas.

O intercâmbio inter-regional, dominado pelos interesses do capital industrial e desigual, conseqüentemente promoveu a incorporação da sub-região à economia de mercado na posição de zona de fronteira agrícola fornecedora de gêneros de abastecimento interno. Nesse sentido, a organização das forças produtivas não incorporou tecnologia moderna, sustentando-se pela fertilidade e abundância de terra e pela força do tra

balho humano. Os centros urbanos expandiram face ao impulso das funções de intermediação comercial, fundadas nas condições técnicas de acessibilidade: essas bases, de caráter estrutural frágil, representavam as manifestações locais do processo crescente de extração e mobilização do produto excedente, favorecendo a acumulação no setor de produção industrial, no sudeste do país.

A combinação de forças e dos elementos que conferiram o caráter pioneiro à fronteira agrícola, tanto na faixa territorial do Velho, como nas áreas do Novo "Mato Grosso", resultaram propriamente de atuações de ordem conjuntural, nacionais e internacionais. As iniciativas oficiais, à nível regional, não tiveram alcance no sentido de propiciar maiores facilidades de acessibilidade à posse da terra e fixação dos lavradores.

As mudanças sociais mais significativas, e que respondem pelas especificidades regionais do processo de ocupação, surgiram da dinamização do mercado particular de venda de terras e do sistema de exploração do solo: constituiu-se uma estrutura fundiária marcada pelo recuo do latifúndio tradicional de criação, com o estabelecimento de médias e pequenas unidades de produção. Essas transformações foram simultaneamente acompanhadas pelas alterações na estrutura de classes na sociedade rural. Entretanto, a ausência de uma política orientada para o sub-setor da agricultura nacional, de abastecimento interno, expôs os médios e pequenos proprietários a uma situação de dependência e submissão aos interesses da classe dirigente urbana.

A pequena propriedade, em vista do sistema de produção basear-se na rotação da terra, permaneceu em condições insustentáveis: uma característica histórica da pequena produção camponesa no Brasil.

## Enciclopédia dos Municípios Brasileiros - 1958

4. Carta da Província de Goyaz de Joaquim R. de M. Jardim, 1875.

Carta do Estado de Goyaz de Francisco Ferreira dos Santos Azevedo, 1902.

Planta da Vila de Antas de Paulino Horácio, 1902.

Mapa Geo-Econômico do Município de Anápolis de Adelino Roque de Souza, 1940

5. Anais da Câmara Municipal de Anápolis de 1948 e 1955

Plantas da cidade de Anápolis até 1950, constantes da Secretaria Municipal de Planejamento.

Jornal "A Voz do Sul" de 1936 a 1939

Jornal "O Anápolis" de 1935 a 1955

Mensagem do Prefeito Municipal dirigida à Colenda Câmara Municipal de 1937.

Arquivo do Intendente Municipal: 1927/30

Balancete da firma de Antonio Luiz de Pina de 19/03/1915

6. Coleção da Revista "A Informação Goyana": 6 volumes. Re produção original. Goiânia, Cerne, março de 1979.

## F O N T E S

### 1. Arquivo Histórico do Estado de Goiás - Goiânia

Jornal "Sul de Goyaz" de 1907 e 1908

Jornal "A Imprensa" de 1914 a 1916

Jornal "Goyaz" de 1913

Jornal "Estado de Goyaz" de 1911

Jornal "O Democrata" de 1918 a 1930

Jornal "Correio Oficial" de 1910 a 1935

Relatório do Interventor Federal de Goiás: 1930/33, enviado ao Chefe do Governo Provisório.

Relatório do Governador do Estado de Goiás enviado ao Presidente da República, em 1939.

Relatório do Governador do Estado de Goiás enviado ao Presidente da República, em 1942.

### 2. Fundação IBGE - Departamento de Censos - Rio de Janeiro

Recenseamento Geral do Império do Brasil de 31/12/1872

Recenseamento da República dos Estado Unidos do Brasil de 31/12/1890

Recenseamento da População do Brasil (resumo) de 31/12/1900

Jos. Truscott & Filho Ltd. Impressões do Brasil no Século Vinte. Sua historia, seu povo, comercio, industrias e recursos. Londres, E.C., 1913.

### 3. Fundação IBGE - Biblioteca - Goiânia

Recenseamentos de 1920 - 1940 - 1950



## B I B L I O G R A F I A

- ABREU, Dióris Santos. Formação histórica de uma cidade pioneira paulista: Presidente Prudente. Pres. Prudente, FFCL, 1972.
- AMIN, Samir. O Desenvolvimento Desigual. Ensaio sobre as formações sociais do capitalismo periférico. Rio de Janeiro, Ed. Forense - Universitária, 1976.
- AMIN, Samir & VERGOPOULOS, Kostas. A Questão Agrária e o Capitalismo. Rio de Janeiro, Ed. Paz e Terra, 1977.
- AZEVEDO, Aroldo de. (direção). Brasil - a terra e o homem. II a vida humana. São Paulo, Cia. Ed. Nacional/Ed. USP, 1970.
- \_\_\_\_\_, "Arraiais e Corrutelas". Boletim Paulista de Geografia, nº 27: 3 - 26, out./1957.
- \_\_\_\_\_, "Embriões de Cidades Brasileiras". Boletim Paulista de Geografia, nº 25: 31 - 65, mar./1957.
- AZEREDO FILHO, Francisco de. Corografia e História do Município de Anápolis - Dep. de Estatística e Publicidade do Gov. Municipal de Anápolis, 1937.
- BALÂN, Jorge. "Migrações e Desenvolvimento Capitalista no Brasil: Ensaio de Interpretação Histórico-Comparativa". Estudos CEBRAP 5: 5 - 79. São Paulo, Ed. Brasileira de Ciências Ltda, 1973.
- BARAT, Josef. A Evolução dos Transportes no Brasil/Rio de Janeiro, IBGE - IPEA, 1978.

- BECKER, Bertha. Geopolítica da Amazônia. A nova fronteira de recursos. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1982.
- BECKER, Bertha et alii (org). Abordagens Políticas da Espacialidade. Rio de Janeiro, Dep. de Geografia, Programa de Pós-graduação, UFRJ, 1983.
- BORGES, Barsanúfo Gomides. O Despertar dos Dormentes. Tese de Mestrado, Goiânia, ICHL - UFGO, 1982.
- BORGES, Humberto Crispim. História de Anápolis. Goiânia, edição do CERNE, 1975.
- BOUDEVILLE, Jacques-R. Os Espaços Econômicos. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1973.
- CALÓGERAS, João Pandiã. "Transportes Arcaicos no Brasil". (Transcrição). Boletim Geográfico, 23: 1672 - 1677, Rio de Janeiro, IBGE, 1945.
- CANCIAN, Nadir Aparecida. Cafeicultura Paranaense: 1900-1970. Estudo de Conjunturas. Tese de Doutorado, FFLCH-USP, 1978 (mimeografada).
- CANO, Wilson. Raízes da Concentração Industrial em São Paulo. São Paulo, Difel, 1977.
- CARDOSO, Ciro Flamarion S. Agricultura, Escravidão e Capitalismo. Petrópolis, Ed. Vozes, 1979.
- \_\_\_\_\_, Uma Introdução à História. 2a. ed., São Paulo, Ed. Brasiliense, 1982.
- CARMIN, Robert Leighton. Anápolis, Brazil Regional Capital of an Agricultural Frontier. Chicago - Illinois, The University of Chicago, Dep. of Geography, Research Paper nº 35, 1953.

- CASSETI, Walter. Síntese Analítica das Bases Físicas do Estado de Goiás. Coleção Estudos Goianos, Goiânia, Fund.INDUR,1979.
- CASTRO, Antônio Barros de. 7 ensaios sobre a economia brasileira. Vol. I, 3a. ed., Rio de Janeiro. Ed. Forense - Universitária, 1977.
- \_\_\_\_\_, 7 ensaios sobre a economia brasileira, Vol. II, 2a. ed., Rio de Janeiro, Ed. Forense - Universitária, 1975.
- CHABOT, G. Las Ciudades. Barcelona, Editorial Labor, 1972.
- CHALOULT, Yves. Estado, Acumulação e Colonialismo Interno. Con tradições Nordeste/Sudeste, 1960 - 1977. Petrópolis, Ed. Vo zes, 1978.
- CHAUL, Nasr N. Fayad. A Construção de Goiânia e a Transferência da Capital. Dissertação de Mestrado, UFGO, Goiânia, 1984 (mimeografada).
- COSTA, Wanderley M. da. "Notas Preliminares Sobre o Caráter da Formação Territorial Brasileira", Revista do Dep. de Geografia - USP, 1: 91 - 95, 1982.
- DAYRELL, Eliane Garcindo. Colônia Agrícola Nacional de Goiás. Análise de uma política de colonização na expansão para o Oeste. Dissertação de Mestrado. UFGO - Fac. de Educação, Goiânia, 1974 (mimeografado).
- DEAN, Warren. A Industrialização de São Paulo (1880-1945). 3a. ed., São Paulo, Difel.
- DIAS, Gentil Martins. Depois do latifúndio. Continuidade e mudança na sociedade rural nordestina. Biblioteca Tempo Uni versitário, 48, Editora Universidade de Brasília, Rio de Janeiro, 1978.

- DURHAN, Eunice R. A Caminho da Cidade. A vida rural e a migração para São Paulo. São Paulo, Ed. Perspectiva, 1978.
- ESTERCI, Neide. O Mito da Democracia no País das Bandeiras - Análise simbólica dos discursos sobre migração e colonização do Estado Novo - Tese de Mestrado. Prog. de Pós-Graduação em Antropologia Social, Museu Nacional, Rio de Janeiro, 1972. (mimeografada).
- FAISSOL, Speridião. O "Mato-Grosso de Goiás", Rio de Janeiro, Serviço Gráfico do IBGE, 1952.
- FERREIRA, Haydée Jayme. Anápolis. Sua Vida, Seu Povo. Brasília, Senado Federal, Centro Gráfico, 1981.
- FRANÇA, Maria de Sousa. Povoamento do Sul de Goiás: 1872-1900. Estudo da dinâmica da ocupação espacial. Tese de Mestrado. Goiânia, UFGO - USP, 1975 (mimeografada).
- \_\_\_\_\_, "As Exportações do Sul de Goiás no Decênio de 1920". Boletim Goiano de Geografia, 1 (1): 4 - 33, jan./jun.1981, Goiânia, Dep. de Geografia, IQG - UFGO.
- \_\_\_\_\_, "Sobrevivência de Tradições Religiosas e Folclóricas num Espaço Agrícola em Processo de Modernização". Boletim Goiano de Geografia, 2 (1): 1 - 33, jan./jun.1982, Goiânia, Dep. de Geografia, IQG - UFGO.
- GEIGER, Pedro Pinchas. Evolução da Rede Urbana Brasileira. Coleção O Brasil Urbano nº 1 - Rio de Janeiro, INEP-MEC, 1963.
- GOLDENSTEIN, Léa & SEABRA, Manoel. "Divisão Territorial do Trabalho e Nova Regionalização". Revista do Dep. de Geografia, 1: 21 - 47, FFLCH - USP, 1982.
- GOMES, Horieste. Geografia Sócio-Econômica de Goiás. Goiânia, Liv. Brasil Central Ed., 1969.

- GUIMARÃES, Alberto Passos. A Crise Agrária. Rio de Janeiro, Ed. Paz e Terra, 1979.
- HARVEY, David. A Justiça Social e a Cidade. São Paulo, Ed. Hucitec, 1980.
- IANNI, Octávio. Teorias de estratificação social. (Leituras de Sociologia). 3a. ed., São Paulo, Cia. Ed. Nacional, 1978.
- \_\_\_\_\_, Estado e Planejamento Econômico no Brasil (1930 - 1970). 3a. ed., Rio de Janeiro, Ed. Civilização Brasileira, 1979.
- LAPA, José Roberto do Amaral, (org). Modos de Produção e Realidade Brasileira. Petrópolis, Ed. Vozes, 1980.
- LEAL, Oscar. Viagens às Terras Goyanas. Lisboa, Typographia Minerva Central, 1892.
- LINHARES, Maria Yedda & SILVA, Francisco Carlos Teixeira da. História da Agricultura Brasileira. Combates e Controvérsias. São Paulo, Ed. Brasiliense, 1981.
- LOPES, Juarez Rubens Brandão. Desenvolvimento e Mudança Social. Formação da sociedade urbana-industrial no Brasil. São Paulo, Cia. Ed. Nacional, 1971.
- \_\_\_\_\_, Do Latifúndio à Empresa. Unidade e Diversidade do Capitalismo no Campo. Petrópolis, Ed. Vozes - CEBRAP, 1981.
- LOUREIRO, Maria Rita Garcia. Parceria e Capitalismo. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1977.
- LOVE, Joseph. A Locomotiva. São Paulo na Federação Brasileira, 1889 - 1937. Rio de Janeiro, Ed. Paz e Terra, 1982.

- LUPORINI, Cesare & SERENI, Emílio. "El concepto de formación e econômico-social". 3a. ed., Cuadernos de Pasado y Presente, nº 39. México, 1978.
- LUZ, Maria Amélia de Alencar. Estrutura Fundiária em Goiás: Consolidação e Mudanças (1850-1910). Tese de Mestrado, ICHL-UFGO, 1982 (mimeografada).
- MARTINS, José de Souza. Os Camponeses e a Política no Brasil. 2a. ed., Petropólis, Ed. Vozes, 1983.
- \_\_\_\_\_, Capitalismo e Tradicionalismo. São Paulo, Liv. Pioneira Editora, 1975.
- \_\_\_\_\_, O Cativo da Terra. São Paulo, Livraria Ed. Ciências Humanas, 1979.
- \_\_\_\_\_, (org.) Introdução Crítica à Sociologia Rural. São Paulo, Ed. Hucitec, 1981.
- \_\_\_\_\_, A Imigração e a Crise do Brasil Agrário. São Paulo, Ed. Pioneira, 1975.
- MARX, Karl. O Capital. Livro 1: O processo de produção do capital, Vol 1 e 2 5a. ed., Rio de Janeiro, Ed. Civilização Brasileira, 1980.
- MELLO, João Manuel C. de. O Capitalismo Tardio. São Paulo, Ed. Brasiliense, 1982.
- MONBEIG, Pierre. Novos Estudos e Geografia Humana Brasileira. São Paulo, Difusão Européia do Livro, 1957.
- MORTARA, Giorgio. "Estudos sobre a utilização do Censo Demográfico para reconstrução das estatísticas do movimento da população do Brasil". Revista Brasileira de Estatística. 1 (2): 229 - 242, abr./jun. 1940.

MÜLLER, Geraldo. Estado, Estrutura Agrária e População. Estagnação e Incorporação Regional. Cadernos CEBRAP nº 32, Petrópolis, Ed. Vozes, CEBRAP, 1980.

NICHOLLS, William H. "The Transformation of Agriculture in a Semi-Industrialized Country: The Case of Brazil" p.311-385. A reprint from The Role of Agriculture in Economic Development. THORBECKE, Eric, editor Universities-National Bureau Conference Series. Vol 21. New York, National Bureau of Economic Research, 1969.

NOGUEIRA, Wilson Cavalcanti. Mestre Carreiro. Goiânia. Fundação Cultural de Goiás, 1980.

\_\_\_\_\_, Pires do Rio - Marco da História de Goiás. Goiânia, Roriz Gráfica e Editora Ltda, 1977.

OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. "A Pequena Produção Agrícola Mercantil no Brasil". Anais do 5º Encontro Nacional de Geógrafos. Contribuições Científicas. Livro 2, Vol. II, p. 179-211. Porto Alegre, 1982.

OLIVEIRA, Francisco de. "A Economia Brasileira: Crítica à Razão Dualista". Questionando a Economia Brasileira, 3a. ed., Seleções CEBRAP 1: 5 - 78, São Paulo, Ed. Brasiliense, 1977.

\_\_\_\_\_, A Economia da Dependência Imperfeita. 3a. ed., Rio de Janeiro, Edições do Graal, 1977.

PADIS, Pedro Calil. Formação de uma economia periférica: o caso paranaense. Tese de Doutorado, São Paulo, PUC, 1970 (mimeografada).

\_\_\_\_\_, "A Fronteira Agrícola", Revista de Economia Política. 4a. ed., 1(1 - 1): 51 - 75, jan./mar. 1981. São Paulo, Ed. Brasiliense.

- PALACIN, Luis. "A Construção de Goiânia e o Desenvolvimento de Goiás". Separata dos Anais do VII Simpósio Nacional dos Professores Universitários de História, p. 747 - 784. Ed. ANPUH - USP, São Paulo, 1974.
- PALEN, J. John. O Mundo Urbano. Rio de Janeiro, Ed. Forense-Universitária, 1975.
- PAULA, Eurípedes Simões. (org.). A Cidade e a História. Anais do VII Simpósio Nacional dos Professores Universitários de História. Vol. I e II, Coleção da Revista de História, São Paulo, 1975.
- \_\_\_\_\_, Colonização e Migração. Anais do IV Simpósio Nacional dos Professores Universitários de História. Coleção Revista de História, São Paulo, 1969.
- PEREIRA, Luiz. (org.). Urbanização e Subdesenvolvimento. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1976.
- PRADO Jr., Caio. A Revolução Brasileira. 2a. ed., São Paulo, Ed. Brasiliense, 1966.
- \_\_\_\_\_, A Cidade de São Paulo - Geografia e História. Col. Tudo é história, Vol. 78, São Paulo, Ed. Brasiliense, 1983.
- QUEIROZ, Maria Izaura Pereira de. Cultura, Sociedade Rural, Sociedade Urbana no Brasil (ensaios). Rio de Janeiro, Livros Técnicos e Científicos, São Paulo, Ed. USP, 1978.
- \_\_\_\_\_, (org.) Sociologia Rural. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1969.
- \_\_\_\_\_, O Campesinato Brasileiro. Petrópolis, Ed. Vozes, São Paulo, EDUSP, 1973.

- RAMOS, Hugo de Carvalho. Tropas e Boiadas. 3a. ed., São Paulo, 1938.
- RICARDO, Cassiano. Marcha Para Oeste. Vol. II, 4a. ed., Rio de Janeiro, Liv. José Olympio Ed. e EDUSP, 1970.
- ROMERO, José Luis. Latinoamérica: las ciudades y las ideas. 2a. ed., Mexico, Siglo Veintiuno Editores, 1976.
- ROSA, Joaquim. Por esse Goiás afora... Goiânia, Liv. Ed. Cultura Goiana, 1974.
- RUELLAN, Francis. "A Vocação do Planalto Central do Brasil". Revista Brasileira de Geografia, 3: 413 - 421, Rio de Janeiro, IBGE, 1956.
- SAES, Flávio Azevedo Marques de. As Ferrovias de São Paulo: 1870 - 1940. São Paulo. Ed. Hucitec/INL-MEC, 1981.
- SANTOS, Milton. O Espaço Dividido. Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. Rio de Janeiro, Liv. Francisco Alves Editora S.A., 1979.
- \_\_\_\_\_, Ensaio sobre a urbanização latino-americana. São Paulo, Ed. Hucitec, 1982.
- \_\_\_\_\_, Manual de Geografia Urbana, São Paulo, Ed. Hucitec, 1981.
- \_\_\_\_\_, Por uma Geografia Nova. Da crítica da Geografia a uma Geografia crítica. São Paulo. Ed. Hucitec, Ed. da Universidade de São Paulo, 1978.
- SILVA, J. F. Graziano da. (coordenador). Estrutura Agrária e Produção de Subsistência na Agricultura Brasileira. São Paulo, Ed. Hucitec, 1978.

- \_\_\_\_\_, Progresso Técnico e Relações de Trabalho na Agricultura. São Paulo, Ed. Hucitec, 1981.
- \_\_\_\_\_, A Modernização Dolorosa. Estrutura agrária, fronteira agrícola e trabalhadores rurais no Brasil. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1981.
- SILVA, José Graziano & STOLCKE, Verena (org.). A Questão Agrária. São Paulo, Ed. Brasiliense, 1981.
- SILVA, Sérgio. Expansão Cafeeira e Origens da Indústria no Brasil. São Paulo, Ed. Alfa-Omega, 1976.
- SINGER, Paul. Curso de Introdução à Economia Política. Rio de Janeiro, Ed. Forense-Universitária, 1975.
- \_\_\_\_\_, Economia Política da Urbanização. 9a. ed., São Paulo, Ed. Brasiliense, 1983.
- \_\_\_\_\_, Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana. São Paulo, Cia. Ed. Nacional.
- SKIDMORE, Thomas E. Brasil: de Getúlio Vargas a Castelo Branco (1930 - 1964). Rio de Janeiro, Ed. Paz e Terra, 1979.
- SOUSA, João Gonçalves de. et alii. Goiás - Uma Nova Fronteira Humana. Conselho de Imigração e Colonização (Presidência). Rio de Janeiro, 1949.
- SOUZA, Maria Sônia França. A Sociedade Agrária em Goiás (1912 - 1921) na Literatura de Hugo de Carvalho Ramos. Dissertação de Mestrado, UFGO - USP, Goiânia, 1978 (mimeografada).
- SZMRECSÁNYI, Tamás & QUEDA, Oriowaldo (org.). Vida Rural e Mudança Social. 3a. ed., São Paulo, Cia. Ed. Nacional, 1979.

- TEIXEIRA NETO, Antonio. "Formação Territorial: Considerações Sobre Alguns Aspectos Geográficos, Históricos e Políticos" - Boletim Goiano de Geografia, 2 (2): 137 - 163, jul./dez.1982.
- \_\_\_\_\_, L'etat de Goias dans la Cartographie Luso-Brasiliene aux XVIII e XIX siecles. Tese de Doutorado, 3º Grau. Paris, Université Paris VII, 1976.
- VELHO, Otávio Guilherme (org.). O Fenômeno Urbano. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1973.
- \_\_\_\_\_, Sociedade e Agricultura. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1982.
- \_\_\_\_\_, Frentes de Expansão e Estrutura Agrária. Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1972.
- VERSIANI, Flávio Rabelo & BARROS, José Roberto M. de (org.) Formação Econômica do Brasil. A experiência da industrialização. São Paulo, Ed. Saraiva, 1977.
- WAIBEL, Leo. Capítulos de Geografia Tropical e do Brasil, 2a. ed., Fundação IBGE, Rio de Janeiro, 1979.
- WILLEMS, Emilio. "The Rise of a Rural Middle Classe in a Frontier Society". p. 325 - 344. BOETT, Riordan, editor - Brazil in the sixties. Nashville, Vanderbilt University Press, 1972.
- WIRTH, John D. O Fiel da Balança. Minas Gerais na Federação Brasileira (1889 - 1937), Rio de Janeiro, Ed. Paz e Terra, 1982.
- A Economia dos Estados. XI - Goiás. Revista Cultura e Política, 17: 165 - 175, Rio de Janeiro, jul./1942.
- A Nova Política do Brasil. As Diretrizes da Nova Política do Brasil (Política Demográfica). Rio de Janeiro, Liv. José Olímpio Ed., 1943.

