

**Tema: As Transformações Socioambientais
e Culturais no Cerrado****A ESTRADA DE FERRO GOYAZ E SEUS IMPACTOS NA CIDADE DE
IPAMERI/GO (1913-1930)**

Hudson José de Paiva

Graduando do Curso de Licenciatura em História da Universidade Estadual de Goiás/Campus/Morrinhos

Hamilton Afonso de Oliveira

Professor do Curso de História e do Programa de Pós-Graduação em Ambiente e Sociedade da UEG/Morrinhos

Resumo: O objetivo deste trabalho é mostrar a importância que a ferrovia, invenção dos princípios do século XIX, tornou-se a principal propulsora do desenvolvimento e progresso desde a primeira fase da Revolução Industrial marcando o início de uma série de inovações que caracterizam a atual era da globalização. Além de transportar mercadorias e pessoas as ferrovias disseminação de novos valores e princípios alicerçados na ideologia do progresso e deu início ao advento da sociedade de consumo de massa ao estimular a expansão das atividades comerciais e industriais. Reduziu as distâncias e começou a propagar os valores do capitalismo no mundo à medida que os trilhos se espalhavam por todos os continentes e eram interligados por estradas de rodagens contribuiu para aumentar as perspectivas de mercado e de produção em Goiás. Em Ipameri a ferrovia, além de mudanças socioeconômicas e provocou mudanças nos hábitos e costumes e na paisagem urbana da cidade a partir de 1913.

Palavras-Chaves: Ferrovias, Goiás, Ipameri/GO.

Introdução

Este trabalho é fruto de indagações que colhi durante a minha mais tenra infância na cidade de Ipameri, quando ouvia de pessoas adultas comentários sobre a nossa urbe e tudo o desenvolvimento e modernidade que a mesma acolheu, desenvolveu e depois a deixou. A partir quando comecei a ler sobre a cidade e sua história, o cenário foi se descortinando: sua origem, pequeno povoado rural surgido segundo lendas contadas desde muito cedo, devido a uma doação de terras de um abastado proprietário rural isto lá pelos idos de 1835.

O morro de São Domingos está vinculado à lenda da suposta origem do distrito do Vai-Vem. Diz certa tradição (que não resiste a nenhuma comparação histórica) que Francisco José Dutra, quase as vascas da morte por haver sido picado por cascavel, prometera doar ao Divino Espírito Santo, todas as terras, que do alto do dito morro de São Domingos, as suas vistas abrangessem por todos os quadrantes, se escapo da letífera mordidela (VEIGA, 1965, p. 34).

Compreender as mudanças ocorridas na cidade de Ipameri, cidade em que nasci e vivi até meus vinte e um anos de idade sempre me causou certo fascínio pelas suas características e também por ser onde construí minhas relações de família e de amizade, a necessidade de procurar explicações para minhas indagações me moveu em direção a realização desta pesquisa.

Realização:

PPGAS - Programa de
Pós-Graduação
Stricto Sensu
em Ambiente e
Sociedade
(Campus Morrinhos)



Curso de Ciências
Biológicas
(Campus Morrinhos)

Apoio:

**Tema: As Transformações Socioambientais
e Culturais no Cerrado****Formação Histórica e os Impactos da Estrada de Ferro Goyaz no Desenvolvimento da Cidade de Ipameri**

O processo de ocupação do sudoeste goiano, especialmente, de Ipameri está relacionado às transformações provocadas na região sudeste, sobretudo, a partir de fins do século XVIII com a crise do sistema colonial português agravada pela redução da produção aurífera nos principais centros mineração de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. Após o ciclo aurífero, o estabelecimento da família real portuguesa no Brasil em 1808 e o fim do sistema sesmarial em 1822 “a distribuição de terras no Brasil ficou aberta, passando haver de forma desgovernada o apossamento de terras” (OLIVEIRA, 2006, p. 22).

Desta forma, milhares de famílias oriundas de Minas Gerais, principalmente, saíam em busca de novas terras que ainda se encontravam devolutas no oeste de São Paulo e sul de Goiás (que compreendia a atual região do Triângulo Mineiro até 1816) a partir de fins do século XVIII e durante o século XIX. Processo migratório que deve ter se intensificado com a ampliação das áreas de cultivo de café e produção para o mercado interno em Minas Gerais e São Paulo que fizeram com que muitos antigos proprietários de terra que não se adaptavam às mudanças acabaram sendo pressionados:

[...] pelas tensões sociais criadas com a expropriação de antigos posseiros e fazendeiros [...] e pela elevação do preço da terra [...] a penetrarem em território goiano à procura de terras para a agropecuária, a preço mais acessíveis, sendo essa migração o resultado lógico do alargamento da fronteira agrícola rumo a o interior do país (BORGES, 1990, p. 54).

Para Lucila Brioschi (1991) a migração mineira não se deu tão somente pela crise da mineração, mas, pelo crescimento da capitania de São Paulo que, primeiramente:

[...] foi impulsionada pelo fortalecimento da lavoura canavieira, a partir de meados do século XVIII fez surgir uma sociedade rica, monocultora e escravista que contribuiu para a redução da pequena propriedade rural de subsistência, provocando o deslocamento do roceiro e do pequeno proprietário para as zonas de fronteira colonizadora (OLIVEIRA, 2006, p. 23; *Apud* BRIOSCHI, 1991, p. 44).

Segundo Hamilton Oliveira (2006) a ocupação do então sul de Goiás ocorreu em um momento de crise da mineração e de um novo reordenamento econômico que foi construído a partir da chegada da Família Real portuguesa ao Brasil em 1808 que, deslocará o principal eixo econômico que se concentrava na região Nordeste para o Sudeste, ao se instalar no Rio de Janeiro e promover a abertura dos portos e a elevação do Brasil a Reino Unido de Portugal. Medidas que criaram “novas oportunidades para o desenvolvimento de uma produção de exportação e, por outro lado, ampliaram o mercado consumidor interno e consequentemente

Realização:

PPGAS - Programa de
Pós-Graduação
Stricto Sensu
em Ambiente e
Sociedade
(Campus Morrinhos)



Curso de Ciências
Biológicas
(Campus Morrinhos)

Apoio:

Tema: As Transformações Socioambientais e Culturais no Cerrado

estimulou a produção para o abastecimento de novas demandas do mercado interno” (OLIVEIRA, 2006, p. 27, grifo nosso). Nesta perspectiva “a população do Rio de Janeiro dobrou entre 1808 e 1822, passando de 50 mil para 100 mil habitantes, o que aumentou as possibilidades para os agricultores e criadores de Minas Gerais” (OLIVEIRA, 2006, p. 28).

Desta forma, segundo Hamilton Oliveira “as transformações na economia mineira nas primeiras décadas do século XIX podem ter sido determinantes para a intensificação do processo migratório para Goiás, que teve início no último quartel do século XVIII e se intensificou durante o século XIX” (OLIVEIRA, 2006, p. 29). Nas primeiras décadas do século XIX era intenso o fluxo migratório de paulistas e mineiros que se deslocavam para Goiás em busca de terras que se encontravam devolutas

[...] o então julgado de Santa Cruz que compreendia as terras que correspondem à atual região sul e sudeste de Goiás, possuía uma população estimada de apenas 2904 habitantes em 1804. Em 1825, já era a terceira região mais povoada com 5865 habitantes e, em 1832, já havia 7632 habitantes o que correspondia a um crescimento demográfico superior a 260% (OLIVEIRA, 2006, p. 32, grifos nossos).

Foi neste contexto que por volta de 1812/1816 chegaram os primeiros moradores que se estabeleceram na localidade provavelmente originários de Minas Gerais. Dentre as primeiras famílias, estava Francisco José Dutra que, supostamente foi o primeiro a se instalar nas proximidades do ribeirão Vai-Vem, dando início ao surgimento do arraial de Nossa Senhora da Conceição que, posteriormente, recebeu a denominação de Vai-Vém.

Primeiramente, foi distrito de Santa Cruz em 1833 passou a ser distrito de Catalão até a sua emancipação definitiva pela Lei 446 de 12 de setembro de 1870, com a denominação de cidade Entre Rios por estar localizado entre os rios Corumbá e Veríssimo. Em 26 de março de 1904, através da Lei Estadual nº. 42, a cidade passa a se chamar Ipameri e em 1913 inicia-se a construção da primeira etapa da ferrovia, que trouxe um grande progresso, conectando Ipameri ao restante do país de forma rápida e eficiente situada em um imenso território quase despovoado de um estado encravado no coração do país.

Como a maioria das localidades brasileiras sua origem repousa em relatos de tradições de cunho católico, seus primeiros moradores ali se fixaram em função da exploração das férteis terras do rio Veríssimo, rio Corumbá e rio do Braço e supõe-se que expulsaram os últimos remanescentes indígenas Caiapós que viviam na região. Segundo Veiga no seu Ipameri histórico:

[...] à margem esquerda do Vai-Vem, afluente do Veríssimo, ergueram-se desordenadamente, as primeiras moradias ao redor da casa grande da fazenda Vai-Vem, cujo topônimo decorre do aludido curso d'água. Os documentos



Realização:

PPGAS - Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ambiente e Sociedade (Campus Morrinhos)



Curso de Ciências Biológicas (Campus Morrinhos)



Tema: As Transformações Socioambientais e Culturais no Cerrado

paroquiais, os autos de inventários e a tradição autorizam a concluir que a origem do conglomerado, do arraial do Vai-Vem remonta, mais ou menos, ao ano de 1816 (VEIGA, 1965, p. 45).

Sua sinopse histórica com os principais fatos históricos da história política administrativa de Ipameri é a seguinte:

- 1812-1816 - Sertão do São Marcos, distrito do Arraial de Nossa Senhora da Conceição, minas de Santa Cruz, da comarca de Vila-Boa de Goiás;
- 1824 - Fazenda Vai-Vem, julgado do Arraial de Nossa Senhora da Conceição, minas de Santa Cruz, da comarca de Vila-Boa de Goiás;
- 1828 - São Marcos, julgado de Santa Cruz, comarca do Sul da Província de Goiás;
- 1830 - Arraial de Nossa Senhora da Conceição, termo do Vai-Vem, da vila de Catalão, comarca de Santa Cruz da Província de Goiás;
- 01/04/1833 - Distrito do Vai-Vem, pertencente à Vila do Catalão (Resolução do conselho do Governo da Província de Goiás);
- 31/07/1845 - Distrito do Vai-Vem, pertencente ao Catalão (Lei Provincial nº 2, de 31 de julho de 1845);
- 28/07/1858 - Município de Entre-rios, com sede no Arraial do Vai-Vem (Lei Provincial nº 17 de 28/07/1858);
- 01/08/1863 - Distrito do Vai-Vem (Resolução nº 352 de 01/08/1863);
- 12/09/1870 - Restauração do Município de Entre-rios, com território desmembrado de Catalão (Lei Provincial nº 446 de 12/09/1870);
- 10/10/1873 - Reinstalação do Município de Entre-rios;
- 15/04/1880 - Elevação à categoria de cidade (Lei Provincial nº 623 de 15/04/1880);
- 26/03/1904 - Mudança do nome de Entre-rios para Ipameri (Lei Estadual nº 42 de 26 de março de 1904) (VEIGA, 1965, p. 30).

Segundo Veiga (1965), a povoado ficou conhecido durante grande parte do século XIX como Vai-Vem, a mudança do nome se deu em 1858 com a elevação à condição de município com o nome de Entre-Rios. No ano de 1904, a cidade passou a se chamar “Ipameri” palavra de origem indígena com o mesmo significado de entre-rios. Analisando estes marcos históricos permite-se notar que o surgimento da localidade deu-se em função da produção agrícola e pastoril e que os mineiros foram percussores dos primeiros habitantes. O início do processo de ocupação efetiva do território que compreende a cidade de Ipameri insere-se no contexto da:

[...] expansão da pecuária extensiva e de agricultura voltada para o abastecimento familiar, local e regional que incentivaram o processo migratório, a ocupação e fixação de colonos nas regiões mais interioranas incorporando novas áreas e ampliando as fronteiras do território brasileiro (OLIVEIRA, 2006, p. 17).

Dentre as famílias pioneiras deste processo migratório e de ocupação da região e que por mais de um século exerceram forte influência na economia e na organização política e social da localidade tiveram destaque as famílias, Vaz, Estrela, Carneiro e Machado. Mas que, com a chegada da Estrada de Ferro Goyaz ocorreu um novo reordenamento na configuração social e política das famílias hegemônicas do local.

Segundo Campos Júnior (2014) dentre as lideranças destas novas famílias



Realização:

PPGAS - Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ambiente e Sociedade (Campus Morrinhos)



Curso de Ciências Biológicas (Campus Morrinhos)



**I INTERNATIONAL INTERDISCIPLINARY SEMINAR ON ENVIRONMENT AND SOCIETY
&
II SIAS - SEMINÁRIO INTERDISCIPLINAR EM AMBIENTE E SOCIEDADE****Tema: As Transformações Socioambientais
e Culturais no Cerrado**

hegemônicas estava o coronel Vicente Marot, que chegou a Ipameri entre os anos de 1911 e 1912, como administrador da construção da extensão do ramal da Estrada de Ferro Goyaz que chegou a cidade em 1913. O coronel Vicente Marot acabou se estabelecendo na cidade e acabou sendo indicado pela população local para o cargo de intendente municipal, cargo que ocupou de 1919 a 1923, segundo Veiga (sd) se destacou na administração da cidade e foi, também, o principal fornecedor de lenha para a Estrada de Ferro Goyaz. Vicente Marot foi responsável pela transferência do 6.º Batalhão de Caçadores de Vila Boa, antiga capital, para Ipameri em 1922. Nos jornas da época, segundo Brandão (2005), era considerado impulsionador do progresso e do crescimento da cidade.

Por estar situada no Sudeste Goiano a cidade de Ipameri possui uma localização privilegiada com relação a malha rodo-ferroviária do estado e do país por estar localizada em ponto de confluência de das rodovias estaduais GO-330 e GO-213 que encontram-se interligas duas grandes artérias rodoviárias do centro-oeste a BR 153 e BR 050. Também, no município a Ferrovia Centro Atlântica (FCA), antiga Estrada de Ferro Goiás (EFG) – com sua malha rodoferroviária permite a ligação da cidade com Goiânia e Brasília, bem como, cidade de Catalão e com o Porto de Santos/SP.

A economia do município de Ipameri na atualidade se baseia na agricultura (milho, soja e algodão), na pecuária (leite, gado de corte e suínos), em fábricas de produtos lácteos e indústrias de cerâmica. Naqueles idos de 1900 - assim como no restante do estado de Goiás - a pecuária era a principal atividade econômica do município que se limitava à criação do gado de forma extensiva. Criado solto pelos campos e cerrados e exportado em pé para os mercados de Minas Gerais e São Paulo.

A cidade de Ipameri antes da chegada dos trilhos da Estrada de Ferro Goyaz era segundo João Veiga conhecida como:

[...] o arraial do Vai-Vem, no seu esboço primitivo, apresentava umas poucas casas, erguidas desordenadamente em torno do largo que seria mais tarde o “largo da matriz”, a “Praça da Liberdade” de hoje. As casas todas de esteios e paredes de adobes, ou de pau-a-pique, tinham as características das construções coloniais do tempo. As vivendas maiores, cobertas de telhas comuns, de largos beiras, tinham invariavelmente grandes portas para a viela ou praça, e quatro, seis, oito ou mais janelões para a gente ou para os oitãos (VEIGA, 1965, p. 49).

As mudanças socioeconômicas e arquitetônicas ocorridas na cidade de Ipameri, no período que vai de 1913 a 1922, foram ocasionadas principalmente pela chegada da Estrada de Ferro Goyaz e a sua permanência durante dez anos como ponto terminal desta ferrovia, que

**Realização:**

PPGAS - Programa de
Pós-Graduação
Stricto Sensu
em Ambiente e
Sociedade
(Campus Morrinhos)



Curso de Ciências
Biológicas
(Campus Morrinhos)



Tema: As Transformações Socioambientais e Culturais no Cerrado

era nesta época o principal instrumento de modernização da sociedade da época. A chegada da ferrovia representou segundo Kaadi (2007), a inserção da cidade no projeto civilizador e de progresso do Estado de Goiás, pois até a primeira década do século XX, a cidade “sem ferrovia, era “tipicamente rural”, **uma** parte do sertão goiano, com vida pacata; [...] **com a ferrovia** uma “cidade moderna” com características urbanas e com certo dinamismo [...] cultivadas nas lembranças dos moradores” (KAADI, 2007, p. 16-17, grifos nossos).

Joaquim Rosa (1974) ao escrever sobre as suas memórias retrata, como era aspectos e a vida da cidade de Ipameri antes da cidade da Estrada de Ferro Goiás:

Nos idos de 1917, Ipameri contava com quatro ruas principais, paralelas duas a duas separadas pelo Lago da Matriz [...] tendo nas extremidades dois outros largos, oferecendo os três, nos tempos das chuvas, as melhores pastagens as vacas leiteiras, aos bandos de éguas paridas, bodes, cabritos, cobras e lagartos. Sociedade ensimesmada como tantas outras comunas sertanejas, formando grupos nas esquinas, discutindo os mexericos do dia, falando da vida alheia (ROSA, 1974 apud KAADI, 2007, p. 16).

Para os ipamerinos e outros moradores da cidade, a ferrovia passou a representar um divisor de águas e de ruptura da cidade com o seu passado rústico, atrasado e rural para uma Ipameri moderna, urbana e civilizada depois da chegada da ferrovia. A Estrada de Ferro Goiás passou a ser considerada para os moradores locais e regionais a “propulsora do progresso e desenvolvimento [...]. O trem chega dinamiza a vida da cidade de Ipameri, acostumada à “mesmice”, à rotina do sertão goiano” (KAADI, 2007, p. 21).

Dentre as lembranças destes moradores podemos destacar um pequeno livreto de memória intitulado Fragmentos da História de Ipameri, publicado em 1958, por J.B. Carvalho que destacou fatos que foram marcantes e de grande orgulho da população local ipamerense, que se efetivaram após a chegada da ferrovia:

Maio de 1913 – é inaugurada a primeira Usina Hidroelétrica de Goiás sendo seu construtor e proprietário o cidadão Aristides Rodrigues Lopes;
 Novembro de 1913 – é inaugurada a Estação Ferroviária de Ipameri, com a chegada da primeira composição da Estrada de Ferro Goiás;
 Abril de 1915 – é instalado o primeiro cinema em Goiás em Ipameri, pelo cidadão Hildebrando Nicácio;
 Novembro de 1915 – é construída a primeira Charqueada do estado de Goiás, por LibórioSilva;
 Outubro de 1916 – tem início o primeiro serviço público de Telefones no estado de Goiás, sendo concessionários Vicente Marot e Waldemar Leone Ceva;
 Outubro de 1918 – é fundada a Loja Maçônica “Paz e Amor IV”, a primeira do estado de Goiás, com dezoito integrantes, nenhum brasileiro natural, todos imigrantes estrangeiros;
 Junho de 1920 – tem início os serviços de abaulamento de ruas com sarjetas e meios-fios;
 Julho de 1921 – é inaugurada a primeira Agência do Banco do Brasil em Goiás.

Realização:



PPGAS - Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ambiente e Sociedade (Campus Morrinhos)



Curso de Ciências Biológicas (Campus Morrinhos)

Apoio:



**I INTERNATIONAL INTERDISCIPLINARY SEMINAR ON ENVIRONMENT AND SOCIETY
&
II SIAS - SEMINÁRIO INTERDISCIPLINAR EM AMBIENTE E SOCIEDADE****Tema: As Transformações Socioambientais
e Culturais no Cerrado**

A partir de 1913 com a chegada dos trilhos da Ferrovia da Estrada de Ferro Goiás, deu-se início a uma acelerada urbanização da cidade de Ipameri, provocando mudanças na paisagem urbana, com o desenvolvimento do comércio, da instalação das primeiras indústrias, além disso, houve a imigração de pessoas oriundas de outros estados e países que vieram acompanhando a trajetória dos trilhos da Estrada de Ferro Goiás. Segundo Kaadi, por muitos anos Ipameri foi considerada:

[...] a “sala de visitas”⁵ de Goiás, famosa por receber, em 1913, um prolongamento da Estrada de Ferro Mogiana, vivenciou as novidades urbanas: foi a primeira cidade do Estado a contar com o sistema de energia elétrica, iluminação pública, telefone, telégrafo e cinema. Também teve, em 1921, a presença da primeira agência do Banco do Brasil no Estado, foram implantadas indústrias modernas e tornou-se um significativo centro comercial (KAADI, 2007, p. 19).

A cidade recebia afluxo de pessoas oriundas dos mais diversos lugares que enriqueciam a cultura local com as mais variadas manifestações artísticas e culturais, conforme relato de Ramon H. Neves, Ipameri dos tempos áureos de sua estação ferroviária, em que foi a sala de visitas de Goiás, eram uma cidade muito movimentada:

Charretes com o trotar dos poltros e buzina estridente transportam passageiros da Estação aos hotéis, às pensões e às famílias, além conduzir as "senhoras de vida fácil", sua maior clientela. Recrutadas e soldados verde-oliva descem e sobem a Avenida da Estação, a cada trem que apita nas curvas de chegada. À espera do sinal de rádio, o gigante Pérsio Pedroso de Moraes aguarda o pouso das aeronaves da Vasp, da Viabrás e da Real Aerovias, no aeroporto, toda semana, rumo a Goiânia, Uberlândia, Uberaba, Ribeirão e São Paulo⁶.

Além da movimentação tinha uma vida social intensa com:

Concorridos passeios, mergulhos e pique-niques na "Linha-de-tiro" do Batalhão, aberta ao público civil nos domingos e feriados, só são lazer e alegria. Portentosos bailes e carnavais de salão e de rua promovidos pelo Umuarama e o Jóquei, em saudável concorrência, disputam hegemonia. Isto, sem falar dos músicos da "Jazz Band Santa Cruz", dos bailes de sábado e do bloco carnavalesco do Zé Pereira organizados pelo Clube da Liga Operária. Depois do dia de trabalho, do apito das fábricas, dos clarins do Quartel e dos sinos da Igreja, à noite, enquanto aguardam a sirene do cinema, cumprimentam o porteiro seu Pilade, anos depois, o Baiano revisteiro -- moças e rapazes encontram-se na Praça da Liberdade. No passeio, as damas num sentido, no outro, cavalheiros acotovelam-se na disputa de olhares e sorrisos, a paquera básica de todos os dias. Depois da missa das nove, celebradas pelo Padre Domingos dos sermões, procissões e barraquinhas memoráveis, depois das "matinéas", do cinema é hora das "soirées" sofisticadas, em traje "passeio

⁵ De acordo com Hilma Brandão: o termo começou a aparecer nos jornais contemporâneos do início do século XX o termo “sala de visitas” é utilizado, ainda que de forma inconsciente, para apagar a imagem de sertão presente nas narrativas dos viajantes europeus, que se valem da imagem do homem sertanejo, o caipira, atrelada ao ócio, ao referirem-se ao homem goiano, em seus relatos de viagem ao Estado de Goiás. Num segundo momento, nos registros memorialísticos, o termo “sala de visitas” é utilizado como um modelo para se projetar o futuro (BRANDÃO, 2005, p. 48).

⁶ Fragmento extraído do site: <http://www.ipameri.org/Literatura/artigos/SaladeVisitas.html> - acessado em 11/10/2018.

Tema: As Transformações Socioambientais e Culturais no Cerrado

completo" no Jóquei Clube, ao som de sambas e mambos, rumbas, boleros, fox, blues⁷

Segundo Brandão (2005) Ipameri oferecia inúmeros atrativos que lhe rendia uma diversidade para além dos interesses econômicos. Além de indústrias acolhia migrantes de várias partes do Brasil e, também, imigrantes que vinham, fugindo da I Guerra Mundial, de vários lugares da Europa, especialmente, Portugal, Turquia, Espanha e Itália. Conforme dados do Recenseamento Geral do Brasil de 1920, havia em Goiás registrado pelos dados do censo da época, 1695 estrangeiros identificados, a maioria era: da Turquia com 527 registros, Portugal 301 registros, Itália 276 registros, Espanha 192 registros, Alemanha 66 registros e Áustria 29. Somente na cidade de Ipameri havia 330 estrangeiros detectados no Censo de 1920, sendo: 147 turcos, 66 espanhóis, 58 italianos, 34 portugueses e, outras nacionalidades, 25⁸.

Esta imigração se iniciou com a chegada de portugueses, primeiro ocupados com a construção da Estrada e, depois, como criadores de gado; italianos dedicavam-se ao comércio e às atividades industriais; e os turcos-sírios, ao comércio, especialmente, no comércio ambulante, muitos se tornavam proprietários de lojas fixando comércio na cidade e região. As principais lojas de turcos-sírios eram das famílias Farah, Chadud, Grattoni, Daher, Mereb, Cosac e Abdalla. Serviços de fotografias, também, concentrava-se nas mãos de estrangeiros, sendo os principais fotógrafos, segundo Ramon H. Neves, “Henrique Lang e o Carretinho Mohn. Os Marot, os Esteves, os Lourenzo, os Lenza, os Balzani, os Gebrim⁹”. Destaques para as famílias. Em Ipameri havia várias indústrias, lojas e empresas prestadoras de serviços se instalaram na cidade como,

[...] fábricas de calçados a Santa Cruz e a Santa Cecília, dos Leyser e do Bevignatti, as do Augusto Diogo e do Lino Galli. As Charqueadas dos Santinoni e dos Leyser. As fábricas de manteiga dos Daher e dos Edreira, o curtume dos Bonach, os Valle e os Malshitz das serrarias e madeireiras, os Genaro e sua Fábrica de Móveis Cruzeiro; os ladrilhos coloridos do seu Habib Mussi. As olarias dos Troncha e dos Rabelo; as construções do Zé Rocha, os projetos do Waldemar Ceva e o inseparável Carlos Mesack das jóias e relógios. A Empresa de Força e Luz dos Irmãos Vaz Lopes. Diversas máquinas de beneficiar arroz, café e feijão: do Zé David Cosac, do Henrique Neves, do Barbahan, dos Afune e a dos Roque, Edreira & Cia. com a sua Casa Bancária, 1.º banco particular local, são todas elas empresas representativas da Ipameri, de então.

⁷ Fragmento extraído do site: <http://www.ipameri.org/Literatura/artigos/SaladeVisitas.html> - acessado em 11/10/2018.

⁸ Recenseamento Geral do Brasil, Vol. IV, População, 1ª parte, p.746-757. Disponível no site: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv31687.pdf> - acessado em 11/10/2018.

⁹ Fragmento extraído do site: <http://www.ipameri.org/Literatura/artigos/SaladeVisitas.html> - acessado em 11/10/2018.



**Tema: As Transformações Socioambientais
e Culturais no Cerrado**

Percebe-se conforme relato que grandes partes dos estabelecimentos comerciais e industriais existentes na cidade de Ipameri, de certa forma, estavam vinculadas a famílias de origem estrangeira, que formaram inúmeras colônias de famílias. Dentre destaque para “os “turcos”, como eram chamados, inauguram o comércio na cidade, em um primeiro momento como “mascates”, pois viajavam na região em tropas de animais comprando, vendendo e trocando produtos” (MARINHO; DANTAS, 2017, p. 226).

Percebe-se conforme relato que grandes partes dos estabelecimentos comerciais e industriais existentes na cidade de Ipameri, de certa forma, estavam vinculadas a famílias de origem estrangeira, que formaram inúmeras colônias de famílias. Dentre destaque para “os “turcos”, como eram chamados, inauguram o comércio na cidade, em um primeiro momento como “mascates”, pois viajavam na região em tropas de animais comprando, vendendo e trocando produtos” (MARINHO; DANTAS, 2017, p. 226).

Como toda esta movimentação e dinamismo a cidade contava com a prestação de serviços dos mais diversos, que contou com participação direta nas atividades tipicamente urbanas e industriais, das famílias de imigrantes estrangeiros, conforme nos relata Ramon H. Neves:

Inúmeras oficinas, lojas de tecidos, aviões particulares, jardineiras, charretes e automóveis de aluguel e de passeio e jornais semanais permanentes, são parte integrante da paisagem e ambientes urbanos. A maioria expressiva de industriais, comerciantes e homens de negócio ou são os patrícios vindos de outros estados, ou os oriundos da Europa e do Oriente Médio, aqui chegados com a estrada-de-ferro [...] Estabelecem-se e se transformam em exemplos marcantes de iniciativas e da febril atividade econômica no Município. Sem dúvida, são todos os grandes responsáveis pelo progresso e desenvolvimento exuberantes aqui experimentados outrora (MARINHO; DANTAS, 2017, p. 226).

Toda esta movimentação de pessoas e estabelecimentos refletiu no crescimento demográfico e na urbanização da cidade de Ipameri, que no período de 1908 a 1920, conforme dados dos Censos do IBGE, nitidamente, a partir de 1913, houve um crescimento muito grande da população que habitava o município de Ipameri que, em 1900 contava com 10 mil habitantes, em 1912, 11,3 mil habitantes e, em 1920, ou seja, sete anos depois da chegada do ramal ferroviário, já se aproximava de 20 mil habitantes, ou seja, um crescimento de quase 100 % da sua população. Deste total, mais de 15% da população era de estrangeiros que escolheram a cidade para viver, trabalhar e construir uma nova vida em Goiás.

A chegada dos trilhos influenciada pela presença de estrangeiros das mais variadas nacionalidades e a construção de Goiânia contribuíram para a modificação da paisagem

Realização:

PPGAS - Programa de
Pós-Graduação
Stricto Sensu
em Ambiente e
Sociedade
(Campus Morrinhos)



Curso de Ciências
Biológicas
(Campus Morrinhos)

Apoio:

**I INTERNATIONAL INTERDISCIPLINARY SEMINAR ON ENVIRONMENT AND SOCIETY
&
II SIAS - SEMINÁRIO INTERDISCIPLINAR EM AMBIENTE E SOCIEDADE****Tema: As Transformações Socioambientais
e Culturais no Cerrado**

urbana da cidade de Ipameri. O estilo colonial imperante foi dando lugar a novos estilos de influências diversas que prevaleciam em grandes centros urbanos do Brasil e do mundo na primeira metade do século XX, os estilos *Art Déco*, *Art Nouveau*, Neoclássico, Neocolonial, Neogótico, Eclético, Popular Europeia, Colonial e Moderna, vão estar presentes em vários edifícios residenciais, públicos e religiosos que ainda sobrevivem ao tempo e podem ser observados em vários pontos da cidade.

Considerações Finais

As estradas de ferro foram por mais de um século o principal meio de transporte de cargas e de pessoas no mundo e, no Brasil, tiveram a sua importância por um período de 80 anos. Trata-se de uma das grandes inovações tecnológicas do século XIX, cuja força motriz movida a vapor e aquecida por carvão mineral e vegetal, expandiu-se pelos continentes interligando povos e culturas, seja através do transporte de mercadorias e pessoas, sua invenção pode ser considerada como sendo o prelúdio da atual era da globalização ao proporcionar a expansão das relações sociais, econômicas e culturais aproximava os povos e propagava as novas ideias e valores do mundo industrial e capitalista. Ao reduzir as distâncias geográficas foi criando e aumentando novas expectativas e perspectivas de mercado e de produção.

Apesar das limitações da época a Estrada de Ferro Goyaz proporcionou de forma direta e indireta o aumento da capacidade produtiva e do mercado consumidor de Goiás, que pôde ser percebido no aumento das arrecadações do estado no período que saiu de uma situação deficitária para de superávit fiscal até 1930 que corresponde ao período desta análise. Novos hábitos de consumo, antes impraticáveis começaram a ser incorporados na sociedade goiana, tanto entre as famílias mais abastadas do mundo rural, bem como, das pessoas que residiam nos principais centros urbanos interligados pela ferrovia, podia receber algumas novidades de perfumaria, joias, utensílios domésticos, roupas, novidades de bebidas mais diversas, como a cerveja, uísque, conhaques, vinhos, etc. bem como, os primeiros medicamentos produzidos pela indústria farmacêutica e, também, de alimentos industrializados. Novidades que, naquela época, não era para muitos.

Estabeleceu novos valores do mundo urbano considerado como civilizado em detrimento do mundo rural local, cada vez, mais visto como sinônimo do atraso, que acabou por repercutir no reordenamento das vilas e cidades já existentes. Os modelos e padrões de

**Realização:**PPGAS - Programa de
Pós-Graduação
Stricto Sensu
em Ambiente e
Sociedade
(Campus Morrinhos)Curso de Ciências
Biológicas
(Campus Morrinhos)

**Tema: As Transformações Socioambientais
e Culturais no Cerrado**

uma cidade moderna começavam a se impor em detrimento das pessoas e dos valores tradicionais do campo profundamente assentado no passado agrário colonial. O que grande parte das autoridades políticas e da intelectualidade urbana da época acreditava é que era preciso acelerar as mudanças e transformações conforme os ritmos da Maria fumaça que passava a “acordar” os goianos de um sono profundo e despertá-los para o progresso e a civilização.

Nas cidades, como Ipameri, que recebeu trilhos e estações ferroviárias da Estrada de Ferro Goiás nos primeiros anos, lá na década de 1920, já eram perceptíveis as mudanças que poderiam ser percebidas por qualquer viajante de passagem pela cidade. Não intensas e rápidas como na atualidade, lentamente a paisagem das cidades e do campo começaram a sofrer as primeiras mudanças: matas e cerrados principiaram a perder espaço para as pastagens e plantações, “ruas” de terra enlameados de buracos e barro, davam lugar à ruas alinhadas e pavimentadas, as casas coloniais eram derrubadas e adaptadas aos estilos arquitetônicos modernos, inspirados nos estilos arquitetônicos Art Déco, Art Nouveau, Neoclássico, Neocolonial, Neogótico, Eclético, Popular Europeia, Colonial e Moderna.

Diversidade de ritmos e estilos na paisagem urbana de Ipameri se manifestou no desenvolvimento do comércio, na instalação das primeiras indústrias. A chegada do trem trouxe na sua esteira milhares de migrantes e centenas de imigrantes estrangeiros, especialmente, italianos, espanhóis, portugueses e turcos (conhecidos, também, por sírio-libaneses) que chegaram com a chegada da ferrovia.

Os estrangeiros de uma maneira geral dedicavam-se a atividades urbanas, especialmente, na indústria, no comércio e no setor de serviços. A cidade de Ipameri teve um crescimento muito rápido na década de 1920 e com uma vida urbana bem agitada, para uma típica cidade interiorana, recebia além de migrantes que chegavam a todo o momento, comerciantes, tropeiros, carreiros, negociantes, etc. que chegavam e saíam a todo instante com carregamentos de mercadorias que saíam da estação e vinham para ser distribuídas para outras cidades do estado de Goiás.

Enfim, a Estrada de Ferro Goyaz deu início à integração de Goiás com o mundo, fundamentou as bases do desenvolvimento que colocou a região do sudeste e o centro goiano como sendo as mais dinâmicas e importantes economicamente e que tem Goiânia como o centro político e econômico do estado de Goiás. Se for esta a realidade instada em Goiás isto

Realização:

PPGAS - Programa de
Pós-Graduação
Stricto Sensu
em Ambiente e
Sociedade
(Campus Morrinhos)



Curso de Ciências
Biológicas
(Campus Morrinhos)

Apoio:

Tema: As Transformações Socioambientais e Culturais no Cerrado

se deveu ao papel que a Estrada de Ferro Goyaz teve ao longo de sua história enquanto as ferrovias ainda tinham um papel relevante no transporte, desenvolvimento e progresso do Brasil.

Referências

BORGES, B. G. Despertar dos Dormentes; Estudos sobre a Estrada de Ferro de Goiás e seu papel nas transformações das estruturas regionais: 1909-1922. Goiânia: Cegraf, 1990.

BRANDÃO, H. A. – Memórias de um tempo perdido: A Estrada de Ferro de Goiás e a cidade de Ipameri (início do século XX). Universidade de Federal de Uberlândia, 2005.

CAMPOS, F. I. O coronelismo em Goiás. Goiânia: Ed. Vieira, 2003.

CUNHA, E. A. L. Estudo descritivo da viação férrea do Brasil. Organizado pela Comissão Central de Construção e Estudos de Estradas de Ferro. Rio de Janeiro: Companhia Nacional, 1909.

GUSMÃO, A. C. A. Estatística dos Meios de Transporte no Brasil. Typ. do Departamento de Estatística: Rio de Janeiro, 1933.

HOBBSAWM, E. A era do Capital – 1848-1875. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

HOBBSAWM, E. A era dos impérios. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2001.

LAMOUNIER, M. L. Ferrovias e Mercado de Trabalho no Brasil do século XIX. São Paulo: EDUSP, 2012.

LOURENÇO, L. A. B. O Triângulo Mineiro, do Império à República: o extremo oeste de Minas Gerais na transição para a ordem capitalista. Uberlândia: EDUFU, 2010.

MARINHO, R.H.R.; DANTAS, D. A formação da Estrada de Ferro Goiás e a urbanização no Sudeste Goiano na primeira metade do século XX. In. Ateliê Geográfico - Goiânia-GO, v. 11, n. 3, dez./2017, p. 213-234. Disponível:

MORAIS, V. A. Estradas interprovinciais no Brasil Central: Mato Grosso, Goiás e Minas Gerais (1834-1870). Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo-SP, 2010. Disponível no site:

<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8137/tde-29092010-154034/pt-br.php> Acessado em 04/01/2016.

OLIVEIRA, H.A. Os desafios da viabilidade financeira das companhias de estradas de ferro Mogyana e Goyaz em suas incursões ao Planalto Central. In. REIS, F. S.; MACÊDO, M. P. Desenvolvimento socioeconômico e sustentabilidade do Cerrado brasileiro na transposição do século XX para o XXI. Jundiaí-SP: Paco Editorial, 2016.

OLIVEIRA, H. A.; SANTOS, N. B. Impactos das ferrovias e estradas de rodagens na economia goiana (1900-1920). In. SANTOS, F.R. Economia, política e sociedade: vicissitudes e perspectivas para a preservação do meio ambiente no Brasil. Curitiba: Ed. CRV, 2018. p. 51-70.

OLIVIERA, H. A. História da riqueza e do consumo no sul de Goiás, 1850-1930. In. http://www.prp.ueg.br/sic2010/fronteira/arquivos/trabalhos_2009/ciencias_humanas/jornada/o

Realização:



PPGAS - Programa de
Pós-Graduação
Stricto Sensu
em Ambiente e
Sociedade
(Campus Morrinhos)



Curso de Ciências
Biológicas
(Campus Morrinhos)

Apoio:



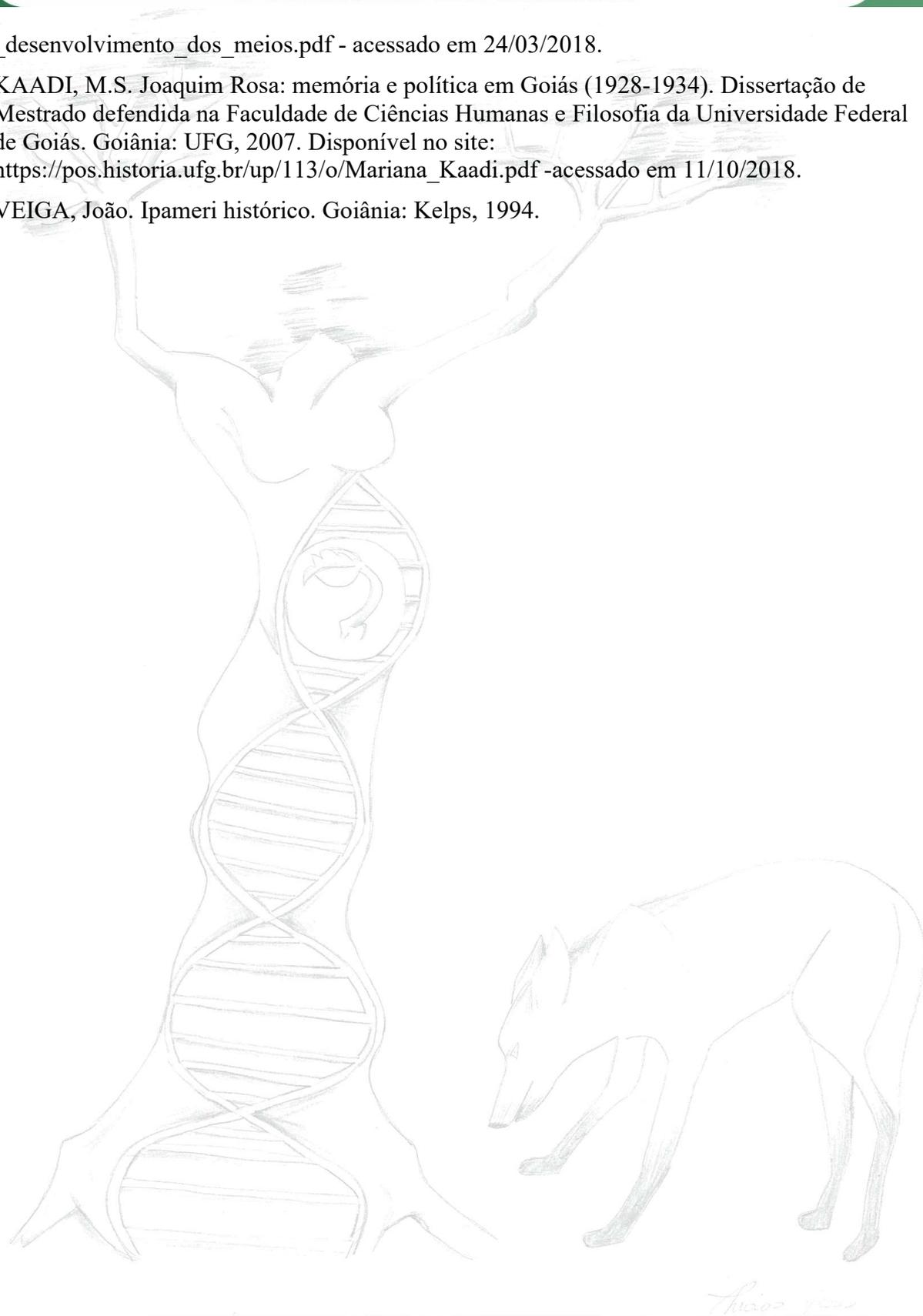
**I INTERNATIONAL INTERDISCIPLINARY SEMINAR ON ENVIRONMENT AND SOCIETY
&
II SIAS - SEMINÁRIO INTERDISCIPLINAR EM AMBIENTE E SOCIEDADE****Tema: As Transformações Socioambientais
e Culturais no Cerrado**

_desenvolvimento_dos_meios.pdf - acessado em 24/03/2018.

KAADI, M.S. Joaquim Rosa: memória e política em Goiás (1928-1934). Dissertação de Mestrado defendida na Faculdade de Ciências Humanas e Filosofia da Universidade Federal de Goiás. Goiânia: UFG, 2007. Disponível no site:

https://pos.historia.ufg.br/up/113/o/Mariana_Kaadi.pdf - acessado em 11/10/2018.

VEIGA, João. Ipameri histórico. Goiânia: Kelps, 1994.

**Realização:**

PPGAS - Programa de
Pós-Graduação
Stricto Sensu
em Ambiente e
Sociedade
(Campus Morrinhos)



Curso de Ciências
Biológicas
(Campus Morrinhos)

Apoio: