

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
INSTITUTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA
DOUTORADO EM HISTÓRIA**

JÚLIO CESAR MEIRA

**IDEIAS DE PROGRESSO E MODERNIZAÇÃO:
PROJETOS DE (RE) URBANIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE MORRINHOS/GO (1950-
1970)**

**UBERLÂNDIA/MG
2017**

JÚLIO CESAR MEIRA

**IDEIAS DE PROGRESSO E MODERNIZAÇÃO:
PROJETOS DE (RE) URBANIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE MORRINHOS/GO (1950-
1970)**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História do Instituto de História da Universidade Federal de Uberlândia sob orientação da Prof.^a Dr^a Jacy Alves de Seixas como requisito parcial para a obtenção do título de Doutor em História.

Área de Concentração: História Social.
Linha de Pesquisa: Política e Imaginário.

UBERLÂNDIA/MG
2017

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Sistema de Bibliotecas da UFU, MG, Brasil.

M514i Meira, Júlio Cesar, 1972-
2017 Ideias de progresso e modernização : projetos de (re)urbanização do
município de Morrinhos/GO (1950-1970) / Júlio Cesar Meira. - 2017.
242 f. : il.

Orientador: Jacy Alves de Seixas.
Tese (doutorado) - Universidade Federal de Uberlândia, Programa
de Pós-Graduação em História.
Inclui bibliografia.

1. História - Teses. 2. Planejamento urbano - História - Séc. XX -
Teses. 3. Morrinhos (GO) - História - 1950-1970 - Teses. 4. Urbanização
-Morrinhos (GO) - História - Teses. 5. Planejamento regional -
Morrinhos (GO) - Teses. I. Seixas, Jacy Alves de. II. Universidade
Federal de Uberlândia. Programa de Pós-Graduação em História. III.
Título.

CDU: 930

JÚLIO CESAR MEIRA

**IDEIAS DE PROGRESSO E MODERNIZAÇÃO:
PROJETOS DE (RE) URBANIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE MORRINHOS/GO (1950-
1970)**

Tese defendida e aprovada para obtenção do título de Doutor em História no Programa de Pós-Graduação em História do Instituto de História da Universidade Federal de Uberlândia, sob orientação da Prof.^a Dr.^a Jacy Alves de Seixas.

Banca Examinadora

Prof.^a Dra. Jacy Alves de Seixas – PPGHIS – UFU (Orientadora)

Prof. Dr. André Luiz Caes – PPGAS – UEG/GO

Prof. Dr. Flávio Reis dos Santos – PPGAS – UEG/GO

Prof. Dr. Gilberto Cezar de Noronha – PPGHIS – UFU/MG

Prof.^a Dra. Mara Regina do Nascimento – PPGHIS – UFU/MG

UBERLÂNDIA/MG
2017

À minha esposa e companheira de vida,
Angelita e a meus filhos, Eduardo e Ana Júlia,
sentidos do meu existir.

AGRADECIMENTOS

Inicio esses agradecimentos mencionando o professor Antônio de Almeida, que, mesmo às vésperas da justa aposentadoria aceitou, pela terceira vez, o encargo de acompanhar-me na difícil aventura da construção do conhecimento; em seguida, à professora Jacy Alves de Seixas, pela sequência no acompanhamento da orientação.

Aos demais professores da pós-graduação, que agradeço na pessoa do Paulo Almeida, mestre desafiador e instigante para quem confesso que ainda não sei se já descobri qual o meu argumento de tese.

Aos colegas da pós-graduação, companheiros de jornada que bem conhecem a solidão da pesquisa e a angústia de extrair coerência do teclado insensível do computador.

Aos meus amigos e companheiros de trabalho, André Luiz Caes e Flávio Reis dos Santos, interlocutores constantes e parceiros de debates e discussões, pela gentileza com que aceitaram participar da banca de defesa. Destaco, sobretudo, a generosidade do professor Flávio, sempre pronto a dialogar e que deu sugestões fundamentais para alguns direcionamentos da pesquisa.

De forma muito especial ao Robson Gomes Filho e Bruno Tadeu Salles, companheiros de jornada profissional desde o início e amigos para toda a vida.

Não posso deixar de registrar dois apoios importantes na fase heurística. O senhor Ênio, diretor e editor do jornal “O Liberal” e o Dr. Carlos Wellington, filho de um dos dois fundadores do jornal, no final da década de 1940. Por intermédio do senhor Ênio, o Dr. Carlos Wellington generosamente abriu sua casa, dando acesso irrestrito ao seu acervo particular dos primeiros anos do jornal. Ao senhor Ênio e ao Dr. Carlos Wellington os meus agradecimentos, que estendo aos demais colaboradores da pesquisa.

Finalmente à minha esposa Angelita, para quem as palavras são insuficientes para traduzir a minha necessidade de agradecer diariamente e, ao Eduardo e Ana Júlia, filhos queridos gerados ao mesmo tempo em que o projeto e a pesquisa e que foram, mais de uma vez, negligenciados pela necessidade do trabalho.

Limoeiro: A política, rapaz, a política! Olha, para ser um juiz municipal é preciso um ano de prática; para seres juiz de direito tens de fazer um quadriênio; andarás a correr montes e vales por todo este Brasil, sujeito aos caprichos de quanto potentado e mandão há por aí, e sempre com a sela na barriga! Quando chegares a desembargador estarás velho, pobre, cheio de achaques, e sem esperanças ao Supremo Tribunal de Justiça. Considera agora a política. Para ser Deputado não é preciso ter prática de coisa alguma, comesças legislando para o juiz municipal, para o juiz de direito, para o desembargador, para o ministro do Supremo Tribunal de Justiça, para mim, que sou quase teu pai, para o Brasil inteiro, em suma.

França Júnior

RESUMO

Esta tese tem como objetivo analisar os projetos de reestruturação urbana do Município de Morrinhos (GO) na segunda metade do século XX, enfatizando a administração do Prefeito Joviano Antônio Fernandes (1966-1970). Ao longo das duas décadas, sobretudo ao longo da segunda metade dos anos 1960, uma série de transformações foi operada na cidade tendo como protagonista o poder público, que interveio tanto do ponto de vista da (re)construção da infraestrutura urbana, em busca da cidade moderna, quanto do reordenamento da ocupação do solo urbano. Essas intervenções tinham como ideias-força a busca do desenvolvimento e da modernização, a partir de uma concepção de progresso, como se verificou nas análises das justificativas dos Projetos de Lei de iniciativa do executivo enviadas à Câmara Municipal. O argumento da pesquisa é que os projetos de (re)urbanização do período pesquisado eram parte de um discurso de retomada da “vocação” de progresso do município, que assim denominava o período compreendido entre os anos 1880 e 1920 em que o influente grupo político ligado ao Coronel Hermenegildo Lopes de Moraes exercera a liderança econômica e política da região Sul do Estado, rivalizando com as principais oligarquias que exerciam o poder em Goiás. Num contexto em que a historiografia goiana tratava quase todo o século XIX como de decadência e a República Velha, em particular, como um período de atraso por conta do domínio das oligarquias e dos coronéis, chama a atenção que a memória oficial local tenha consolidado uma imagem de progresso e desenvolvimento para o mesmo período, que teria sido perdida nas décadas seguintes e estaria sendo retomada com os projetos de reestrutura  o urbana na década de 1960. Do ponto de vista do Regime de Historicidade, três momentos se colocavam no período analisado. Um passado long  quo do período da República Velha, em que o protagonismo político foi tomado como modelo de progresso; um passado mais recente de perda do protagonismo a ser superado; e um presente em que o discurso de progresso elegera como paradigma a transforma  o das estruturas urbanas. Por conta disso, a pesquisa problematiza a própria no  o de decadência e atraso, bem como as representa  es de progresso numa sociedade essencialmente agrária dominada por Coronéis. A metodologia inclui a análise de documenta  o tais como decretos, portarias e demais atos do poder executivo de Morrinhos, atas das reuniões da Câmara Municipal local e demais aparelhos de hegemonia e uso de fontes jornalísticas. Essas diversas fontes permitiram evidenciar as narrativas e discursos constituidores de um esforço em imprimir a progressista de supera  o do passado.

Palavras-chave: História, Progresso, Moderniza  o, Representa  es.

ABSTRACT

This thesis aims to analyze the urban restructuring projects of the municipality of Morrinhos (GO) in the second half of the twentieth century, emphasizing the administration of the Mayor Joviano Antônio Fernandes (1966-1970). Throughout the two decades, especially during the second half of the 1960s, a series of transformations took place in the city, with public power as its protagonist, intervening both from the point of view of (re) construction of urban infrastructure, in search of modern city, and the reordering of urban land occupation. These interventions had as basic ideas the search for development and modernization, from a conception of progress, as verified in the analyzes of the justifications of the draft laws of initiative of the executive sent to the City Council. The research's argument is that the (re) urbanization projects of the period surveyed were part of a discourse to retake the municipality's "vocation" for progress, which he called the period between the 1880s and 1920s when the influential political group linked to Colonel Hermenegildo Lopes de Moraes had exercised the economic and political leadership of the southern region of the state, rivaling the main oligarchies that exercised power in Goiás. In a context in which the historiography of Goiás treated almost all the nineteenth century as of decadence and the Old Republic in particular as a period of delay because of the domination of the oligarchies and colonels, it is striking that local official memory has consolidated an image of progress and development for the same period, which would have been lost in the following decades and would be resumed with the urban restructuring projects in the 1960s. From the perspective of the Regime of Historicity, three in the analyzed period. A distant past from the period of the Old Republic, in which political protagonism was taken as a model of progress; A more recent past of losing the leading role to be overcome; and a gift in which the discourse of progress has chosen as the paradigm the transformation of urban structures. Because of this, the research problematizes the very notion of decadence and backwardness, as well as the representations of progress in an essentially agrarian society dominated by Colonels. The methodology includes the analysis of documentation such as decrees, ordinances and other acts of the executive power of Morrinhos, minutes of meetings of the local City Council and other devices of hegemony and use of journalistic sources. These diverse sources allowed to highlight the narratives and discourses constituting an effort to impress the progressive overcoming of the past.

Keywords: History, Progress, Modernization, Representations.

RÉSUMÉ

Cette thèse vise à analyser les projets de restructuration urbaine de la municipalité de Morrinhos (GO) dans la seconde moitié du XXe siècle, mettant l'accent sur l'administration du maire Joviano Antônio Fernandes (1966-1970). Au cours des deux dernières décennies, en particulier au cours de la seconde moitié des années 1960, une série de transformations a été opérée dans la ville ayant comme protagoniste le gouvernement, qui a parlé du point de vue de la construction (re) des infrastructures urbaines, à la recherche ville moderne, comme le réaménagement de l'aménagement du territoire urbain. Ces interventions ont eu les idées principales de la poursuite du développement et de modernisation, d'une conception du progrès, comme on le voit dans l'analyse des justifications de l'initiative exécutif projets de loi envoyés au conseil municipal. L'argument de la recherche est que le projet (re) urbanisation de la période de recherche faisaient partie d'une reprise de la parole « vocation » des progrès municipaux, donc appelé la période entre les années 1880 et 1920 où le groupe politique influent connecté au colonel Hermenegildo Lopes de Moraes avait exercé un leadership économique et politique de la région sud de l'Etat, rivalisant avec les oligarques majeurs qui détenaient le pouvoir en Goiás. Dans un contexte où l'historiographie de Goiás a été presque tout au long du XIXE siècle comme de la pourriture et l'Ancienne République, en particulier, une période de retard en raison de la domination des oligarques et des Colonels, attire l'attention sur la mémoire officielle locale a consolidé une image de progrès et de développement pour la même période, ce qui aurait été perdu dans les décennies suivantes et serait prises avec les projets de restructuration urbaine dans les années 1960 du point de vue le Régime d'Historicité, trois rouges moments s ont été placés au cours de la période. Le passé lointain de la période de L'Ancienne République, où la direction politique a été prise comme un modèle de progrès; un passé plus récent de perdre le rôle à surmonter; et un présent dans lequel les progrès du discours élu comme une transformation de paradigme des structures urbaines. Pour cette raison, la recherche remet en question la notion même de décadence et de retarder ainsi que les progrès des représentations dans une société essentiellement agraire dominée par les Colonels. La méthodologie comprend l'analyse des documents tels que les décrets, ordonnances et autres actes de la branche exécutive de Morrinhos, procès-verbaux des réunions du conseil municipal et d'autres appareils d'hégémonie locale et l'utilisation des sources journalistiques. Ces différentes sources ont mis en lumière les histoires et les discours constitutives un effort pour imprimer le dépassement progressif du passé.

Mots-clés: Histoire, Le Progrès, La Modernisation, Les Représentations.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1:	Mapa da Viagem de Saint-Hilaire a Goiás	47
Figura 2:	Mapa da Viagem de Pohl a Goiás.....	51
Figura 3:	Desenho em Bico de Pena da Sede da Fazenda Ponte Alta (1980)	56
Figura 4:	Mapa da Viagem de Gardner a Goiás	73
Figura 5:	Mapa dos Julgados, feito por Tomás de Souza (1778)	84
Figura 6:	Largo da Matriz Nossa Senhora do Carmo, de Morrinhos (c. 1890)	99
Figura 7:	Av. Cel. Pedro Nunes: Bifurcação entre as Ruas Goiás e Barão do Rio Branco (1926)	101
Figura 8:	Coronel Hermenegildo Lopes de Moraes (c. 1880)	107
Figura 9:	O Sobrado, com Duas Faixas Pretas Horizontais, Indicando Luto pela Morte do Coronel Hermenegildo Lopes de Moraes (1905)	111
Figura 10:	Capa do Inventário dos Bens do Coronel Hermenegildo Lopes de Moraes, Homologado em 23/06/1921 (c. de 2010).....	120
Figura 11:	Mercado Municipal de Morrinhos (1968)	158
Figura 12:	Fábrica de Blocos de Meio-Fio da SUPAM (1967)	161
Figura 13:	Garagem e Oficina do DMER (1967)	162
Figura 14:	Motoniveladoras Compradas pela Prefeitura de Morrinhos (1967)	163
Figura 15:	Desfile Público: Veículos, Máquinas e Equipamentos SUPAM/PMM (1967) .	164
Figura 16:	Início das Obras de Mudança do Calçamento da Rua Pará (1966)	165
Figura 17:	Escola Rural São Pedro (1967).....	166
Figura 18:	Mapa da Área Urbana de Morrinhos (1970)	176
Figura 19:	Processo de Expansão Urbana de Morrinhos entre 1964 e 2000	177
Figura 20:	Residencial Vila Bela (1966).....	180
Figura 21:	Sistema de Transportes Rodoferroviário de Goiás (1920-1922)	187

Figura 22: População dos Municípios nas Regiões Próximas da Estrada de Ferro Goiás (1920)	189
Figura 23: Revista "Morrinhos: Quatro Anos de Progresso" (1970)	202
Figura 24: Praça Dr. Raul Nunes, ou Praça da Fonte Luminosa (1968)	208
Figura 25: Construção da Base da Estátua do Cristo Redentor (1968)	209
Figura 26: Rua Barão do Rio Branco, entre Av. Senador Hermenegildo de Moraes e Rua Major Limírio (c. 1960)	214
Figura 27: Mapa da Cidade de Morrinhos (c. 1960)	220

LISTA DE TABELAS

Tabela 1:	Movimento de Tropas e Impostos de Entradas, Contagem de São João das Três Barras – 1788-1818 (em mil réis)	61
Tabela 2:	Morrinhos: Dados dos Conjuntos Habitacionais Populares – 1960-1998	167
Tabela 3:	População Urbana e Rural de Morrinhos – 1950 a 2000	175

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1:	Variação da Cobrança do Quinto em Goiás – 1752-1822 (em Marcos)	59
Gráfico 2:	Produção de Ouro em Goiás (em Quilogramas).....	60
Gráfico 3:	Variação da Inflação entre os Anos de 1950 e 1970 (em %)	169

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AI	Ato Institucional
ARENA	Aliança Renovadora Nacional
BIRD	Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento
BM	Banco Mundial
BMG	Banco de Minas Gerais S/A
BNH	Banco Nacional de Habitação
CAIXEGO	Caixa Econômica do Estado de Goiás
CELG	Centrais Elétricas de Goiás
COHAB	Companhia de Habitação Popular
CPDOC	Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil
DAIMO	Distrito Agroindustrial de Morrinhos
DER	Departamento de Estradas de Rodagem
DIEESE	Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos
DMER	Departamento Municipal de Estradas de Rodagem
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte
DNOS	Departamento Nacional de Obras de Saneamento
DVOPS	Departamento de Viação e Obras Públicas
FAI	Fundo de Água e Esgoto
FVG	Fundação Getúlio Vargas
FINAME	Financiamento de Máquinas e Equipamentos
FISANE	Fundo de Financiamento para o Saneamento
FPEM	Fundo de Participação dos Estados e Municípios

FPE	Fundo de Participação dos Estados
FPM	Fundo de Participação dos Municípios
FGTS	Fundo de Garantia por Tempo de Serviço
GEF	Grupo Executivo do Fundo Nacional de Financiamento para Abastecimento de Água
GEIPOT	Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (1965-1969) / Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes (1969-1973) / Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (após 1973)
IAB	Instituto de Arquitetos do Brasil
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPASE	Instituto de Previdência e Assistência dos Servidores do Estado
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
ISTR	Imposto sobre os Serviços de Transporte Rodoviário Intermunicipal e Interestadual de Pessoas e Cargas
MDB	Movimento Democrático Brasileiro
PAEG	Programa de Ação Econômica do Governo
PED	Programa Estratégico de Desenvolvimento
PIS	Programa de Integração Social
PLANASA	Plano Nacional de Saneamento
PMM	Prefeitura Municipal de Morrinhos
PL	Projeto de Lei
PSD	Partido Social Democrático
RIMA	Relatório de Impacto Ambiental
RU	Reforma Urbana
SAE	Departamento Estadual de Saneamento
SAEE	Serviço Autônomo de Água e Esgoto

SANEAGO	Saneamento de Goiás S.A.
SESP	Serviço Especial de Saúde Pública
SFS	Sistema Financeiro de Saneamento
SUPAM	Superintendência de Pavimentação e Obras de Morrinhos
SERFHAU	Serviço Federal de Habitação e Urbanismo
TRU	Taxa Rodoviária Única
UDN	União Democrática Nacional
UEG	Universidade Estadual de Goiás
UFU	Universidade Federal de Uberlândia

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	18
-------------------------	-----------

CAPÍTULO I

DOS VIAJANTES À HISTORIOGRAFIA TRADICIONAL: A TESE DO DECLÍNIO ECONÔMICO COMO PROBLEMA	35
---	-----------

1.1 O Fim da Mineração e a Decadência de Goiás	36
1.2 A Visão da Decadência no Olhar dos Viajantes	39
1.3 Os Viajantes e suas Narrativas sobre Goiás	42
1.3.1 A Decadência e a Ausência do Poder Público	45
1.3.2 O Declínio da Mineração e a Tese da Decadência	53
1.3.3 A “Decadência dos Costumes”	62
1.4 Sobre a Construção da Decadência	77

CAPÍTULO II

O RETORNO AO FUTURO: TESE DA VOCAÇÃO PROGRESSISTA DA MORRINHOS DO PASSADO (1880-1920)	82
--	-----------

2.1 O Município de Morrinhos e a Economia Goiana Durante a República Velha	86
2.2 O Progresso Chegou a Morrinhos Durante a República Velha?	91
2.3 O Coronel Hermenegildo Lopes de Moraes e a Idealização da Origem Progressista de Morrinhos	101
2.4 A Vocação para o Progresso no Regime de Historicidade de Morrinhos	127

CAPÍTULO III

A REFORMULAÇÃO URBANA EM MORRINHOS E SUA RELAÇÃO COM OS PROJETOS CENTRALIZADORES DA DITADURA CIVIL-MILITAR ENTRE 1964 E 1970	141
---	------------

3.1 Termos e Conceitos: Apropriações e Disputas no Plano Simbólico	142
3.1.3 Atraso e Progresso	143

3.1.4	Modernização	151
3.1.5	Moderno	153
3.1.4	O Município de Morrinhos entre os anos 1950 e 1965	155
3.2	A Modernização como Estética do Progresso: Reformulação Urbana em Morrinhos na Década de 1960	160
3.2.1	Infraestrutura Urbana	161
3.2.2	Setor Habitacional	166
3.2.3	Setor Industrial	167
3.3	A Dependência da União	168
3.4	Alianças Políticas entre os Entes Federativos	197

CAPÍTULO IV

O PROGRESSO CHEGA A MORRINHOS: ANÁLISE DAS JUSTIFICATIVAS DOS PROJETOS DE REFORMULAÇÃO URBANA 200

4.1	Finalmente o Progresso!?	201
4.2	A Busca do Desenvolvimento pela Via Industrial	210
4.3	Desenvolvimento Urbano e Verticalização	213
4.4	Política de Planejamento Urbano	219

CONSIDERAÇÕES FINAIS 226

REFERÊNCIAS 231

INTRODUÇÃO

O tema norteador desta pesquisa é a busca da compreensão das representações de progresso no Município de Morrinhos, no Sul de Goiás, desde o final do século XIX e ao longo do século XX.

O interesse por este tema surgiu a partir das reflexões desenvolvidas no âmbito da trajetória pessoal e profissional do próprio pesquisador. Natural da cidade de Florianópolis/SC e com formação acadêmica em História no Município de Uberlândia/MG. Desde o ano de 2010, após ter assumido uma função como docente da Universidade Estadual de Goiás (UEG), Goiás – que para um sulista do litoral era a própria representação do sertão distante – passou a ser local de trabalho e de moradia, inicialmente, na cidade de Itumbiara.

A partir do ano de 2013 a transferência para a cidade de Morrinhos proporcionou uma nova experiência. Para um expatriado que nos últimos vinte anos se transformou em “cidadão do mundo”, a noção de pertencimento, de identificação com um lugar, com sua história, com suas práticas sociais e culturais, se tornaram necessidades prementes a exigir, sempre, doses cavалares de “mergulho etnohistórico”, de modo a possibilitar que, mais uma vez, o termo “lugar” adquira o sinônimo de “lar”. Esse aprofundamento se iniciou com a circulação pelas ruas e becos, praças e avenidas, setores e bairros, monumentos e prédios públicos, nomeados, em grande parte, em homenagem a Coronéis e Majores, Capitães e Tenentes que evocam o passado coronelístico da cidade, em que o mandonismo local era a regra, o que não difere muito de muitos Municípios do interior do Brasil.

Além da perambulação pela cidade, horas foram despendidas em conversas com moradores mais antigos, que compartilharam suas memórias na recriação de causos e histórias, no desbravamento das teias de relações sociais e políticas que compõem o imaginário da cidade. O que chamou a atenção foi a relação afetiva que a maioria dessas pessoas desenvolveu com esse passado, com esses coronéis e seus familiares, a ponto de se referirem a eles como se fossem da própria família. A própria literatura produzida sobre a cidade – memorialista em sua maioria – evoca esse passado e essas personagens com o lirismo da saudade, como a fazer crer que nesse período a cidade tivesse tido seu momento de esplendor, tivesse solidificado uma vocação para o progresso que, após isso, não conseguiu sustentar.

Na narrativa oficial e na memória difusa compartilhada da população apenas o período principal de transformação do espaço urbano na década de 1960 poderia equivaler ao período áureo da dominação dos coronéis.

Ainda no ano de 2013 iniciamos a orientação de uma monografia de graduação cujas fontes eram Projetos de Lei do período da administração do Prefeito Joviano Antônio Fernandes e nos chamou a atenção o fato de que todas as suas justificativas traziam discursos em nome da necessidade de desenvolvimento e modernização e apontavam para uma vocação para o progresso que teria se perdido e precisava ser retomado. Percebemos, então, que aqueles Projetos de Lei e suas justificativas, assim como as narrativas e memórias às quais nos referimos mais acima, eram as fontes e testemunhos de uma história que precisava ser contada.

A partir dessas considerações iniciais, esclarecemos que o recorte temporal da pesquisa abrange dois períodos. Primeiro, as décadas correspondentes à República Velha – 1880, 1890, 1900, 1910 e 1920 – em que a localidade, conhecida como Villa Bella de Morrinhos, após ser elevada à condição de cidade em 1882, equivalente a Município atualmente, se tornou apenas Morrinhos — adquiriu autonomia e se tornou protagonista da política e da economia no Estado de Goiás, principalmente, devido à atuação da família e associados do Coronel Hermenegildo Lopes de Moraes, que chegou à localidade em 1874 e se estabeleceu, permanecendo até sua morte, em 1905. O grupo formado por ele permaneceu no poder até o final da década de 1920.

O segundo período abrange as décadas de 1950, 1960 e 1970, em que o Município de Morrinhos iniciou seus projetos de transformação e reorganização urbana, com ênfase para a administração do Prefeito Joviano Antônio Fernandes, que esteve à frente do Executivo Municipal entre fevereiro de 1966 e janeiro de 1970. É claro que a necessidade da pesquisa muitas vezes exigiu que tivéssemos que retroceder ou avançar temporalmente em relação ao período estabelecido.

A experiência do Município de Morrinhos é, a nosso ver, representativa de outras experiências levadas a efeito em várias partes do país, num momento em que se consolidava a transformação do perfil demográfico do Brasil. No caso goiano, esse processo foi fortemente influenciado (e legitimado) por um discurso de superação do passado, identificado com as representações de decadência e atraso.

A ideia de progresso foi e continua sendo um termo em disputa na academia. Disputa em relação à sua origem histórica e semântica; disputa em relação ao conteúdo

conceitual e ético e, principalmente, às possibilidades que apresenta como fator de superação e/ou negação do passado.

Assim é no caso da historiografia goiana, em que os discursos de progresso e de modernização se contrapõem à narrativa consolidada de um passado de declínio e atraso, após um início auspicioso de esplendor urbano. De uma origem ligada à mineração aurífera, com uma sociedade urbana incipiente, ao longo da segunda metade do século XVIII, a Capitania e, depois, Província de Goiás mergulhou num processo de ruralização, baseado na economia agropastoril de subsistência, que se intensificou ao longo do século XIX. Tal situação foi entendida como de decadência, em que os indicadores econômicos, sociais e demográficos em comparação ao período anterior, declinaram continuamente. Os principais instrumentos utilizados para aferir (e confirmar) esse declínio foram as fontes oficiais, ou seja, os indicadores de cobrança de impostos e o censo. A tese de decadência se consolidou com os relatos dos cronistas e viajantes, em comparação à Europa, então em fase de industrialização e urbanização. Um território imenso e com uma natureza exuberante, mas que pouco apresentava em relação à superação e controle desses recursos pelo homem.

A chegada da República Velha¹ representou, também, uma modificação em relação à representação da decadência, que doravante foi interpretada como de atraso, ou seja, em comparação com outros países em processo de urbanização avançada e industrialização capitalista, o Brasil estava atrasado; internamente, em comparação com os principais centros consumidores urbanos, os interiores ruralizados, com as populações submetidas a projetos coronelísticos, como era o caso de Goiás, estavam em situação de atraso quase irreversível.

Decadência e atraso, essas foram as representações construídas e consolidadas de Goiás, a partir de então em busca de um modelo de superação do passado. Paradoxalmente, foi ao longo de um período ditatorial que começou o processo de transformação dessa imagem construída e o instrumento para a superação, de acordo com Nasr Fayal Chaul (2002), foi a construção de Goiânia, pelo interventor da ditadura varguista Pedro Ludovico, que representou o “veículo de condução político-burocrática capaz de levar o Estado a uma maior inserção no mercado nacional, a uma dinamização do processo de acumulação capitalista nas fronteiras economicamente mais desenvolvidas do Estado” (CHAUL, 2002, p. 213).

¹ Período que foi da Proclamação da República, em 15 de novembro de 1889 até 1930, quando Getúlio Vargas tomou o poder, através de um Golpe de Estado.

Dessa forma, é que podemos afirmar que Goiânia ocupa na historiografia e no imaginário social de Goiás o ponto de inflexão da imagem de decadência do Estado. Sua fundação, no ano de 1933², representou o momento em que essa imagem começou a ser revertida oficialmente, que teria seu ápice com a “Marcha para o Oeste”; e poucas décadas depois, com a construção de Brasília e a consequente criação do Distrito Federal no coração de Goiás, mudando definitivamente a imagem do Estado, pelo menos como representação de progresso e enquanto produção social da memória oficial.

Isso porque o sujeito desse processo de transformação desencadeado pela construção da nova capital era o próprio Estado. Maciel (1997), ao criticar a centralidade do papel do Estado como sujeito criador do que se convencionou chamar de modernidade, também atribuiu à Goiânia protagonismo fundamental em sua inauguração em Goiás ao refletir que, com a decisão de se construir do zero uma cidade e transferir a capital do Estado para ela, se buscou, muito mais do que apenas mudar de lugar o aparato burocrático da administração estadual, criar um símbolo de progresso urbano, representativo também da nova configuração imaginária das estruturas políticas, culturais e econômicas. Dessa forma:

Goiânia [...] é transformada em uma entidade mobilizadora, em materialização dos benefícios e confortos de uma cidade moderna, regida por uma vida moderna. Não mais a velha capital, adoentada irremediavelmente e enredada pela velha ordem, mas uma nova capital, construída sem os males daquela, erguida no meio do nada, prova incontestemente do poder de “criação” do ser moderno surgido em Goiás: o Estado (MACIEL, 1997, p. 74).

A cidade de Goiânia se tornou, então, “o símbolo maior da modernidade ou do progresso em Goiás” (CHAUL, 2002, p. 155). Sua construção tinha duas possibilidades simbólicas. De um lado, era a representação viva das transformações que sacudiam o país, desde o desenvolvimento tecnológico-científico do viver na cidade, metáfora de progresso desde meados do século XIX, até as mudanças políticas efetuadas pelo Estado Novo³. De outro lado, a construção de Goiânia se tornou o modelo de modernização buscado pelas cidades goianas, a representação arquitetônica e estrutural do progresso, particularmente no Sul do Estado, como afirma Cláudia Romano Silva (2006):

² A inauguração oficial de Goiânia foi em 05 de julho de 1942. Entretanto, alguns, como o próprio Chaul, tomam por base a data de sua fundação, 24 de outubro de 1933, para se referir à mudança simbólica que a nova capital representou.

³ O Estado Novo foi o período ditatorial do governo de Getúlio Vargas, iniciado em 10 de novembro de 1937 e terminado oficialmente em 31 de janeiro de 1946, com a posse do Presidente eleito na eleição de 02 de dezembro de 1945, o Marechal Eurico Gaspar Dutra. Por seus efeitos imediatos, muitos consideram a deposição de Getúlio Vargas, em 29 de outubro de 1945, como a data real do fim do Estado Novo. Para melhor compreensão sobre o Estado Novo em seus múltiplos aspectos, ver a obra organizada por Dulce Pandolfi (1999).

O fortalecimento de Goiânia, enquanto capital, aparece como incentivo à urbanização para outras cidades goianas. Goiás e Goiânia iriam beneficiar-se das infra-estruturas importantes que se iniciaram com a construção de Brasília, que exerceu importante papel no desenvolvimento no interior do país (SILVA, 2006, p. 23).

É importante destacar que a menção ao conceito de modernidade aqui demonstra que para vários autores – Chaul (2002) entre eles – as transformações ocorridas no início do século XX faziam parte da ideia de que, rompendo com o passado, se chegaria à modernidade. Nossa escolha teórica é pela utilização do termo modernização, por entender que este é um conceito operacional da ideia de modernidade e que é mais adequado para analisar o quadro de transformações urbanas, ainda que entendamos que as transformações foram bem mais amplas do que apenas a da paisagem perceptível aos olhos.

Esse argumento encontra embasamento, por exemplo, nas formulações de Sandra Jatahy Pesavento (1999) e Renato Ortiz (1998), que, ao estudar o processo de transformação urbana da cidade de Paris em meados do século XIX, ampliaram o escopo da análise para argumentar que as mudanças drásticas da estrutura urbana refletiam, na verdade, as mudanças mais profundas de toda a sociedade francesa. Na descrição de Ortiz (1998), o processo de reformulação urbana se tornou o elemento visível da profunda transformação da sociedade francesa, quase uma refundação:

[...] entre 1853 e 1870 que a cidade de Paris transforma-se radicalmente, época em que se realizam as grandes obras urbanísticas do barão Hausmann, procurando remover a população do antigo centro, empurrando as classes populares para os bairros periféricos, onde se instalam as empresas fabris. Tudo se passa como se as mudanças estruturais da sociedade se refletissem no espaço urbano, que deve agora se distanciar das cidades vetustas do Antigo Regime, com suas ruas estreitas e tortuosas. Um novo modelo de modernidade urbanística se impõe, privilegiando as grandes vias, a circulação dos transportes e dos homens (ORTIZ, 1998, p. 21).

Pesavento (1999) relacionou o processo de mudança como a adequação de uma sociedade, fundada no Antigo Regime, à emergência do capitalismo e regime político flutuante. Não foi um processo tranquilo, mas profundamente traumático, como descreve a autora:

[...] a Paris mítica e fantasmagórica é polissêmica e polifônica, tal como a modernidade que lhe dá sustento. Ao longo do século XIX, Paris experimentaria toda uma gama de transformações ligadas ao desigual desenvolvimento do capitalismo francês: a cidade decuplicou a sua população, atingindo a extraordinária cifra de 1.000.000 de habitantes em 1870, diversificou-se o parque produtivo, redesenhou-se o espaço urbano, e o regime político alternou-se mais de uma vez entre formas monárquicas e republicanas. Nesse contexto francês em transformação,

em que formas arcaicas e novas se entrecrocavam, e valores do progressismo se entrecruzavam com os da tradição, Paris era, por excelência, o teatro desse processo da modernidade. Na capital da França se revelam as antinomias urbanas, manifestas em representações múltiplas e contraditórias, que dependem da satisfação ou frustração das expectativas frente à cidade por parte daqueles que as vivenciam (PESAVENTO, 1999, p. 31).

Como vimos, relacionar apenas a urbanização e os fatores ligados a ela como representação da modernidade é desconhecer todas as possibilidades de mudanças e transformações que o próprio conceito abarca.

Por outro lado, embora sejam distintos, os conceitos “civilização” e “progresso” – especialmente no que tange à sua introdução no imaginário brasileiro – acabaram por se associar em um mesmo processo histórico: a busca por enquadrar a nação brasileira no irresistível movimento progressista da civilização ocidental. No entanto, como destaca André Nunes de Azevedo:

[...] percebe-se que a ideia de civilização compreendeu em si a ideia de progresso nas duas últimas décadas do período imperial, ao passo que na República, foi a ideia de progresso, cada vez mais percebida como desenvolvimento material, quem submeteu à sua lógica própria a ideia de civilização (AZEVEDO, 2003, p. 23).

Isso significa que, embora a ideia de civilização tenha sido a origem daquilo que, parafraseando Norbert Elias (2011), podemos chamar de “a consciência que o [Brasil] tem de si mesmo” (ELIAS, 2011, p. 23), foi a noção de “progresso”, abastecida pelo constante anseio de desenvolvimento urbano, industrial, material e cultural que sustentou o discurso civilizador brasileiro na entrada do século XX e que ditou o teor das expectativas (de um modo geral) que os brasileiros passariam a pensar sobre si mesmos⁴.

Temos, então, o modelo definido para representar os ideais de progresso e modernização: a consolidação de uma imagem da cidade em que Goiânia – na década de 1930 – e Brasília – na década de 1950 – se tornaram símbolos e modelos. E, uma relação entre a urbanização inserida no processo capitalista e a civilização ansiada. Dessa forma, entendemos que a análise dos projetos de transformação urbana pode ser mais bem entendida quando relacionada a essa lógica discursiva dicotômica, polarizando – e contrastando, ao mesmo tempo – as realidades históricas “atraso” *versus* “progresso”, extrapolando as suas possibilidades conceituais e percebendo-os como sinônimos de passado e presente/futuro. Chaul (2002) vai por esse caminho, ao destacar que, após a década de 1940 esses projetos,

⁴ Apoiando as reflexões de Azevedo (2003), não temos por proposição que a ideia de “progresso” seja sobreposta à de “civilização” no ideário do Brasil república, mas antes, entendendo ambos como conceitos históricos, enxergá-los a partir de um prisma relacional, e não meramente ideológico.

chamados por ele de “representações da modernidade”, se constituíram “em oposição ao passado que encarnava a decadência e o atraso de Goiás ao longo de sua história” (CHAUL, 2002, p. 155).

A partir das considerações efetuadas até aqui, a proposta inicial do trabalho é problematizar a própria noção de decadência e as representações de progresso em uma sociedade, antes essencialmente agrária, que se encontra num processo de transição. A ideia de decadência é baseada, sobretudo, na obra “Goiás – 1722-1822. Estrutura e conjuntura numa Capitania de Minas”, cuja primeira edição é de 1976 (foi republicado posteriormente com o título “O Século de Ouro em Goiás”) de Luís Palacín, que defendeu a tese de que, com a diminuição da mineração, Goiás teria entrado num estado de decadência econômica, política, social e psicológica ao longo de quase todo o século XIX, emendando com o atraso, que teria abrangido o período de 1880 a até a década de 1930.

A tese da decadência foi confrontada em graus variados por alguns autores, entre os quais Paulo Bertran (1994), mas foi o trabalho de doutoramento de Nars Fayad Chaul, publicado posteriormente com o título “Caminhos de Goiás: Da Construção da Decadência aos Limites da Modernidade” (2002)⁵, que se tornou a principal voz divergente e que defendeu a tese de que as imagens de decadência e, posteriormente, do atraso, foram construídas de fora para dentro, a partir dos relatos de viajantes.

A década de 1930 teria sido colocada como marco histórico, em primeiro lugar por causa das mudanças políticas, que tiraram do poder as oligarquias dominantes cuja representação maior era a figura do Coronel. Em segundo lugar, por conta das mudanças estruturais que tinham no discurso do progresso e da modernização sua base de legitimação e que, localmente, erigiram a construção de Goiânia como seu símbolo máximo. Em Morrinhos esse tempo novo de transformações chegaria algumas décadas depois, quando as mudanças na infraestrutura urbana do Município a partir da década de 1950, buscaram legitimarem-se também no discurso do desenvolvimento e da modernização, tendo a capital do Estado como modelo, mas, por outro lado, se colocando como possibilidade de recuperar o progresso anterior, do protagonismo político e econômico ao longo da República Velha.

Nesse sentido, as questões que motivaram este estudo são:

1) De que forma os discursos de progresso puderam ser ajustados a períodos tão diferentes da história do Município de Morrinhos, compondo um regime de historicidade próprio em que a narrativa da cidade moderna e progressista que se queria, representaria uma

⁵ A primeira edição da obra é de 1997. Aqui estamos utilizando a 2ª edição, de 2002.

necessidade de superação do passado, ao mesmo tempo em que celebrava o passado coronelístico?

2) Até que ponto Municípios como Morrinhos utilizaram-se da experiência de Goiânia ao propor seus próprios projetos de urbanização ou planejamento urbano e como essa política de intervenção se relacionava às orientações e propostas no mesmo momento em âmbito nacional?

Em relação às representações de progresso em oposição ao passado de decadência e atraso, a nossa hipótese vai parcialmente ao encontro da análise de Chaul (2002), de que a decadência e atraso correspondiam a uma imagem construída a partir das narrativas de viajantes. Entendemos que, além disso, elas foram incorporadas pela sociedade goiana e já faziam parte do imaginário local em meados do século XX. Apesar de a construção de Goiânia ser colocada como marco demarcatório da mudança de representação, com o consequente surgimento do discurso de progresso em Goiás, defendemos que, nas décadas anteriores tais discursos – embora menos explícitos – já permeavam os meios políticos, sociais e econômicos, como a própria experiência de Morrinhos demonstraria.

Em relação aos projetos de reorganização urbana da região Sul de Goiás, temos como hipótese que foram, de fato, influenciados pela construção de Goiânia na década de 1930 e, em menor escala, de Brasília na década de 1950, mas que os fatores mais diretamente essenciais foram a construção das rodovias e ferrovias de ligação aos grandes centros econômicos, favorecendo a inserção da região à economia de mercado.

A região Sul de Goiás, particularmente, os Municípios de Morrinhos, Caldas Novas e Itumbiara, experimentaram um processo de transformação entre as décadas de 1950 e 1970, com a mudança da estrutura demográfica majoritária de rural para urbana, e, pelos projetos de (re)urbanização que tinham Goiânia como modelo. No caso específico de Morrinhos, as principais intervenções se deram na segunda metade da década de 1960, durante a administração do Prefeito Joviano Antônio Fernandes.

Por conta disso, estabelecemos como objetivo principal desta pesquisa analisar as representações de progresso no imaginário social e político do Município de Morrinhos, a partir dos discursos oficiais de justificativa das ações de intervenção urbana. Os objetivos específicos decorrentes são:

1. Compreender a forma como a visão dos viajantes que estiveram em Goiás na primeira metade do século XIX originaram as ideias de decadência e atraso que se fixaram como imagem da realidade local, sendo endossada por parte significativa da historiografia;

2. Entender os motivos de se ter construído na história oficial de Morrinhos a tese de que as décadas correspondentes à República Velha foram de progresso para o Município, já que, ao mesmo tempo, foram de dominação econômica, política e social de coronéis, pertencentes à família Lopes Moraes ou ligados a ela;

3. Analisar o significado dos conceitos de “atraso” e “progresso”, “modernização” e “moderno”, no esforço em compreender os discursos de justificativa expressos na documentação oficial como um esforço em imprimir uma imagem progressista de superação do passado recente em Morrinhos na segunda metade da década de 1960;

4. Perceber em que medida os projetos de (re)urbanização, elaborados em nome do “progresso” e em oposição ao “atraso” anterior, se concretizaram, ou seja, foram efetivamente postos em prática;

5. Relacionar as ações do poder público local como parte do enredo maior das ações e projetos de poder do governo da ditadura civil-militar, a partir de 1964;

6. Possibilitar uma melhor compreensão dos discursos, visões e elaborações políticas, sociais e culturais acerca da “decadência” e do “atraso”, do “progresso” e do “desenvolvimento” no Sul de Goiás entre as décadas de 1950 e 1970, de modo a contribuir para a produção historiográfica goiana recente.

A lista da bibliografia pesquisada é extensa, mas alguns autores são imprescindíveis para a discussão que propomos. Em primeiro lugar, as obras da historiografia goiana que contribuem não apenas para o levantamento da trajetória histórica da ocupação e povoamento da região Sul de Goiás, mas também na discussão dos conceitos de atraso e decadência. Dentre essas destacamos as obras de Luís Palacin (1976), “Goiás – 1722-1822. Estrutura e Conjuntura numa Capitania de Minas” – que, como já mencionado, foi republicada com o título “O Século de Ouro em Goiás” – e de Nasr Fayad Chaul (2002), “Caminhos de Goiás: Da Construção da Decadência aos Limites da Modernidade”. Um dos principais nomes da historiografia goiana ao longo do século XX, Luís Palacin se tornou o principal difusor do pressuposto de que Goiás passou por um longo período de decadência, tanto econômica quanto social e também psicológica, que durou da crise da mineração, no início do século XIX, até década de 1930 quando da construção de Goiânia, a partir da qual o Estado passou por um processo de transformação da matriz econômica, que se refletiu na ressignificação das representações sociais e políticas. Segundo Palacín (1976), a crise da mineração em Goiás levou a população, bem como os governantes, a um claro pessimismo em relação ao futuro da Capitania, sendo que um dos fatores que contribuiu para o que chama

de “decadência” psicossocial em Goiás foi pelo fato da população fixar seus olhares na imagem de um passado glorioso e um futuro decadente.

Por outro lado, Nasr Chaul (2002), aluno de Luís Palacín durante sua formação acadêmica inicial, problematizou essa imagem consolidada e correu o risco de propor uma revisão das teses consagradas desde a formação de Goiás, a base da historiografia e da documentação produzida em dois séculos. Para isso o autor, em seu texto, que é fruto de sua tese de doutoramento, revisitou as fontes a partir das quais se consolidaram essas representações de decadência e atraso buscando entender como foram construídas. Nas palavras do autor, em relação à historiografia goiana, “há, na cultura moderna, uma representação em torno das ideias de decadência e atraso, traduzidas pelo embate entre o agrário e o moderno, pares antitéticos que se associam à representação mais abrangente e tradicional da relação campo *x* cidade (CHAUL, 2002, p. 23)”.

Em relação à ocupação e ao povoamento do Sul de Goiás e formação do Município de Morrinhos em particular, duas obras dentre várias se destacam:

“O Despertar dos Dormentes” (1990), de Barsanulfo Gomides Borges, propôs-se a refletir sobre a implantação da Estrada de Ferro em Goiás e permitiu-nos um vislumbre que extrapola a própria mecânica da instalação e operação das linhas férreas, no que contribuiu para a análise da consolidação do Sul de Goiás como parte da economia de mercado capitalista. Isso porque, nas próprias palavras introdutórias do autor, buscou “explicar a implantação da Estrada de Ferro, não como um fato isolado, mas como parte de um conjunto de mudanças que compõem um processo maior de modernização dependente” (BORGES, 1990, p. 11). Como vemos, o autor se alinha ao grupo de historiadores goianos que defende a tese da decadência;

“A Construção da Riqueza no Sul de Goiás, 1835-1910” (2006), é a tese de doutoramento do professor Hamilton Afonso de Oliveira. Ao buscar entender como se deu a construção da riqueza no Sul de Goiás, o autor acrescenta à nossa pesquisa ao demonstrar que, a despeito da imagem de decadência da historiografia tradicional, a região Sul de Goiás, da segunda metade do século XIX em diante, teve uma complexa rede de relações econômicas, derivadas das atividades agropecuárias e comerciais, no que contribuiu para o surgimento e consolidação de várias localidades que existem até hoje na região, dentre elas o Município de Morrinhos.

A cidade de Morrinhos e seus projetos de (re)urbanização a partir dos anos de 1950, recorte a partir do qual nossa pesquisa parte, teve na obra de Cláudia Romano Silva “A Cidade de Morrinhos: Uma Abordagem Geográfica” (2006) contribuição essencial, pois

nos permitiu visualizar o processo de reorganização e ocupação do espaço urbano como visão hegemônica dos grupos políticos e econômicos dominantes que conduziram as transformações urbanas do Município de Morrinhos entre as décadas de 1950 e 1970. Silva (2006) partiu do uso de algumas categorias, como paisagem, lugar, território, o que nos permitiu compreender “os processos sociais, econômicos, e ambientais, determinados pela localização, pelo arranjo espacial e pela evolução dos lugares” (SILVA, 2006, p. 14).

Outra contribuição importante do ponto de vista teórico a respeito da ocupação urbana e da reorganização do espaço urbano proveio de Milton Santos na forma das obras “Metamorfoses do Espaço Habitado” (1988), “O Espaço do Cidadão” (1994), e “A Urbanização Brasileira” (2009). O uso de Milton Santos se justifica por sua reflexão sobre o espaço urbano em sua totalidade, a partir das diversas partes que o compõe e em sua produção do espaço.

Também na linha da discussão do planejamento urbano, três obras servem de suporte teórico. A primeira delas, de Wilson Cano, “Ensaio sobre a Crise Urbana no Brasil” (2011), acrescentou importantes reflexões sobre o papel da urbanização nos discursos sobre desenvolvimento econômico pós 1930 e nos limites e desafios que o fenômeno da urbanização, especificamente o planejamento urbano, ainda enfrenta. As outras duas obras, de Villaça, “Uma Contribuição para a História do Planejamento Urbano no Brasil” (1999) e “Espaço Intra-urbano no Brasil” (2001), foram importantes suportes teóricos para a discussão do conceito de “intra-urbano” e das categorias de “estrutura urbana”, “estruturação urbana” e “reestruturação urbana”, oriundas da arquitetura urbana e essenciais para a nossa pesquisa. Sobretudo, Villaça (1999, apud DEÁK; CHIFFER, 1999, p. 13) entende o planejamento urbano como “conjunto das ações da ordenação espacial das atividades urbanas que, não podendo ser realizadas ou sequer orientadas pelo mercado, tinham de ser assumidas pelo Estado, tanto na sua concepção quanto na sua implementação”.

Na discussão conceitual a respeito do progresso e seus significados histórico-temporais e semânticos foram fundamentais a leitura de Reinhart Koselleck (2006), Jacques Le Goff (1994), José Roberto do Amaral Lapa (2008) e Paul Ricoeur (2007). A relação entre modernização e modernidade, essencial na análise das transformações urbanas, foi estabelecida a partir das reflexões de Josianne Francia Cerasoli (2004), Maria Stella Bresciani (1999, 2002 e 2007), Sandra Jatahy Pesavento (1999) e Renato Ortiz (1998), entre outros. Da mesma forma, a construção da ideia de campo político como um campo de força e de luta que interage com o campo social, desenvolvida por Pierre Bourdieu (1983) foi essencial.

Sobre os conceitos de imaginário e representação destacamos, entre outros, os autores Bronislaw Baczko (1985), Roger Chartier (1990 e 1991) e Jacy Alves Seixas (2006).

Por último, é necessária uma reflexão a respeito da contribuição de um autor essencial na continuação do trabalho: François Hartog e sua obra intitulada “Regimes de Historicidade” (2014).

Morrinhos é um dos muitos Municípios que, a partir de seu regime de historicidade buscou constituir uma experiência no tempo que o fizesse recriar, a partir de outra perspectiva, seu lugar na política goiana por ter sido o local de origem – senão de nascimento, pelo menos de atuação política – de importantes nomes da política do Estado no final do século XIX e nas primeiras décadas do século XX. A partir da década de 1930, a participação de figuras locais na política regional e estadual definhou e de alguma forma, o que era considerada a “vocação” natural da cidade para o progresso, desapareceu.

A perspectiva do regime de historicidade de François Hartog, nesse caso, foi essencial para a compreensão de que a visão que o Município tinha de si mesmo, no passado, teve relação com o projeto de reconstrução de seu presente/futuro. A visão do passado retornou como representação de que “a imagem subjetiva” (HARTOG, 2014, p. 45) que a cidade tinha de si mesma fez com que o fato de se ter figuras políticas ou públicas de renome para além dos limites da cidade representasse um ideal de progresso para aquele momento.

Perdido esse protagonismo, décadas depois se passou a buscar um novo modelo que recolocasse a cidade no lugar que se julgava ser seu direito. Para isso, no entanto, a representação do protagonismo e do progresso mudou, dentro da ideia de que “de uma sociedade a outra, os vários modelos de historicidade diferem, isto é, as maneiras de viver e de pensar essa historicidade e de servir-se dela, os modos de articular passado, presente e futuro” (HARTOG, 2014, p. 45). Assim, temos que a representação da organização espacial da cidade, ou seja, a reformulação urbana, passou a organizar a forma como os discursos de protagonismo para exaltar o papel proeminente do Município de Morrinhos frente às demais cidades do interior foram construídos.

A experiência do passado “glorioso”, do protagonismo político, naquele modelo de cidade ainda colonial, dos notáveis, no dizer de Milton Santos (2009), encontrou seu eco, tal qual uma expectativa às avessas, na formulação de uma cidade econômica, em que seu arranjo espacial se revestia de significado ao demonstrar que o ideal da concretude da cidade moderna apenas apontava para a trajetória passada como inevitável, dentro de seu próprio regime de historicidade.

O tempo novo, que os projetos de reorganização urbana de Morrinhos – tanto em

seus discursos legitimadores quanto em seus processos concretos de transformação urbana – ao mesmo tempo em que demarcava um novo período para a experiência da cidade, também apontava para o caminho natural de sua concretude. A subversão da relação entre o “espaço de experiência e o horizonte de expectativa” (KOSELLECK, 2006).

No que se refere à metodologia, convém lembrar a advertência de Couto (1997, p. 4), que trata de pressupostos teóricos, mas que adaptamos à metodologia, que esses “são referenciais conceituais que servem como orientação e reflexão, e não se constituem em amarras que possam trancafiar a análise em um modelo fechado”.

Com isso em mente, dividimos a metodologia de trabalho em três etapas. Na primeira etapa propomos uma revisão bibliográfica buscando aprofundar o conhecimento dos pressupostos teóricos, as definições e conceitos com os quais trabalhamos e servem para a aproximação com nosso objeto.

A segunda etapa da pesquisa foi essencialmente arquivista, isto é, voltada para a pesquisa documental e levantamento de fontes oficiais. Nesta etapa buscamos em arquivos diversos, tanto localmente, como na Prefeitura e Câmara Municipal de Morrinhos, quanto em nível estadual, como foi o caso do Arquivo Histórico Estadual de Goiás e do Instituto de Pesquisas e Estudos Históricos do Brasil Central (IPEHBC), de Goiânia (GO) as fontes, ou seja, cópias de discursos, justificativas dos projetos de lei, decretos, atos dos poderes Executivo e Legislativo publicados nos Diários Oficiais do Município e do Estado, os códigos de posturas e Planos Diretores do período pesquisado.

Nos arquivos estaduais tivemos acesso também a diversos jornais e periódicos das décadas de 1910 a 1970, listados nas referências. Além desses, tivemos acesso a um número substancial de edições da primeira fase do jornal local “O Liberal”. A busca (e análise) das fontes jornalísticas foi a terceira etapa da pesquisa.

No caso dos periódicos – não obstante as dispostas singularidades da fonte jornalística, assim como nas demais fontes de que dispomos (Projetos de Lei e decretos do poder executivo) – é importante ter sempre em mente que eles exprimem uma dada visão de mundo, de tempo e de espaço, elaboradas a partir das experiências e expectativas coletivas (ou individuais) da comunidade editora, ou mesmo de um dado grupo social como um todo (imaginário). Sobre isso, Beatriz Sarlo (2013) nos ensina que:

Em sociedades mediatizadas, a esfera da comunicação processa os dados da experiência, reforça-os ou os debilita, operando com ou contra eles (...) Os meios informam sobre aquilo que acontece numa esfera que ultrapassa os limites da experiência vivida. Formam uma esfera pública global e uma esfera do conhecimento (SARLO, 2003, p. 60).

Não podemos deixar de comentar aqui os desdobramentos que a fase heurística proporcionou para além da pesquisa. Inicialmente procuramos os órgãos oficiais para o levantamento das fontes dos arquivos, como a Prefeitura e a Câmara Municipal de Morrinhos. Esse procedimento foi feito no final do ano de 2013, ao mesmo tempo em que o projeto de pesquisa era concluído.

Na Prefeitura Municipal houve uma demora para a liberação do acesso pela Procuradoria Geral do Município, mas na Câmara Municipal o acesso foi concedido no dia seguinte ao primeiro, o que nos trouxe uma constatação: em Morrinhos, como, talvez, em outros Municípios pelo Brasil, a preocupação com a manutenção dos arquivos de documentos é algo recente, sendo que alguns tipos de documentos específicos, como Código de Posturas, tem apenas a última versão preservada. Além da questão da preservação, por várias razões, documentos se perderam completamente, alguns deles fundamentais, como documentos de propriedade de imóveis.

Além disso, disputas entre grupos rivais fizeram com que, em determinados momentos de transição política, arquivos inteiros desapareceram, muitas vezes por acidentes mal explicados, como aconteceu em Morrinhos em 1949, em que toda a documentação da Câmara Municipal, armazenada desde a República Velha, se perdeu completamente em um incêndio. Por conta disso, parte fundamental dos documentos oficiais utilizada no capítulo que trata da República Velha foi acessível apenas indiretamente, em periódicos como jornais e revistas, além de obras publicadas no período e que fizeram menção aos mesmos.

A pesquisa nos jornais apontou para problemas semelhantes. O principal jornal utilizado como fonte foi o jornal O Liberal, único periódico de Morrinhos e do Sul de Goiás a manter-se ininterruptamente desde meados do ano de 1949. O problema é que o proprietário é o quarto a dirigir o periódico desde a sua formação, e não era uma prática dos proprietários anteriores preservar ou, no caso de assim o fazer, de transferir os arquivos das edições preservadas aos proprietários seguintes.

Com a ajuda do atual proprietário, localizamos, na residência do filho de um dos dois fundadores, um arquivo contendo 273 edições contínuas do jornal O Liberal, desde a primeira edição, de 17 de julho de 1940, até meados de setembro de 1953. A partir dessa data, as edições encontradas eram esparsas, sem uma continuidade, pelo menos até o início da década de 1980, já fora de nosso recorte temporal.

Na procura pelas edições que faltavam, descobrimos que a esposa do segundo proprietário do jornal, que dirigiu o periódico nas décadas de 1960 e 1970, após ficar viúva e

vender o periódico, mudou da cidade para uma cidade no litoral nordestino, levando consigo os arquivos de todas as edições publicadas no período em que o editaram, cobrando dos pesquisadores que quisessem ter acesso ao acervo para realizar pesquisas.

Mas nem só de problemas foi o percurso da pesquisa em arquivos. No contato com a Câmara Municipal, recebemos a proposta da presidência da instituição de realizar a organização de todo o arquivo, avançando para além do recorte temporal da pesquisa, que é o início da década de 1970. O objetivo, de acordo com os interlocutores que nos procuraram, era organizar, classificar, digitalizar e criar um banco de dados que facilitasse o trabalho da própria Câmara e de outros pesquisadores. A proposta incluía o pagamento de bolsistas da Universidade Estadual de Goiás (UEG) – instituição na qual o autor da pesquisa é professor efetivo – pela Câmara Municipal ao longo de todo o trabalho. Definimos, então, um cronograma de trabalho com o apoio de quatro bolsistas remunerados, que realizaram a atividade.

Além disso, o projeto da pesquisa também foi contemplado pela UEG com uma bolsista de iniciação científica no ano de 2014, e resolvemos ampliar a experiência da Câmara Municipal de Morrinhos para os arquivos das demais instituições. Assim, na Prefeitura Municipal, após a seleção das fontes e documentos para a pesquisa, a bolsista iniciou um trabalho de organização, classificação, digitalização e construção de banco de dados, abrangendo o período do final da década de 1940 até a década de 1980. Há a pretensão de continuar o trabalho futuramente.

No final do ano de 2014, criamos o “Projeto Centro de Memória: Organização e Digitalização de Documentação em Morrinhos – GO” cujo acervo inicial foi composto pelos resultados do trabalho de digitalização e formação de banco de dados da Câmara Municipal e Prefeitura Municipal de Morrinhos. No início do ano de 2015 foram designadas duas bolsistas para atuar no projeto, e iniciamos, em agosto de 2015, a digitalização do acervo do primeiro ciclo do jornal *O Liberal* (1949 a 1953).

Atualmente, o Centro de Memória está ligado a um programa homônimo da Universidade Estadual de Goiás, que pretende replicar essa experiência em outros Municípios, bem como unificar procedimentos e incluir outras iniciativas de organização e preservação de acervos no Estado de Goiás. Apesar do pouco tempo disponível, supervisionamos as atividades de uma bolsista de desenvolvimento institucional no projeto, ao mesmo tempo em que estimulamos o surgimento de outro projeto, coordenado por outro professor e composto também por alguns bolsistas da instituição, que digitaliza periódicos para torná-los acessíveis para a comunidade de pesquisadores.

A metodologia organizou a fase heurística e de redação do trabalho e não pode ser confundida com a forma como o próprio trabalho está organizado em sua redação final. Nesse sentido a tese foi organizada em quatro capítulos. No primeiro capítulo, intitulado “Dos Viajantes à Historiografia Tradicional: A Tese do Declínio Econômico como Problema”, buscamos discutir, a partir do suporte teórico escolhido, a tese prevalecente da historiografia goiana tradicional de que, após um momento de esplendor econômico advindo da atividade mineradora, seguiu-se um século de crise e declínio econômico, nomeado de período de decadência e atraso. Essa concepção tem origem nos discursos dos viajantes estrangeiros e administradores da então Província de Goiás. Dos muitos viajantes que perambularam pela Província de Goiás escolhemos os relatos de três deles, João Emanuel Pohl (1951), August Saint-Hilaire (1975) e Georg Gardner (1975), que aqui estiveram entre 1817 e 1836. Na construção do capítulo problematizamos essa visão ao dialogarmos com as vertentes opostas da historiografia goiana, principalmente Luís Palacín (1976) e Nasr Fayad Chaul (2002).

O segundo capítulo do trabalho recebeu o título de “O Retorno ao Futuro: Tese da Vocação Progressista da Morrinhos do Passado (1880-1920)” e propõe uma visita ao Município de Morrinhos nos primeiros anos após sua fundação. O título do capítulo é uma provocação, ao mesmo tempo em que busca reconstruir as bases da construção da representação de progresso atribuída ao Município durante a República Velha, que estava longe da ideia de progresso relacionada à urbanização modernizante. Um período histórico em uma pequena cidade do interior em que a concepção de progresso estava relacionada à presença e ações de um grupo político, o “grupo de Morrinhos” – comandado por um homem que encarnava a tipologia do Coronel tradicional, o poderoso Coronel Hermenegildo Lopes de Moraes – visto por muitos como o responsável por trazer o desenvolvimento e o progresso ao Município e a partir do qual a cidade se tornara política e economicamente importante no cenário estadual e mesmo federal.

A análise proposta tem duas vertentes. A primeira, a partir do conceito de representação, busca compreender a representação de progresso utilizada para o período. A segunda, o uso da noção de regime de historicidade, categoria de François Hartog (2014) empregada como ferramenta heurística de compreensão do tempo histórico próprio da historiografia e narrativas sobre o Município, faz uma reflexão sobre a imagem construída e disseminada de uma cidade que imagina um passado ‘progressista’ demonstrando a existência de um regime próprio de historicidade e que parece não se dar conta da contradição de relacionar a ideia de progresso a uma sociedade basicamente agrária e cujo poder – tanto político quanto econômico – estava ligado à atuação dos coronéis.

No terceiro capítulo, a partir do título “A Reformulação Urbana em Morrinhos e sua Relação com os Projetos Centralizadores da Ditadura Civil-Militar entre 1964 e 1970”, iniciamos com o estabelecimento do significado dos conceitos que estamos manuseando, de “atraso e progresso”, “modernização” e “moderno”. Em seguida propomos um levantamento das principais ações de reformulação da estrutura urbana de Morrinhos entre as décadas de 1950 e 1960, tendo o foco direcionado, de maneira especial, à administração do Prefeito Joviano Fernandes (1966-1970), tido como o administrador municipal que mais contribuiu para a transformação da paisagem urbana do Município. Além de apontar as áreas de atuação priorizadas, buscamos relacionar seus esforços com o momento histórico, estabelecendo a relação entre as ações do Executivo Municipal com os projetos de reestruturação do governo federal do início da ditadura civil-militar.

No quarto capítulo, que nomeamos de “O Progresso Chega a Morrinhos: Análise das Justificativas dos Projetos de Reformulação Urbana”, nossa intenção é que seja uma extensão do terceiro, na medida em que, após apontar as ações do Prefeito Joviano Antônio Fernandes, analisamos os Projetos de Lei de autoria do executivo local, identificando as expressões “progresso” e “desenvolvimento” que apareciam continuamente, como ideias-força discursivas, em suas justificativas. Além das obras de (re)construção da infraestrutura, percebe-se uma preocupação com o estabelecimento de monumentos simbólicos que remetessem à imagem pretendida, de uma cidade próspera e progressista, não mais vista como um núcleo urbano de uma região agrícola, mas de verdadeiro centro urbano.

CAPÍTULO I

DOS VIAJANTES À HISTORIOGRAFIA TRADICIONAL: A TESE DO DECLÍNIO ECONÔMICO COMO PROBLEMA

É em 1819-1823 que para todo o sempre fixa-se a imagem da decadência de Goiás na historiografia, graças aos viajantes estrangeiros Auguste de Saint-Hilaire, francês, Johann Emannuel Pohl, boêmio, Raymundo José da Cunha Mattos, português, e o Pe. Luís Antonio da Silva e Souza, o proto-historiador goiano, ordenado na Itália.

(Paulo Bertran)

As expressões Modernização, Moderno e Progresso, juntamente com várias outras que, igualmente, são utilizadas com o sentido de mudança, trabalho e desenvolvimento, compõem o vocabulário político e econômico do final do século XX e início do século XXI em praticamente todo lugar. No Brasil e em Goiás, em particular, não seriam diferentes.

Não foi sempre assim. A historiografia mostra que ao longo do século XIX e início do século XX, os termos utilizados para se referir ou descrever a realidade do interior do Brasil imperial e da então Província de Goiás iam da decadência ao atraso e apontavam, paradoxalmente, para um momento anterior de progresso e esplendor, ainda durante o período colonial.

Apesar de o foco desta tese ser o Município de Morrinhos (Goiás) ao comparar as ideias ou representações de progresso em dois períodos da história do Município, as décadas de 1880 a 1920 e 1950 a 1970, entendemos que é necessária iniciar a análise retrocedendo ao início do século XIX, uma vez que a discussão a respeito de progresso e na historiografia goiana claramente propõe uma demarcação em três períodos, sendo o primeiro o “século de ouro”, correspondendo ao breve momento da descoberta e exploração do ouro que deu início à colonização e povoamento da Capitania de Goiás na segunda metade do século XVIII; o fim do auge da mineração e a consequente ‘interiorização’ da população que restou, praticando uma economia de subsistência, o que se deu ao longo de todo o século XIX e início do século XX, sendo que a primeira parte desse período ficou conhecida como “século da decadência” e a parte final – correspondendo às últimas quatro ou cinco décadas – de “época de atraso”; o

terceiro período, a partir da construção de Goiânia, na década de 1930 em diante, coincidiu com a inserção do Estado na lógica de produção e consumo capitalista, passou a ser chamado de período de progresso e cristalizou um discurso de superação do atraso e da decadência do século anterior pela modernização das estruturas urbanas.

1.1 O Fim da Mineração e a Decadência de Goiás

De momento, temos o primeiro desafio: Entender a forma como se cristalizou as ideias de atraso e decadência como representações do século XIX para a história de Goiás. Essas representações, fundamentadas nas experiências econômicas da Capitania, depois Província de Goiás, baseiam-se, principalmente, nos relatos de cronistas e viajantes, bem como nas fontes oficiais esparsas e foram encampadas na historiografia oficial, tornando-se hegemônicas, sobretudo, a partir dos escritos de Luís Palacín et al. (2001), do final da década de 1960 em diante. De acordo com o autor:

A partir da década de 1760, especialmente depois de 1770, a mineração declinou progressivamente, mergulhando a Capitania em estado de profunda depressão – em certas áreas, de miséria absoluta –, o qual se estendeu até depois do período colonial. Arraiais murcharam, sertões despovoaram-se, rendas governamentais despencaram, impostos, antes suportáveis, tornaram-se abusivos. Pouco a pouco, Goiás paralisou-se, voltando-se para o penoso auto sustento e para a agropecuária, que, entretanto, devido à situação geral de decadência, demoraria quase um século para firmar-se definitivamente (PALACÍN et al, 2001, p. 85).

Muitos outros autores compartilharam por décadas da tese de esplendor e decadência da história de Goiás, tal como Eurípedes Funes (1986), para o qual:

Goiás, que possuía vários recursos naturais que lhe possibilitavam ser uma próspera Capitania da Colônia, foi, no entanto, uma das que mais penúrias conheceu; passou gradativamente do período de euforia e esplendor da mineração a uma crise econômica da qual sairia somente algumas décadas depois (FUNES, 1986, p. 27).

Poucas foram as vozes que se levantaram contra a tese de um período de decadência a seguir um período de opulência e esplendor. Nem todas, devemos notar, contestando pura e simplesmente a ideia de decadência, mas a forma como esta foi construída e introduzida na historiografia goiana até sua hegemonia enquanto ferramenta interpretativa do século XIX goiano.

Paulo Bertran (1994) foi, provavelmente, o primeiro autor a questionar a forma como a tese da decadência se tornou o instrumento conceitual principal da interpretação e

construção da história de Goiás. Mas, mesmo Bertran, não chegou a questionar se essa decadência aconteceu ou não.

No prefácio do livro de Nasr Chaul, “Caminhos de Goiás” (2002), Paulo Bertran enumerou três ocasiões em que a documentação permitiu perceber que a ideia de decadência era já uma realidade ou, pelo menos, já fazia parte de alguns discursos oficiais ao longo do século XVIII e início do século XIX em Goiás.

Em primeiro lugar, expressões como “dado à decadência destas minas”, “dado ao estado calamitoso desta Capitania”, “dado à miserabilidade destes povos”, de acordo com Bertran, faziam parte do vocabulário dos Governadores da Capitania de Goiás já no ano de 1731, ou seja, período em que as minas goianas ainda estavam sendo descobertas e que mal se iniciara, de fato, a exploração do ouro.

A explicação, de acordo com Bertran (apud CHAUL, 2002), residia no fato de que propalar a decadência das minas era uma forma de defesa dos Governadores ante a Coroa pelo fato de não alcançarem as metas de exploração de ouro e a consequente cobrança de impostos, seja pela corrupção, pela péssima administração ou, principalmente, pela sonegação ou contrabando de ouro. “Convinha, portanto às autoridades coloniais, como precaução política, antes bradar ao trono a decadência da mineração, do que por a mão no fogo pelo seu desempenho” (CHAUL, 2002, p. 14).

Em segundo lugar, Bertran lembra que a diminuição da produção mineral, seja por conta da diminuição efetiva ou pelas exigências cada vez maiores de tecnologias apropriadas para a extração mineral em determinados lugares, é uma realidade, “decadência intrínseca aos depósitos aluvionares, geralmente do quaternário geológico, com decréscimo da produção em patamares sucessivos de dificuldades geológicas e mineralógicas” (CHAUL, 2002, p. 14-15).

A falta de controle das administrações oficiais, o contrabando, a diminuição natural do ouro por conta dos motivos já citados, levou, portanto, ao que se poderia chamar de decadência da mineração como atividade econômica e com ela toda a cadeia de atividades e de modos de vida construídos, mas não de forma como foi cristalizado no imaginário e na historiografia oficial, pois, para Paulo Bertran (apud CHAUL, 2002), ao mesmo tempo em que se estabelece a virada do século XVIII para o século XIX como o momento oficial para a instalação da decadência, “Até 1800, no entanto, há notícias de grandes minerações em Goiás” (CHAUL, 2002, p. 15).

Se o declínio, do ponto de vista da diminuição da produção econômica, foi uma realidade, a imagem da decadência que foi construída e se fixou na historiografia

goiana institucionalizou uma “decadência comum a todos, imagem gravada como se fosse a memória de um povo, como se fosse a realidade vivida por todos” (CHAUL, 2002, p. 41), cristaliza uma representação negativa de Goiás e do sertão do Brasil que persiste até hoje no imaginário nacional. Uma decadência que abrangia todos os aspectos da existência, se constituindo como modo de vida.

Luiz Palacín (1976) fez um diagnóstico em que é possível perceber que a ideia de decadência estava atrelada à relação da Capitania com o mercado nacional e internacional. De acordo com ele:

A decadência, nas minas, significa, primeiramente decadência da mineração. A quebra de rendimento das minas, fonte de toda a atividade econômica, arrasta consigo os outros setores a uma ruína parcial: diminuição da importação e do comércio externo, menos rendimentos dos impostos, diminuição da mão de obra por estancamento na importação de escravos, estreitamento do comércio interno, com tendência à formação de zonas de economia fechada e um consumo dirigido à pura subsistência, esvaziamento dos centros de população, ruralização, empobrecimento e isolamento cultural (PALACIN, 1976, p. 171).

De forma bastante clara, pedagógica, Palacín (1976) relacionou o esgotamento das minas à mudança na matriz econômica e à produção de um modo de vida em que a decadência se torna o vetor autoexplicativo a consolidar a imagem definitiva de uma sociedade avessa ao trabalho e apática. Nessa linha, apesar de fazer a ressalva de que não se pode aplicar de maneira completa a tese da decadência para Goiás, estabelece que foram “três as manifestações profundas e duráveis da decadência: uma de caráter sócio-geográfico, a ruralização, as outras duas, a crise do trabalho e o derrotismo moral, com base na psicologia coletiva” (PALACIN, 1976, p. 197).

Ruralização, ou seja, da perspectiva da realidade goiana conforme a interpretação de Palacín (1976), a produção de um modo de vida material fundamentado nas culturas agropastoris, de subsistência, com pouca ou quase nenhuma ligação com os mercados consumidores nos moldes capitalistas. Ruralização, que se tornou a prova definitiva da decadência de um modo de vida, pelo isolamento que representou e representa, pela ausência dos códigos e valores de uma sociedade capitalista, a começar pelo maior de todos, que é a economia monetária. É essa a interpretação de Luiz Palacín (1976), ao afirmar que:

A nova configuração que adquire a Capitania com a decadência é a ruralização da vida: de uma população radicada, quase exclusivamente, em centros urbanos – por pequenas que estas povoações fossem – passa-se a uma dispersão atomizada da população pelos campos (PALACIN, 1976, p. 197/198).

De modo sub-reptício se percebe que o sentido negativo tanto da tese da decadência quanto da ruralização se encontram no fato de que o relativo isolamento que se abateu sobre Goiás acabou por significar uma regressão, em termos de valores civilizatórios, a modos de vida mais próximos da natureza, ou, como Palacín descreveu, “numa verdadeira indianização de grupos isolados” (PALACÍN, 1976, p. 198).

Essa “indianização”, concluiu o autor, se traduziu no “mal mais profundo da decadência, e que está na raiz de todos os outros, [que] é o desprezo pelo trabalho, o gosto da ociosidade” (PALACÍN, 1976, p. 198), que fundamenta então a sua conclusão:

Os testemunhos são unânimes: os brancos não trabalhavam por tradição imemorial, e privilégio de cor; os mulatos, recém-saídos da escravidão, queriam gozar da nova liberdade e se diferenciar dos escravos, seus antigos companheiros, aproximando-se da forma de vida dos senhores na única coisa em que podiam imitá-los: a ociosidade. Trabalhavam, portanto, o indispensável para não morrer de fome. O mesmo faziam os negros forros; se como falcões num dia conseguiam o necessário para a alimentação da semana, descansavam o resto dos dias (PALACÍN, 1976, p. 199).

Luiz Palacín (1976) citou os testemunhos a corroborar o diagnóstico da decadência da qual a ociosidade era o sintoma maior. Indolência e preguiça seriam os outros termos a compor então a imagem do goiano que, na maioria dos casos, se fixou como traço característico da identidade nacional.

1.2 A Visão da Decadência no Olhar dos Viajantes

É a partir desse ponto que o historiador Nasr Fayal Chaul (2002) problematizou as conclusões de Palacín (1976) e dos demais que se tornaram hegemônicas na historiografia goiana. Sem querer receber a pecha de revisionista, Chaul buscou reinterpretar as representações e imagens de decadência utilizadas pela historiografia goiana para justificar o “atraso” do Estado e buscou demonstrar que:

[...] há, na cultura moderna, uma representação em torno das ideias de decadência e atraso, traduzidas pelo embate entre o agrário e o urbano, o atraso e o desenvolvimento, o antigo e o moderno, pares antitéticos que se associam à representação mais abrangente e tradicional da relação campo x cidade (CHAUL, 2002, p. 23).

Ao analisar a historiografia goiana Chaul (2002) percebeu que, subjacentes à ideia de decadência, três fatores geralmente surgiam, como causa e legitimação: 1) as precariedades das estradas e transportes, logo, da comunicação em geral de Goiás com o restante do país; 2)

a falta de incentivos financeiros da Coroa (primeiramente portuguesa e, posteriormente, brasileira) para com a Província, o que resultaria em pouca circulação monetária e, conseqüentemente, pouco desenvolvimento urbano; 3) a letargia social da população goiana, observada pela expressa maioria dos viajantes europeus que passara por Goiás durante o século XIX.

No entanto, como analisou Chaul (2002), eram dois os fundamentos essenciais da construção desse discurso de decadência e atraso decorrentes dos citados fatores: 1) um mito criado e vivido pelos próprios agentes históricos de que a Província goiana teria vivido uma época de auge e esplendor durante toda a mineração da segunda metade do século XVIII; 2) o olhar preconceituoso dos viajantes europeus que passaram no interior do Brasil por uma experiência de variação temporal singular, cujo âmago correspondia às disparidades entre uma Europa em processo de industrialização, um litoral brasileiro em vias de urbanização e “progresso”, um sertão goiano em completa alteridade com a “civilização” geográfica e temporalmente experimentada distante dali.

Os testemunhos nos quais a historiografia goiana se baseou para cristalizar a tese da decadência correspondem, geralmente, a relatos dos viajantes que estiveram no Brasil no século XIX.

Na verdade, entre os séculos XVI e XIX, dezenas, senão centenas de viajantes visitaram o Brasil. Muitos deles como convidados – alguns como membros de representações ou expedições oficiais – outros, ainda, a partir de projetos pessoais, que registraram suas impressões sobre o que viam, os modos e costumes, a paisagem, o clima, entre outros. Tanto estrangeiros quanto brasileiros, que saíam de grandes centros e percorriam os interiores remotos.

De modo geral, estrangeiro ou brasileiro, o olhar do viajante sobre o Brasil, para além dos testemunhos pretensamente oculares, diziam mais deles próprios, de sua cultura, sua visão de mundo, preconceitos e juízos de valor, do que da terra que peregrinavam.

Para Chaul (2002, p. 41), essa imagem de decadência – “imagem gravada como se fosse a memória de um povo” – tinha como vício de origem o fato de os viajantes fazerem a leitura da paisagem e realidade local a partir do filtro da Europa em industrialização. Ao continente então mais urbanizado se contrapunha o sertão sem fim de uma terra ainda em fase de descoberta e conquista. Essa comparação foi diretamente empregada por Saint-Hilaire (1975), por exemplo, quando analisou os povoados e edificações públicas em Goiás – e no interior do Brasil em geral – alertando, justamente, para que não houvesse a comparação.

Não devemos julgar os povoados do Brasil pelos nossos, pois em geral não passam de um amontoado de casebres miseráveis e de ruas lamacentas. [...] Quando de falo de prédios públicos não se deve imaginar que se trata dos enormes edifícios que se vêem na Europa. Ali tudo é pequeno, tudo é mesquinho, sem beleza e até mesmo, segundo dizem, sem solidez (SAINT-HILAIRE, 1975, p. 25 e 51).

O olhar do viajante ia do entusiasmo e, muitas vezes, êxtase na descrição da paisagem agreste e praticamente virgem, bem como da hospitalidade quase que universal dos habitantes – não se pode deixar de levar em conta que eram pessoas “ilustres”, que viajavam com salvo-condutos e recomendações de autoridades – à crítica, frequentemente moral, que faziam dos hábitos e costumes. A partir de suas próprias experiências de vida, constituíram narrativas que iam além da imagem vista e descrita, tendo relação direta com o próprio ponto de vista, ou, como argumentou Meneses (1996 apud SOUZA, 2014, p. 15), a partir do olhar particular de cada um, entendendo que “o olhar, portanto, institui seu próprio objeto. A imagem não é só instituída historicamente, como é, também, instituinte”.

Dessa forma, o reparo que devemos fazer é que o olhar do viajante deve, desde já, ser tomado como uma representação da realidade, e não uma descrição pura e simples, mas que acabou por compor e formar o imaginário colonial e imperial do Brasil.

O olhar do viajante se fez, então, como lente, através do qual a realidade – e a paisagem – foi interpretada. Souza (2014) captou esse fenômeno da seguinte forma:

Trata-se, portanto, de um olhar que busca orientação em uma realidade marcada pela diferença, o que gera um processo de, ao mesmo tempo, simbiose e estranhamento. A partir daí, a alteridade é marcada em sua especificidade, mas esta é pensada em termos da realidade da qual o viajante faz parte, o que gera uma dualidade [...]. Não se trata, portanto, apenas de documentar; trata-se de avaliar o que foi documentado e que, em sua estranheza, reforça a superioridade de quem o descreve, mas que pode surgir, também, como ameaça (SOUZA, 2014, p. 21).

Retomando a ideia de que o sintoma maior da decadência do período pós-mineração era a preguiça e a indolência e que estas se fixaram como sinônimas da própria identidade nacional no imaginário dos viajantes, Barreiro (2002) demonstrou que os brasileiros, para o olhar estrangeiro, “caracterizam-se basicamente pelo ócio, porque o estágio da ‘economia natural’, baseada na coleta, não requer o trabalho disciplinado, estimulando o desenvolvimento de hábitos ligados à indolência” (BARREIRO apud Souza, 2014, p. 213).

E Souza (2014) acrescentou que “de fato, as descrições do cotidiano no interior do país apontam para o que é certamente, a principal característica negativa da população brasileira na perspectiva dos viajantes, que é sua indolência: o brasileiro e sua preguiça” (SOUZA, 2014, p. 213).

A partir desse olhar, pares antitéticos foram estabelecidos, fazendo com que tempo e espaço fossem pensados como enganadoramente paralelos para, em seguida, voltarem a se distanciar. É assim que presente (dos viajantes) e passado (também deles) se cruzaram e se distanciaram, demarcaram as fronteiras entre o rural e o urbano, o antigo e o novo, o progresso e o atraso.

1.3 Os Viajantes e suas Narrativas sobre Goiás

Se os viajantes foram os principais agentes a construir a tese da decadência, o melhor é ir diretamente às suas narrativas para que possamos compreender as imagens usadas por eles e que serviram como testemunhos – no dizer de Luiz Palacín (1976) – a perpetuar no imaginário e se transformaram em historiografia oficial, como representações de preguiça e ociosidade.

Para tanto, escolhemos as obras de três viajantes que estiveram em Goiás no século XIX, João Emanuel Pohl (1951), George Gardner (1975) e August de Saint-Hilaire (1975).

João Emanuel Pohl era médico, botânico e mineralogista de formação. Como profissão, exerceu a medicina, foi professor de botânica, bibliotecário e curador de exposições naturais. Ligado à casa austríaca, em 1817, fez parte da comitiva da arquiduquesa Leopoldina ao Brasil, juntamente com outros cientistas e artistas.

Viajou por diversas regiões brasileiras entre 1817 e 1821 e coligiu dados sobre a topografia, o clima, a vegetação, os modos e costumes, ao mesmo tempo em que coletou espécimes vegetais e de minerais, que enviou para a Europa, para o Museu de História Natural de Viena, do qual se tornou curador quando retornou à Europa, bem como do Museu Brasileiro de Viena, até sua morte. Suas memórias publicadas receberam o título de “Viagem ao Interior do Brasil” e foram divididas em duas partes, a primeira escrita e editada por ele e a segunda, baseada em seus diários, publicada após sua morte.

Ao analisar a viagem de Pohl, Paulo Bertran (1994) afirmou que:

Além de médico era um experiente naturalista, e foi de longe o cientista mais viajor de Goiás e do Tocantins na primeira metade do século XIX. Percorreu a região durante um ano e meio e parece que morreu em consequência de febres que aqui adquiriu e que lhe abreviaram a vida (BERTRAN, 1994, p. 200).

George Gardner – médico e botânico irlandês – esteve no Brasil entre 1836 e 1841 e viajou pelas regiões Sudeste, Nordeste e Centro-Oeste e também coletou espécimes de

vegetais – cerca de 60.000 ao todo – que foram enviadas para a Inglaterra, onde foram estudadas e catalogadas. Seu livro onde narra suas memórias da passagem pelo Brasil intitulou-se “Viagem ao interior do Brasil: principalmente nas Províncias do Norte e nos distritos do ouro e do diamante durante os anos de 1836-1841”.

Três capítulos de sua obra foram dedicados às viagens que fez à então Província de Goiás, vindo a partir do Norte – atual Piauí. O primeiro deles narra a viagem do Piauí (Parnaguá) até o atual Tocantins (Natividade); o segundo, de Natividade até Arraias (TO), na divisa atual de Goiás; o terceiro, de Arraias (TO) até São Romão (MG). Suas viagens ocorreram em territórios que já pertenceram a Goiás, mas que agora pertencem, em sua maioria, ao atual Estado do Tocantins.

O terceiro dos viajantes é August de Saint-Hilaire, o mais conhecido deles e, talvez, o mais famoso viajante estrangeiro a percorrer o Brasil no século XIX. Naturalista e botânico, Saint-Hilaire chegou ao Brasil em 1816, como membro integrante da comitiva do Duque de Luxemburgo (“Missão Francesa”). Saint-Hilaire esteve durante seis anos em terras brasileiras e percorreu as regiões Sul, Sudeste, Centro-Oeste e parte sul do Nordeste. Catalogou milhares de espécimes vegetais no Brasil, das quais cerca de 4.500 foram, provavelmente, descritas por ele pela primeira vez. Enviou para a França ou colônias francesas centenas de caixas com espécimes vivas, no que poderíamos chamar hoje de biopirataria.

Paulo Bertran (1994) descreveu a passagem de Saint-Hilaire por Goiás e comparou a visão de mundo do viajante francês – que se refletia na forma como se relacionava com as populações locais – com a do Dr. Pohl, de nacionalidade e de temperamento diferentes:

Chegou Saint-Hilaire ao Planalto [Central, atual Distrito Federal] em maio de 1819, vindo de Paracatu, pela estrada do registro dos Arrependidos, que é a mesma de hoje, passando por Unaí, atravessando pela Estrada Real de Minas até as portas de Santa Luzia [...]. Tinha Saint-Hilaire à época 40 anos e chegando a Santa Luzia cinco meses depois do Dr. Pohl, é como se estivéssemos assistindo a um mesmo filme passado no ano de 1819 e Luziânia, só que realizado por dois diretores diferentes, ambos muito detalhistas mas de humor diferente: o estóico Pohl e o epicurista Saint-Hilaire (BERTRAN, 1994, p. 206).

A permanência no Brasil e as viagens de exploração renderam vários livros a Saint-Hilaire, sendo que os dois principais relatos sobre o território da Província de Goiás foram “Viagem à Província de Goiás” e “Viagem às Nascentes do Rio São Francisco” – em que Goiás foi contemplado no capítulo XVI. Baseados em seus diários e memórias das

viagens, os livros foram escritos vários anos depois de seu retorno à França, sendo que o que trata especificamente de Goiás teve sua primeira edição em 1848.

A nossa escolha por esses três viajantes, como privilégio e ônus do pesquisador, se deu por alguns motivos. Primeiramente, porque entendemos que são representativos do conjunto maior de viajantes e tem como ponto em comum serem oriundos de países europeus em que a industrialização e a urbanização estavam em processo bastante avançado no período, como lembra Bertran:

[...] vindos da poderosa Europa industrialista e fisiocrata – que bem ou mal implantou no pequeno continente várias etapas de progresso material, as quais os viajantes e as elites regionais não encontravam aqui – e que passariam a cobrar à população (BERTRAN, 1994, p. 200).

Em segundo lugar porque percebemos também que os três eram oriundos de uma classe média urbana e letrada, distante do estilo de vida dos operários que construíam a realidade da qual vinham e que usavam como espelho para mirar a realidade brasileira. Por conta disso, segundo Sylvia Lenz, “o discurso dos naturalistas já vem impregnado pelas ideias acerca do progresso, da depuração racial e da marcação das diferenças sociais, reflexo do pensamento das elites dirigentes e letradas” (LENZ, 2003 apud Souza, 2004, p. 19).

Talvez aqui esteja o elemento comum a todos eles, e que sobressai em cada observação, cada registro, cada análise e interpretação que produziram: a ideia de progresso; e este pensado a partir da perspectiva do crescimento material, no sentido da modernização das estruturas econômicas. Do ponto de vista do viajante, a situação instalada em Goiás no início do século XIX era fruto do declínio econômico da mineração e da índole dos habitantes, fatores responsáveis pela situação em que se encontrava a Província.

Os viajantes do século XIX retomam essa dualidade e, na perspectiva estabelecida a partir dela, o Brasil é o paraíso a ser modernizado; uma modernização que, como se vê, parte tanto da constatação do atraso nativo quanto da idealização da terra de origem, vista como o estágio a ser atingido pela nação tropical, em uma escala evolutiva cujo percurso é definido pelos viajantes como indispensável (SOUZA, 2014, p. 221).

A imagem da decadência se tornou, nos relatos dos viajantes, o fio condutor da narrativa. Todos os três autores partiram desse diagnóstico para construir, em primeiro lugar, sua representação do país visitado e, em segundo lugar, a forma como a Província visitada conseguiu aprofundar mais ainda esse quadro.

Mas a decadência tem muitas representações.

A comparação entre a terra de origem e o lugar que se visitava fez destacar as representações vistas pelos viajantes como características da imagem da decadência, representações estas que se tornaram sintomáticas ao se decretar o atraso da Província em relação ao restante do país e deste em relação aos países de origem dos viajantes. Em suas narrativas tais representações se constituíram como possibilidades de transformação e, posteriormente, parte de um processo de modernização necessária: declínio econômico, ausência de poder público, isolamento devido às enormes distâncias e estradas inexistentes, ausência de urbanização, despovoamento e pequena mão de obra, ócio, preguiça, indolência, falta de preparo técnico, ausência de projeto educacional, ignorância e superstição.

1.3.1 A Decadência e a Ausência do Poder Público

A primeira impressão dos viajantes ao chegar a Goiás provavelmente contribuiu para consolidar as representações construídas sobre o interior do Brasil, símbolos da decadência que se cristalizaria como a imagem do Brasil e de Goiás em particular. Ainda na viagem de chegada, antes mesmo de adentrar ao território da Província, a descrição da situação de abandono da região pelo poder público era uma das mais recorrentes nos escritos dos viajantes.

A ausência do poder público se manifestava, para eles, na precariedade das estradas, na inexistência de pontes sobre os rios ao longo dos caminhos para as minas, no abandono geral e despovoamento da região pós-mineração.

Saint-Hilaire (1975) registrou com surpresa a raridade de viajantes em sua passagem pelo registro de entrada dos viajantes em Goiás, vindos de Paracatu, Minas Gerais, com destino à Santa Luzia, atual Luziânia, na estrada que ligava Vila Boa às Províncias de São Paulo e Rio de Janeiro. Segundo ele:

Antes de minha partida (28 de maio) ele [o fiscal] anotou meu nome no seu registro. Lancei um rápido olhar ao livro e verifiquei que desde o dia 19 de fevereiro não havia entrado ninguém na Província de Goiás, e no entanto era aquela estrada que fazia a ligação com o Rio de Janeiro e com grande parte da Província de Minas (1819) (SAINT-HILAIRE, 1975, p. 22).

A raridade da entrada de viajantes em Goiás pelo caminho oficial de Paracatu a Santa Luzia à época das viagens de Saint-Hilaire coincidia com a diminuição da mineração e a busca de novos caminhos, bem como atividades econômicas alternativas. Ao mesmo tempo em que diminuía o número de viajantes com destino aos locais de mineração, aumentava a

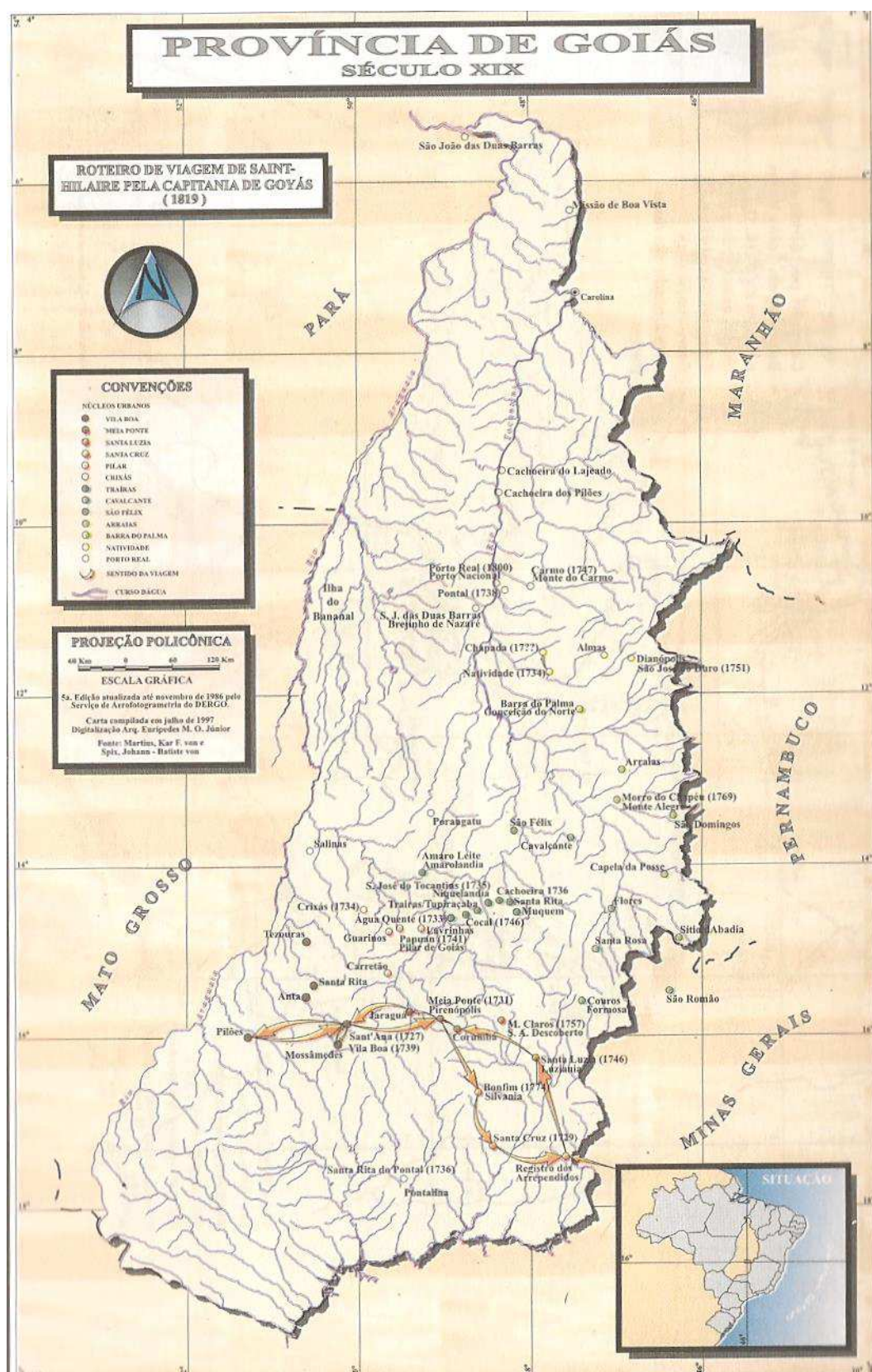
busca por outros lugares, sobretudo no Sul de Goiás, em que despontava a atividade agropastoril com o objetivo de abastecer os mercados do Sudeste de carne.

Hamilton Afonso de Oliveira (2006) demonstrou que nas primeiras três décadas do século XIX houve um crescimento demográfico de mais de 260% no então Julgado de Santa Cruz, que abrangia toda a região Sul de Goiás. Esse crescimento demográfico se deu, principalmente, pelo fluxo de mineiros e paulistas em busca das terras despovoadas da região, interessados em desenvolver atividades econômicas diversas da mineração. Tal interesse decorria, em parte, do exemplo de Minas Gerais, polo principal da mineração no século XVIII, mas que, no início do século XIX já despontava como grande exportadora de produtos oriundos da pecuária e da produção têxtil. De fato:

A pecuária [...] tinha participação preponderante nos quadros de exportação da Província de Minas Gerais e correspondia a 55% das divisas da em 1818/19 e 60% em 1828, seguidas pelas manufaturas têxteis e produção agrícola. No ano de 1818/19 a Província arrecadou com exportações 1.673.447\$190 contos de réis e em 1828 2.265.570\$650 contos de réis (OLIVEIRA, 2006, p. 30).

É importante lembrar que essas informações não eram do conhecimento dos viajantes, pelo menos não da forma como se pode analisar em retrospecto; nem no momento de suas viagens, nem, pelo visto, no momento em que se propuseram a refletir sobre elas, o que, no caso de Saint-Hilaire, aconteceu quase três décadas depois. O ponto de vista, o olhar do viajante, mesmo tempos depois, continuava impregnado do vício da comparação, ainda que o próprio texto advertisse para a ineficácia de se comparar realidades tão díspares.

Figura 1 – Mapa da Viagem de Saint-Hilaire a Goiás



Fonte: Chaul (2002, p. 47)

No prefácio de “Viagem à Província de Goiás”, publicado inicialmente em 1848, Saint-Hilaire fez a crítica da ausência do poder público na Capitania de Goiás, comparando-a com Minas Gerais e com a Europa.

Infelizmente – lamento ter de admiti-lo – a comparação não será favorável a Goiás, infortunada região entregue há longos anos a uma administração quase sempre imprevidente e com frequência espoliadora; e eu iria encontrar diferenças ainda mais marcantes ao comparar a parte oriental de *Minas Gerais* com a região ocidental, que de um modo geral foi povoada pelo refugio das comarcas mais antigas (SAINT-HILAIRE, 1975, p. 13).

Saint-Hilaire (1975) apontou dois problemas como responsáveis para a situação da Capitania. O primeiro deles deveu-se a atuação da própria administração pública de Goiás, como descrito na citação anterior. Paulo Bertran (1994), por exemplo, apontou a ação deletéria do poder público durante todo o período aurífero, que se fez sentir de forma mais contundente no período de declínio da mineração, no final do século XVIII e início do XIX, quando Saint-Hilaire fez suas incursões.

Sobre a economia aurífera cadavérica tornava-se cada vez mais ampla a sombra de rapina do dizimeiro... “*O quinto empobreceu Goiás e o Dízimo acabou de matá-lo*”, escreveria, com toda a franqueza, o Governador José de Almeida Vasconcelos na década de 1770 (BERTRAN, 1994, p. 187, grifos nossos).

Luiz Palacín (1976) e Nasr Chaul (2002) – para ficar apenas nos expoentes das narrativas historiográficas opositoras em relação à história goiana – concordaram sobre o papel do poder público em Goiás na produção e manutenção da pobreza, pouco ou nada devolvendo, em termos de infraestrutura. Palacín (1976, pp. 188-190), por exemplo, registrou que os dízimos foram os responsáveis diretos pelo insucesso da agricultura como atividade econômica, enquanto Chaul (2002) creditou às ações dos administradores públicos a falta de diversificação das atividades econômicas ainda no período minerador, já que eles estavam interessados apenas “com o rendimento do quinto” (CHAUL, 2002, p. 35), e recebavam que a diversificação pudesse fazer com que se perdesse o controle sobre a cobrança dos impostos.

O segundo problema apontado por Saint-Hilaire (1975) dizia respeito aos agentes povoadores da Capitania de Goiás, sobretudo os que chegaram tardiamente, no início do século XIX, considerados pelo autor “refugio das comarcas mais antigas” (SAINT-HILAIRE 1975, p. 13).

Retornando a Hamilton Oliveira (2006) este refletiu que a maioria dos povoadores da região Sul de Goiás na primeira metade do século XIX “eram mineiros oriundos de São

Francisco das Chagas, Sacramento, Piuhuim, Bagagem, Passos, Brejo Alegre, Campos Belos, Dolores de Uberaba, Varginha, Formiga, Pitangui, Campanha, Tamanduá e Araxá” (OLIVEIRA, 2006, p. 29). Um pouco mais a frente, o autor, ainda em sua reflexão sobre o aumento demográfico da região Sul de Goiás no início do século XIX, observou:

Neste mesmo contexto histórico conforme os levantamentos estatísticos dos Presidentes de Província, entre os anos de 1804 a 1832, [...] ocorreu um crescimento populacional significativo na então região Sul de Goiás. Com exceção de Crixás e Pilar, os demais julgados apresentaram aumento, sobretudo, Vila Boa, Meia Ponte e Santa Cruz. Isto estava relacionado ao fluxo migratório de paulistas e, principalmente, de mineiros que se deslocavam de suas regiões de origem em busca de novas terras que ainda se encontravam devolutas em Goiás (OLIVEIRA, 2006, p. 29).

Esse crescimento demográfico continuou ao longo da primeira metade do século XIX, conforme relatório apresentado à Assembleia Legislativa de Goiás em 1855, pelo Presidente da Província, Antônio Candido da Cruz Machado, que afirmou que:

[...] depois de 1824, sobretudo, após 1837, a população de Goiás aumentou muito significativamente. Ressaltou o crescimento da população da região Sul da Província, em que os pequenos curatos como Bonfim, Jaraguá, Corumbá, Formosa e Catalão e, as então consideradas insignificantes freguesias de Morrinhos, Santa Rita do Paranaíba (atual Itumbiara), Espírito Santo do Vaivém (atual Ipameri) e a nova Vila de Dolores do Rio Verde (atual Rio Verde) e, mais os distritos de Pouso Alto (atual Piracanjuba), Caldas Novas, Santo Antônio do Rio Verde e Torres do Rio Bonito e, finalmente, a Campanha de Santo Antônio entre o rio Anicuns e Turvo, já se encontravam povoadas de lavradores e criadores procedentes das Províncias de Minas e São Paulo (OLIVEIRA, 2006, p. 31).

Muitos autores, Oliveira (2006) entre eles, são adeptos da narrativa segundo a qual, além da diminuição da mineração em seus lugares de origem e nos principais centros auríferos da Província de Goiás, deve-se levar em conta a fertilidade das terras como fator fundamental de atração para essas novas levas de migrantes a povoar a deserta região Sul da Província. Eram terras devolutas, sem uso pelo poder público local. Chaul (2002) concordou em parte com essa tese, mas deu mais ênfase no fato de essas terras se encontrarem disponíveis porque estavam distantes das principais povoações da Província e não serem ocupadas ou disputadas pelos proprietários já estabelecidos. Afirmou o autor que:

Os administradores provinciais já haviam ocupado, desde o auge da mineração, as melhores terras, deixando aos migrantes a opção de se estabelecerem nas proximidades dos caminhos que ligavam Vila Boa a Minas e/ou a Bahia. Aos “desordeiros da fé”, homens sem posse, severinos de morte e vida das terras sonhadas, restavam áreas distantes dos centros urbanos. Terras devolutas recebiam ranchos de arquiteturas sertanejas, símbolos de posse, marcas da ocupação fincados

na imensidão de Goiás. A abundância de terras e os poucos métodos empregados na agricultura estimularam a posse – forma encontrada para se adquirir o quinhão de terra (CHAUL, 2002, p. 92).

A ocupação e povoamento das terras ao Sul de Goiás por migrantes vindos de outras Capitânicas e de outras regiões da Capitania se transformaram em exemplo do movimento dos fluxos populacionais no final do período minerador e ao mesmo tempo, era sintomática da apropriação das terras próximas aos agrupamentos urbanos, realizada por administradores públicos e pelos proprietários já estabelecidos, mineiros ou não.

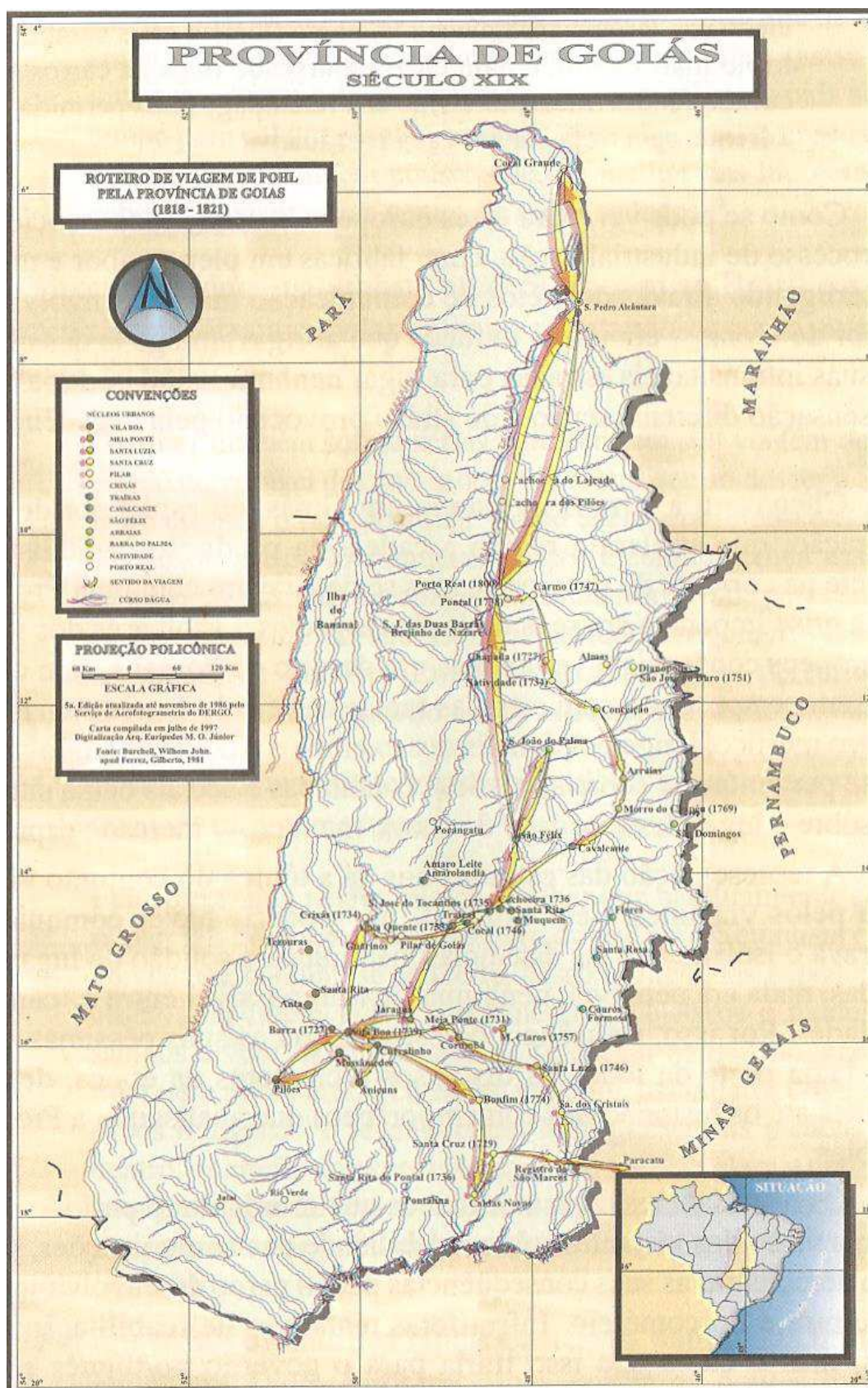
O olhar dos viajantes, no entanto, salientou a ausência do poder público em todas as regiões da Província, tanto as próximas dos grandes agrupamentos urbanos quanto as mais afastadas. Um exemplo disso é a narrativa de Saint-Hilaire (1975), que após comparar a Capitania de Goiás com outras regiões do Brasil e considerar a falta de propriedade em comparar um continente apenas iniciado em termos de colonização e povoamento, colocou-se em sua própria armadilha. Após a descrição do despovoamento, da pobreza e da inospitalidade da Província visitada, Saint-Hilaire acabou por realizar a comparação negada, ao salientar a ausência das condições próprias ao desenvolvimento econômico e social, ao progresso, uma concepção tipicamente europeia.

Muitos serão tentados a acreditar que minhas descrições, ao se referirem a uma época já tão distante,⁶ perderam sua atualidade. Não se deve julgar, porém, o interior da América segundo padrões europeus. Nas regiões escassamente povoadas as coisas mudam com extrema lentidão. Faltam a eles os elementos que propiciam um progresso rápido. Uma população rala, disseminada por vastidões imensas e entregue à sua própria sorte, atormentada por um clima ardente, sem nenhum estímulo e quase nenhuma aspiração, não deseja e não sabe mudar nada. O botânico George Gardner percorreu em 1840 uma pequena parte do sertão que visitei em 1818 e viu o que eu próprio tinha visto – nada mais (SAINT-HILAIRE, 1975, p. 13-14).

A percepção de inospitalidade que atestaria a ausência de poder público foi percebida por João Emanuel Pohl (1951) em sua viagem de chegada a Goiás, na mesma época de Saint-Hilaire. Além de perceber o despovoamento da região, Pohl fez questão de descrever as dificuldades das próprias estradas – intransitáveis durante parte do ano – e das travessias complexas dos rios e córregos do percurso.

⁶ Como já observado, Saint-Hilaire esteve no Brasil entre 1816 e 1822, sendo que passou pela Província de Goiás no ano de 1819. Suas memórias da experiência goiana foram publicadas pela primeira vez em 1848, na França.

Figura 2 – Mapa da Viagem de Pohl a Goiás



Fonte: Chaul (2002, p. 52)

De Minas Gerais, em direção a Goiás, Pohl (1951) apontou as dificuldades da travessia do pequeno rio São Marcos. Por falta de ponte, afirmou o viajante, a travessia teve que ser feita por bote:

[...] demoramos um dia inteiro para a travessia, pois o bote tinha apenas 3 metros de comprimento e meio de largura, não comportando mais de dois baús por vez e, além do mais, a margem oposta era muito escarpada e desfavorável ao desembarque (POHL, 1951, p. 106).

Na divisa entre Minas Gerais e Goiás, a comitiva do viajante chegou ao Rio São Bartolomeu e a narrativa foi minuciosa ao descrever as dificuldades da travessia e da montagem do acampamento na margem oposta.

Depois de termos partido no dia seguinte (21 de dezembro) e de chegarmos duas horas mais tarde, sob um sol ardente, ao Rio São Bartolomeu (que nasce em Cocal, na Serra dos Pirineus, e corre do Norte para o Sul, desaguando no Rio Paranaíba), descansamos um pouco. O Rio São Bartolomeu é profundo e, no ponto onde o atravessamos, tem 33 metros de largura. A nossa barca era tão pequena que a travessia só terminou ao por do sol. A margem oposta, onde acampamos, era tão compactamente coberta de ervas da altura de um homem e de uma espécie de bambu (*Arundinaria verticillata*), que em alguns trechos não permitia passagem (POHL, 1951, p. 109, grifos do autor).

Após as dificuldades da travessia do rio São Bartolomeu Pohl (1951) chegou à Província de Goiás. Suas observações continuaram repletas de descrições do descaso, da inospitalidade e despovoamento da região, a falta de serviços e melhorias típicas atribuídas ao serviço público. Quando se percebia algum tipo de melhoria nas vias públicas ou na construção de pontes, estes eram de iniciativa de particulares, o que fazia ressaltar ainda mais a ausência do poder público. É isso que aconteceu nos arredores do povoado de Santa Luzia, em que Pohl observou o cuidado com a propriedade onde recebeu pouso, cuidado este que se estendia às estradas e pontes dos arredores.

Despedi-me do Capitão no dia seguinte, por volta do meio dia, e notei com prazer que o seu cuidado em desenvolver tudo que é útil se estendia também para além de sua morada. Uma ponte de madeira bem construída sobre o riacho vizinho e uma larga estrada que levava a Santa Luzia sobre a serra limítrofe, eram, ambas obras suas e provavam seu interesse pela região (POHL, 1951, p. 110).

O fato de que o cuidado do proprietário com sua propriedade se tornasse digno de nota ao viajante, demonstra que isso não era corrente naquele momento. Dos demais viajantes analisados, apenas Saint-Hilaire (1975) fez observação semelhante em suas jornadas pelo

Brasil, mas ao se referir a uma propriedade de São João Del Rei, no início de sua viagem em direção a Goiás.

1.3.2 O Declínio da Mineração e a Tese da Decadência

Quase todos os relatos relacionam a situação descrita com a ideia do declínio econômico derivado da diminuição da produção do ouro. Dos relatos de João Emanuel Pohl (1951), dois excertos longos descrevem sua estada no Arraial de Ouro Fino – hoje extinto – situado a cerca de dezoito quilômetros à Leste da capital Vila Boa, tendo sido um dos centros importantes da mineração em Goiás ao longo do século XVIII.

No primeiro desses excertos o autor descreveu a chegada ao arraial e comparou o quadro que via à importância que o lugarejo teria tido no auge do período aurífero, tendo como base os vestígios de algumas edificações, como a igreja, e os relatos e testemunhos de alguns dos moradores com quem dialogou. De acordo com ele:

A cidadezinha de Ouro Fino, fundada ao tempo do descobrimento da Capitania, tira o nome do ouro em pó que se acha na região. Dez anos antes de nossa chegada a maioria dos habitantes abandonara o lugar porque, à falta de trabalhadores e de água, cada vez se extraía menos ouro. Espalharam-se pelas fazendas e pela capital. Os que permaneceram, cerca de oitenta famílias negras, habitavam cabanas semi-arruinadas. A igreja parece por fora tão miserável quanto às demais casas, mas conserva, por dentro, vestígios do extinto esplendor. Encontramos os ranchos já ocupados e nenhum outro abrigo achamos, a não ser uma casa que há vários anos se achava por terminar e cujo péssimo telhado nos protegia mal da chuva incessante. Além disso, durante toda a noite fomos perturbados por vacas e porcos que procuravam abrigar-se da chuva junto de nós (POHL, 1951, p. 120).

Ainda se referindo a Ouro Fino, mas, por analogia, descrevendo a própria situação da Província de Goiás com o declínio da mineração, Pohl (1951) demonstrou um pouco de ceticismo em relação ao período áureo, embora confirmasse sua percepção geral da decadência:

Maiores lucros deram, outrora, as minas de ouro, hoje inteiramente decadentes. Agora estão esburacados os bancos de areia dos rios de todos os lugares e a superfície da terra, faltando braços para explorar o que sobrou ou abrir novas. As lendas das riquezas que os habitantes outrora extraíram da terra chegam ao anedótico, aos limites do fabuloso. Falaram-me de pessoas que, num ano, extraíram 6 a 8 arrobas, 87 a 116 quilos de ouro. Deram-me até os nomes de vários desses felizardos, mas, procurando conhecê-los, encontrei esses supostos Cresos e os seus na mais lastimável miséria. Explica-se facilmente a causa deste fenômeno. Ordinariamente as novas instalações eram fundadas com 100 a 200 escravos, cuja aquisição exigia considerável capital, muitas vezes obtido por empréstimo. Parte dos escravos com os indispensáveis víveres, tinha de ser empregada, depois, no cultivo dos solos. As doenças, especialmente nas insalubres regiões do Norte, ceifavam os escravos que, por falta de assistência e medicamento, ficavam inteiramente

entregues ao seu destino. Entre os muares comprados irrompiam epidemias, particularmente agravadas pela carência de sal na estação seca. E não era de esperar economia no começo da exploração de uma produtiva mina de ouro. Depressa se dissipava o que se obtinha com facilidade. Mercadores ambulantes, que sabiam aproveitar a ocasião, recebiam enormes somas por quinquilharias, e o consolo das viúvas por suas enormes despesas era a produção de ouro, aparentemente inesgotável. Os escravos aprendiam também a conhecer o valor do ouro e aproveitavam para furtar ao primeiro ensejo que se lhes apresentasse. Enriquecidos com esses furtos, muitos deles compraram sua alforria. Assim, aos poucos, iam os trabalhadores se desligando de seus proprietários, a extração do ouro, conseqüentemente, tornava-se menos produtiva e, assim, eles voltavam a cair em sua original indigência, nada mais lhes restando senão a lembrança dos bons tempos que se foram (POHL, 1951, p. 123).

Uma das características dos relatos de Pohl (1951) – bem como da maioria dos demais viajantes – é a minúcia com que descreveu a paisagem visitada. O Arraial de Ouro Fino, por conta de sua aparência “em ruínas”, mas ainda exibindo os vestígios do antigo “esplendor”, foi tomado por Pohl como sintomático – e exemplo – da narrativa da decadência. Isso não impediu que ele exprimisse suas dúvidas desse passado tão glorioso. Não que suas dúvidas pudessem ser tomadas como a negação da capacidade de produção do ouro, mas pelas ações dos próprios mineiros, que com sua liberalidade e incapacidade de planejar o futuro estariam presos ao presente entorpecedor da produção aurífera e na crença do veio inesgotável. Com a diminuição da produção do ouro “voltavam a cair em sua original indigência” (POHL, 1951, p. 123).

Nos relatos de Auguste de Saint-Hilaire (1975) a ideia de decadência pode ser extraída de maneira implícita ou explícita das descrições que fez de lugares e cidades por onde andou. O primeiro desses relatos é de uma chácara, propriedade de um vigário nos arredores do antigo Arraial de Santa Luzia, atual cidade goiana de Luziânia.

Depois que deixara a cidade de S. João Del Rei só havia encontrado fazendas mal-cuidadas e sítios ainda mais miseráveis. A Chácara de S. João Evangelista era uma verdadeira casa de campo. Localizada numa suave encosta, em região descampada, compunha-se de uma casa confortável e de um vasto quintal cortado por um regato, onde se alinhavam com perfeita regularidade – **contra o costume da região** – principalmente algodoeiros e bananeiras, havendo também uma pequena plantação de cana e alguns cafeeiros. Vi também marmeleiros, um viçoso canteiro de batatas e melões quase tão bons quanto os da França. Seguindo instruções do *Tratado da Cultura das Terras*, de Duhamel, o vigário tinha mandado fazer uma charrua para arar as terras que tinham sido invadidas pelo capim-gordura. **Todos os agricultores das redondezas tentaram convencê-lo que a cana de açúcar não poderia vingar no terreno descampado onde ele a havia plantado.** Mas as terras tinham sido preparadas com o arado e adubadas, e a cana produzida foi excelente. O vigário tinha mandado fazer também uma canga diferente das usadas na região e algumas grades para aplinar a terra. Além disso criava bois, e com a lã de um numeroso rebanho de carneiros fabricavam-se chapéus em sua casa, os quais encontravam fácil venda (SAINT-HILAIRE, 1975, p. 28, grifos nossos).

Os motivos pelos quais a chácara do vigário destacava-se das demais se deviam à sua organização e ordem, bem como da disposição dos imóveis e das culturas cultivadas por ele, o que contrastaria com o modelo de produtor rural desleixado e que tratava com descaso sua propriedade, que Saint-Hilaire (1975) considerava ser o habitante típico dos lugares por onde passava. Também apontava para uma tradição em que a inovação no investimento de novas técnicas e no experimento de novas culturas, estava ausente. Essa constatação vai ao encontro da análise de Souza (2014, p. 203), para quem, na visão dos viajantes, a dificuldade de se pensar em um modelo que alavancasse o crescimento econômico do Brasil decorria do fato de, no século XIX, “não apenas a atividade mineradora, mas o Brasil em geral [era] refratário à modernidade”.

A descrição da visita à chácara do vigário de Santa Luzia foi seguida pelo relato da passagem por outra fazenda, também nos arredores de Santa Luzia e apenas a alguns quilômetros da primeira propriedade.

Ao contrário da imagem de um lugar próspero e industrioso, a Fazenda dos Macacos era a antítese de um lugar bem cuidado, representativa das fazendas e propriedades que Saint-Hilaire (1975) tomara por base para estabelecer a diferença da chácara do vigário. Assim relatou:

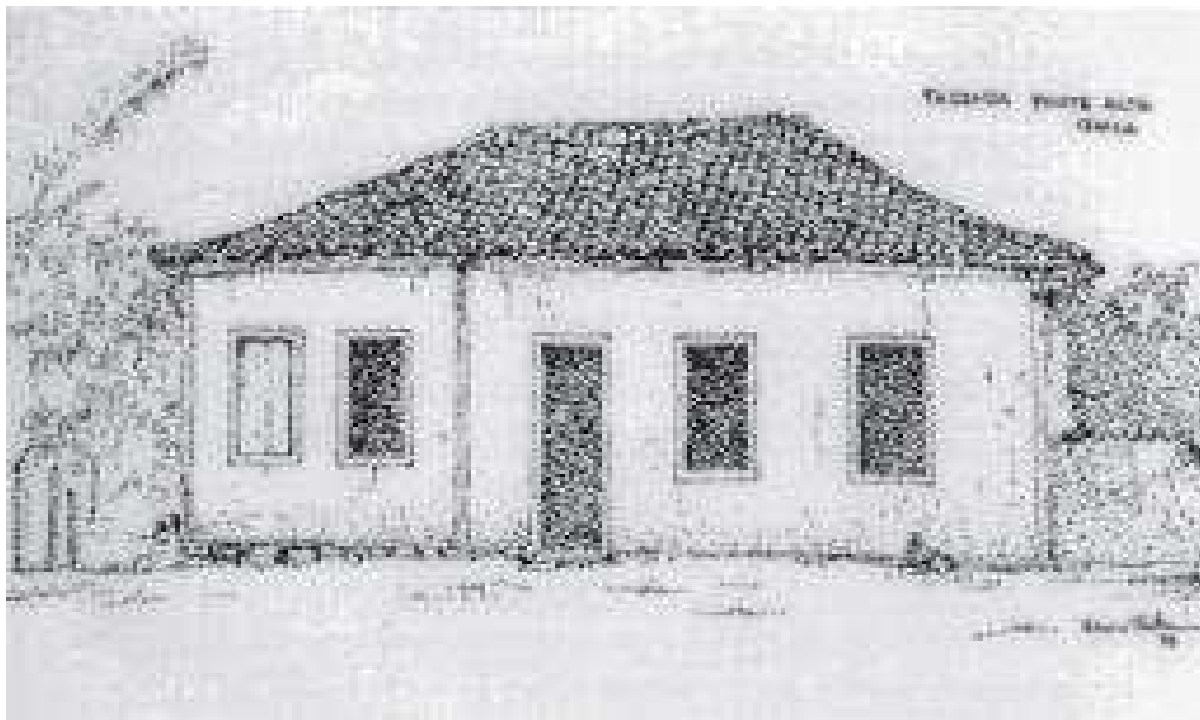
A cerca de uma légua desse lugar parei à beira de outro rio, chamado Ribeirão dos Macacos, que nasce a mais ou menos cinco léguas dali, e é um dos afluentes do Corumbá. Também ali encontrei algumas choças em ruínas, que tinham o pomposo nome de Fazenda dos Macacos e das quais não deve restar hoje, provavelmente, o menos vestígio. José Mariano ofereceu suas mercadorias ao dono da casa, mas este respondeu que não havia dinheiro ali. A maioria dos habitantes da Paróquia de Santa Luzia não deveria ter, na verdade, outra resposta a dar (SAINT-HILAIRE, 1975, p. 31).

Além dos relatos contrastantes da visita às duas propriedades de Santa Luzia, três outros relatos de Saint-Hilaire – dois se referindo às fazendas onde encontrou abrigo ou pouso e o último se referindo a uma povoação por onde passou – reforçaram a percepção dele do estado de decadência da Província, na medida em que apontavam para um passado de esplendor ligado à atividade mineradora.

O primeiro relato se referiu à passagem por uma fazenda situada no atual Município de Santo Antônio do Descoberto, nos arredores do Distrito Federal, que exibia alguns sinais desse período áureo, mas que se encontrava em ruínas e abandonada, como relatou Saint-Hilaire:

A Fazenda Ponte Alta onde parei, fica situada à beira de um córrego que tem o mesmo nome. **Como tantas outras, a propriedade se achava então em ruínas.** [...] O Rio de Santo Antônio dos Montes Claros tem sua nascente a 8 léguas da capela e se lança no Corumbá, atravessando terrenos auríferos. **Outrora extraía-se muito ouro nos arredores de Santo Antônio.** Entretanto, devido a falta de braços, o garimpo foi abandonado e o Arraial de Santo Antônio dos Montes Claros praticamente desapareceu, ficando reduzido apenas à capela e à casa que mencionei (SAINT-HILAIRE, 1975, p. 30, grifos nossos).

Figura 3 – Desenho em Bico de Pena da Sede da Fazenda Ponte Alta (1980)



Fonte: Bertran (1994, p. 217)

O segundo relato descreveu a situação de duas propriedades – na então localidade de Meia Ponte – e também teve em comum com os demais a referência ao período anterior da mineração, identificado com uma fase de prosperidade que contrastava com a decadência posterior. As imagens evocadas pela narrativa eram as mesmas dos relatos anteriores, bem como a relação estabelecida: fim da mineração – decadência, ruínas:

A Fazenda de Santo Antônio, onde parei, foi outrora muito próspera. Naqueles tempos extraía-se ouro da serra do mesmo nome, mas a mina esgotou-se, os prédios da fazenda não foram conservados e atualmente quase tudo se acha em ruínas. Foi a duras penas que a propriedade conseguiu subsistir até uma terceira geração. São esses os tristes resultados da busca de ouro e da prodigalidade das mineradoras. Achando-me ainda em Meia Ponte, avistei do outro lado do Rio das Almas uma casa que ressaltava agradavelmente no meio da paisagem e me pareceu ter sido muito bonita em outros tempos. Fora construída por um homem de grande fortuna e dono de numerosos escravos. Tratava-se de um minerador, e suas filhas, quando por lá passei, viviam a custa de esmolas (SAINT-HILAIRE, 1975, p. 41).

O último relato descreveu uma situação que se tornou relativamente comum no final do século XVIII e início do século XIX, o confisco de propriedades pelo Estado daqueles que não conseguiam pagar os impostos devidos.

Depois de ter feito 1 légua cheguei a uma casa em ruínas, mas que devia ter sido muito bonita. Pertencia na época à Fazenda Real e, como já foi visto, o fisco deixa ao abandono, ali e em Minas, todas as propriedades que lhe caem nas mãos (SAINT-HILAIRE, 1975, p. 60).

A propriedade descrita por Saint-Hilaire situava-se na antiga Vila de Areias, próxima da então capital Vila Boa. A possibilidade de se ter a propriedade tomada pelo Estado pelo não pagamento dos impostos não era um problema apenas dos proprietários da época da mineração, como mostra o historiador Paulo Bertran (1994). Pelo contrário:

Sobre a economia cadavérica tornava-se cada vez mais ampla a sombra de rapina do dizimeiro.⁷ “[...] O quinto empobreceu Goiás e o Dízimo acabou de matá-lo”, escreveria, com toda a franqueza, o Governador José de Almeida Vasconcelos, na década de 1770 (BERTRAN, 1994, p. 183).

A cobrança do dízimo se tornou mais efetiva no período de declínio da mineração, quando o quinto⁸ já não conseguia manter os níveis de entradas de impostos do período de maior produtividade da extração do ouro. Paulo Bertran (1994) narrou as viagens de um cobrador de impostos na região da localidade de Santa Luzia – atual Município de Luziânia – no início do século XIX e a forma como pequenos e grandes proprietários rurais eram taxados de maneira escorchante, pela estimativa de sua produção anual, e não, efetivamente, pelos produtos encontrados na propriedade. Os valores devidos deveriam ser pagos em ouro, produto cada vez mais escasso, principalmente nas pequenas propriedades de subsistência da região. Relata Bertran:

O lançador de impostos – um certo Luciano Rodrigues – saiu de Santa Luzia a 7 de julho de 1810 e para lá retornou em 14 de dezembro, fazendo o levantamento de 288 sítios do julgado. Sessenta por cento das propriedades foram taxadas pela módica quantia de 1/8 de ouro (4 gramas) e só uns escassos 10 por cento tiveram impostos

⁷ Cobrador de impostos do final do período colonial. A expressão ‘dizimeiro’ utilizada por Bertran é derivada do nome de um dos impostos da época, o Dízimo, que representava uma décima parte de todos os ganhos do contribuinte anualmente.

⁸ De acordo com Palacín e Moraes (1994), o quinto era um antigo imposto do direito português, que, por considerar que todas as riquezas do reino pertenciam ao rei (direito senhorial), este cedia o direito de exploração a particulares, que deviam pagar “um imposto que correspondia à quinta parte da produção líquida” Palacín e Moraes (1994, p. 20). No caso do Brasil, o imposto foi cobrado desde a instituição das Capitânicas Hereditárias, ainda no século XVI, e se intensificou com as descobertas minerais a partir do século XVII e, principalmente, século XVIII, período da exploração intensiva de ouro e diamantes.

acima de 2/8, incluindo-se aí uma meia dúzia de engenhos, que a tanto reduziam-se, uma geração depois, os 17 grandes estabelecimentos do ano de 1783 (BERTRAN, 1994, p. 184).

O problema é que a maioria desses impostos ou não era paga ou demorava muito a ser paga. Gilka Sales (1983, p. 208) observou que há relatos de devedores que, dez anos depois, ainda deviam o imposto inicial, com a consequente acumulação dos impostos do período, o que tornava mais distante a possibilidade do pagamento dos mesmos. A partir de 1817 a Fazenda Real autorizou a tomada das propriedades dos devedores pequenos e grandes, sem que se conseguisse a venda delas para o ressarcimento dos impostos. O resultado, como Saint-Hilaire (1975) descreveu acima, foi a situação de abandono e ruínas dessas propriedades.

De fato, a produção aurífera da Capitania de Goiás na época da viagem de João Emanuel Pohl (1951) e dos demais viajantes do início do século XIX estava longe de seus melhores dias. Apesar da dificuldade de se mapear de forma mais consistente a produção do ouro em Goiás – e no Brasil em geral –, três obras permitem visualizar esse declínio da produção ao longo da segunda metade do século XVIII e início do século XIX.

A primeira delas é de Palacín e Moraes (1994), que trata da cobrança do quinto. Ao longo do século XVIII, durante o período mais intenso da mineração, a criação das Casas de Fundição fez com que o quinto passasse a ter uma cobrança mais efetiva e, mais importante para o pesquisador, passou a ter um registro mais apurado de sua arrecadação.

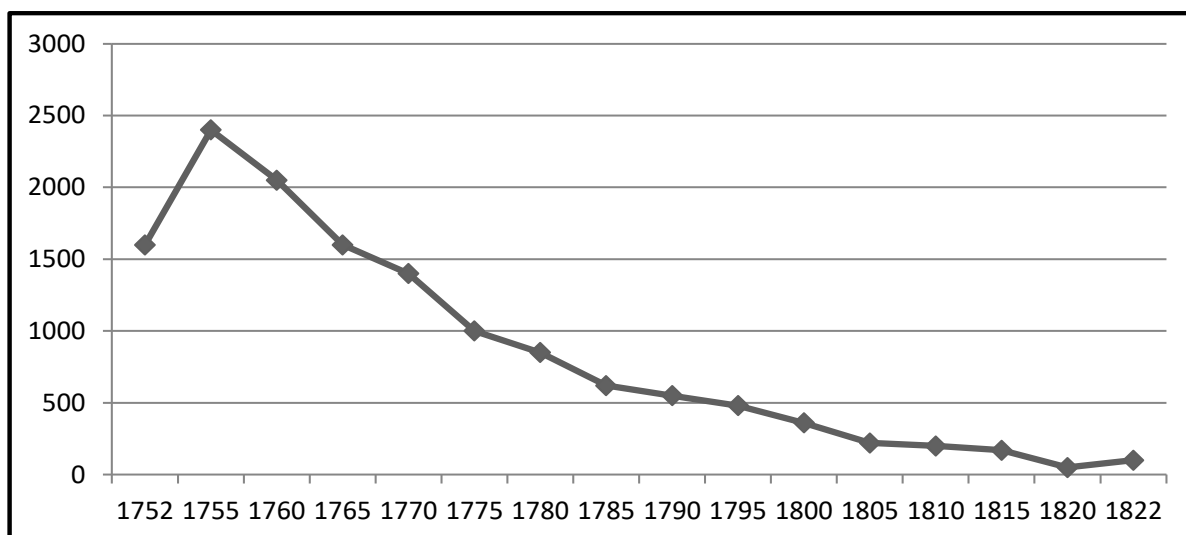
Isso não significa que o registro das cobranças do Quinto representava de maneira completa a quantidade de ouro extraída da Capitania. Os próprios autores relataram (PALACÍN; MORAES, 1989, p. 21) que durante os anos de 1736 e 1751 a cobrança do quinto foi substituída pela cobrança da capitação, imposto pago pelos proprietários de acordo com a quantidade de escravos que possuíam. Em 1752 o quinto foi restabelecido, e só a partir dessa data que se tem os registros da cobrança do imposto.

Além disso, uma parte importante do ouro extraído acabava sendo desviada pelo contrabando ou demais formas de burlar o sistema de cobrança de impostos, o que sempre representou uma dificuldade em se estimar a produção aurífera em Goiás.

As informações de Palacín e Moraes (1994) sobre a cobrança do quinto compreendem os anos de 1752 até 1822. Visualizadas em um gráfico, permitem perceber que houve um rápido crescimento da cobrança do imposto entre os anos de 1752 e 1755 para, a partir daí, diminuir os valores cobrados, consequentemente, o ouro extraído. Após a década de 1770 a velocidade do declínio da produção, representada pelo volume de impostos cobrados

em marcos⁹, aumentou ainda mais, chegando próximo de Cem Marcos a partir de 1815, como demonstra o Gráfico a seguir:

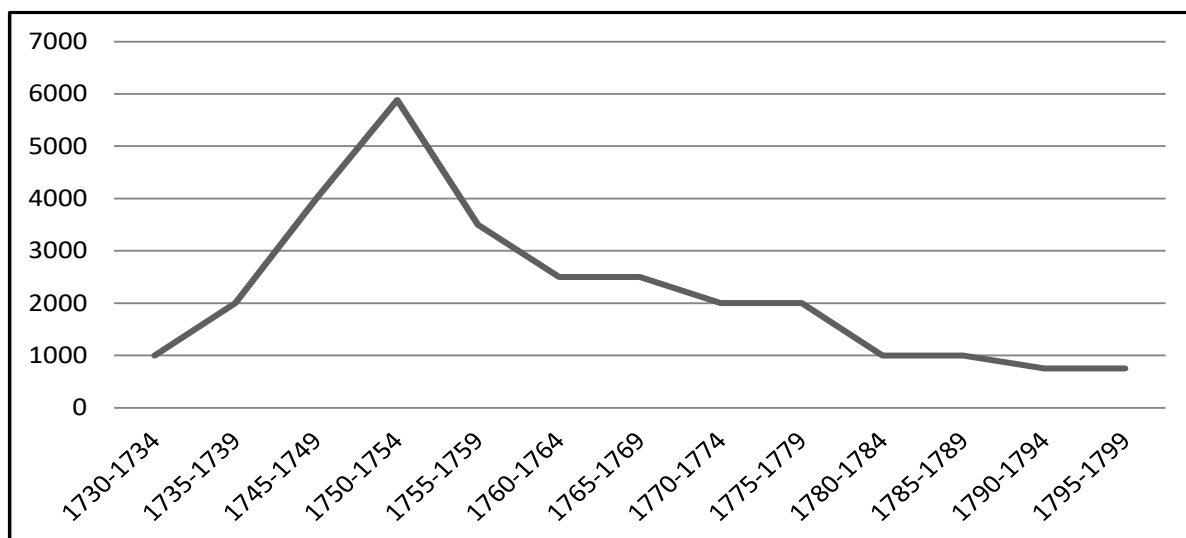
Gráfico 1: Variação da Cobrança do Quinto em Goiás – 1752-1822 (em Marcos)



Fonte: Adaptado de Palacín e Moraes (1994, p. 22)

A segunda obra que contribui para a visualização da produção aurífera da segunda metade do século XVIII é de Luiz Antonio Estevam (1997). A partir das tabulações de Pinto (1979), Estevam estimou a produção de ouro no Brasil dos anos 1700, a partir das informações da cobrança de impostos dos principais centros mineradores da Colônia. Para efeitos deste estudo, o que importa é a produção do ouro na Capitania de Goiás, como mostra o Gráfico 2:

⁹ De acordo com Angelo Alves Carrara (2008), o ouro extraído era transformado em moeda (ouro amoadado) nas casas de fundição, na razão de 22 quilates de ouro cada moeda. Além do mais, “pela lei de 4 de agosto de 1688, o marco de ouro amoadado de 22 quilates passou a ser recebido na Casa da Moeda de Lisboa a 102\$400 réis, e com este valor vigorou até 5 de março de 1822” (CARRARA, 2008, p. 178). O custo da transformação do ouro em pó ou barra em moeda era cobrado do proprietário, à razão de 6,66% do valor total.

Gráfico 2: Produção de Ouro em Goiás (em Quilogramas)

Fonte: Adaptado de Estevam (1997, p. 16)

A terceira obra que nos ajuda a compreender o enredo do declínio da mineração é de Paulo Bertran (1994). Ao contrário de Palacín e Moraes (1994) e Estevam (1997), que focaram na produção aurífera apenas, Bertran (1994) estava mais preocupado com os efeitos que a diminuição da extração do ouro teria causado à sociedade goiana. A relação entre o descenso da produção aurífera e as demais atividades econômicas na Capitania de Goiás – percebida apenas de maneira implícita nas narrativas das duas primeiras obras – é explicitada por Bertran, a partir da análise da movimentação das tropas de mercadores. De acordo com o autor:

Rareava de todo o ouro extraído das minas e a região tornava-se autárquica, por não ter como vender ou como comprar. O primeiro reflexo vai expressar-se pela queda das importações e na frequência das viagens das tropas de mercadores (BERTRAN, 1994, p. 183).

A Tabela 1, que foi construída por Bertran (1994), levou em conta o período de 1788 a 1818 e se baseou nos registros da cobrança de impostos sobre as tropas que entravam no Planalto Central de Goiás, atual Distrito Federal. Como podemos perceber, há uma relação direta entre a diminuição da produção de ouro e o movimento de tropas, embora não de maneira linear.

Tabela 1: Movimento de Tropas e Impostos de Entradas, Contagem de São João das Três Barras – 1788-1818 (em mil réis)

ANO	TROPAS	VALOR
1788	111	5:706\$324
1791	94	3:940\$606
1794	110	2:244\$650
1795	63	2:042\$250
1796	58	1:905\$000
1804	41	998\$366
1805	29	1:290\$475
1806	32	878\$203
1807	24	1:011\$487
1808	34	1:254\$312
1809	07	104\$589
1810	06	15\$112
1812	08	70\$500
1813	02	45\$200
1815	12	77\$236
1816	05	34\$875
1817	11	51\$106
1818	06	73\$687

Fonte: Adaptado de Bertran (1994, p. 194)

E Bertran (1994) detalhou esse processo e os principais tipos de produtos comercializados:

Nesse ano de 1788 registraram-se por lá 111 tropeiros comerciais, a maior parte com pequenas partidas de gado do Paraná e do “Ourucuia” (Urucuia) para venderem em diversos pontos da Capitania. O movimento encorpava-se depois das chuvas. Entre junho e julho daquele ano, pelo menos seis comboios da Bahia deram entrada na contagem com cargas de alto valor: 265 escravos e 92 fardos de fazenda seca. Do Paraná, no mesmo período, uma única partida de gado internava 270 reses nas minas. Dez anos depois, 1798, o movimento caíra pela metade, e em 1808 à quinta parte, movimentando-se uma quantia de 1:254\$000 pagos a escassos 34 comboios. A partir de então o descenso das importações e do movimento tropeiro chega a ser inacreditável: em 1809 foram apenas sete tropas pagando 104\$000. Em 1810, seis tropeiros pobres, pagando 15\$000. Por toda a década de 1810-1820, não se excederá

a doze viajantes com 80\$000 anuais¹⁰. Estavam consumados o *ilhamento* e a desmonetização econômica da região e da Capitania. Em 1804 apenas dois gêneros¹¹ eram objeto de exportação na Capitania: o bom fumo de rolo de Meia Ponte e Corumbá, valendo 27\$000 o quilo, de que se exportou a soma pouco expressiva de 2:804\$000, e a desde então famosa marmelada de Santa Luzia, cuja produção para aquele ano monta a 3 mil quilos no valor de 960\$000 – 2,3 quilos de ouro – expressão de toda a riqueza a que se resumia agora Santa Luzia: 1 por cento do ouro extraído em 1764 (BERTRAN, 1994, p. 183, grifos do autor).

Assim identificamos no relato do autor três tipos de mercadorias que resistiram ao declínio da mineração e que continuaram a fazer parte da pauta de negociação dos tropeiros mercadores: 1) o gado, a mercadoria por excelência que “se leva sozinho” aos mercados; 2) o fumo 3) e a marmelada. O fato de serem mercadorias primárias, mas de fácil conservação, o que facilitava seu transporte por longas distâncias e, por vezes, por longos meses, não se justifica por si mesmo. Esse argumento poderia ser empregado para outras mercadorias primárias, como milho, arroz e outros, que praticamente não são contados entre os produtos comercializados.

1.3.3 A “Decadência dos Costumes”

Ao lado dos sinais de ausência do poder público e da decadência da mineração, sem dúvida que os hábitos e os costumes dos habitantes de Goiás fizeram parte constante e demoradamente dos relatos dos viajantes.

Para ilustres representantes da classe média urbana e ilustrada da Europa Ocidental, a visão e o estilo de vida dos habitantes locais devem ter parecido estranhos para eles. O próprio Luiz Palacín (1976), conforme já descrito, chamou a esse processo de “indianização” da população de Goiás, sendo, segundo ele, a face mais visível e perversa da decadência resultante da “ruralização” goiana.

O próprio termo ruralização não é objeto de discussão deste trabalho, apesar de podermos problematizar a ideia de urbanização do século XVIII no interior do Brasil e seu refluxo posterior. A maioria dos historiadores com os quais dialogamos concorda que, em termos de modos de vida e de economia, ocorreu, de fato, uma mudança importante na forma como as pessoas viviam após o fim do período da mineração. Mas um deles em particular, Paulo Bertran (1994), questionou a preponderância e pioneirismo do modo de vida urbano nas

¹⁰ Paulo Bertran (1994) relatou que conseguiu as informações sobre a diminuição das tropas de mercadores a partir da compilação de documentos disponíveis no Arquivo do Museu das Bandeiras, códices 154 a 156, sob o título “Entradas da Contagem de São João das Três Barras”, compreendendo os anos de 1788 a 1818.

¹¹ Os principais gêneros comercializados pelos produtores de Goiás no início do século XIX podem ser vistos com mais detalhes na obra de Gilka Sales (1983).

minas de Goiás, bem como o pressuposto de inferioridade do modo de vida rural autossuficiente.

Paulo Bertran (1994) sustentou que, em Goiás, o modo de vida rural baseado na criação de gado, precedeu à mineração. Desde 1697 já havia registros de fazendas criadoras de gado na região compreendida entre o Noroeste de Minas Gerais e os arredores do Rio Tocantins, que ocupavam boa parte da região Centro-Norte de Goiás. “De fato, quando, em 1722, Bartolomeu Bueno da Silva Filho, adentrou a região já encontrou sinais de gado, sentindo-se de todo perdido”. O que o levou a afirmar que “nas bordas de Goiás e Tocantins a pecuária antecedia a mineração” (BERTRAN, 1994, p. 60). A hegemonia da produção mineradora sobre a pecuária foi circunstancial, segundo Bertran:

Não fosse o relâmpago atordoante da mineração que, tanto em Goiás quanto em Minas, acelerou enormemente os processos econômicos e sociais, o gado teria primeiro chegado aqui [região do Distrito Federal], com seu berro plácido encobrindo o grito de horror do indígena conquistado (BERTRAN, 1994, p. 61).

Não apenas o gado, mas a própria agricultura fez parte da paisagem da região Central de Goiás desde o início do século XVIII, conforme a descrição de Bertran (1994) sobre engenhos de açúcar e de outros tipos de produção agrícola na região por volta de 1736, ainda início da mineração. Algumas décadas mais tarde, relata o autor:

Ao pernoitar no dia 10 de outubro de 1778 na contagem de São João das Três Barras, em pleno Distrito Federal o Governador Luiz da Cunha Menezes, a quem referimos em outra parte, depois de viajar todo o dia pelo Distrito Federal na trajetória de Formosa – Mestre d’Armas, escreve: “[...] um nascimento de agoas excelentes as fazendas a maior parte delas são rossas e engenhos de Certão [...]”. No dia seguinte, indo dormir nas proximidades de Brazlândia, comentava em seu diário: “[...] bons campos por taboleiros cubertos, chapadas por entre fazendas e rossas” (BERTRAN, 1994, p. 171).

O que o levou a concluir: “Fazendas e rossas, ... rossas e engenhos do certão...” (idem). De fato, antes que se entranhasse a decadência da mineração e sobreviesse o império da subsistência, existiram grandes fazendas de engenho na região. Bertran (1994) descreveu uma fonte para a confirmação de suas afirmações:

Segundo a “Relação das Couzas mais Notáveis e notícia formal destas Minas do julgado de Santa Luzia”, integrante da *Notícia Geral da Capitania de Goiás em 1783*, havia no julgado 14 “engenhos de moer cana” e 3 “engenhos de pilões” de fazer farinha de milho. A maior parte encontrava-se nas imediações de Luziânia e citamos os maiores: de Manoel Dias Roriz, com 75 escravos, o famoso engenho da Palma do Coronel João Pereira Guimarães com 78, e o maior de todos, do Capitão José da Costa Vieira, com 118 escravos. Nas nove lavras de ouro citadas nesse ano,

apenas duas tinham uma quantidade superior em escravos a esses três engenhos que não eram, portanto, negócios de somenos (BERTRAN, 1994, p. 171).

A afirmação do autor desfaz a tese da origem mineradora única da Capitania, bem como da atividade mineradora ao longo do tempo da exploração das minas goianas. Ao lado da atividade mineradora e pecuária teria havido uma atividade agrícola consolidada, como demonstram a existência dos engenhos que rivalizavam, em quantidade de escravos, aos maiores projetos mineradores.

Essas atividades diversas acabaram por ter seu declínio na medida em que a atividade econômica principal diminuiu. Essa foi a interpretação de Bertran (1994) ao afirmar que “esse pequeno mundo de lavras, de engenhos e de sítios vai se desfazendo, na medida em que o século XVIII escoia as últimas bateias do minério aurífero” (BERTRAN, 1994, p. 181).

A diminuição da produção aurífera fez com que as atividades econômicas paralelas – agricultura, pecuária, comércio – também diminuíssem, transformando-se no que Bertran batizou de “economia da abastança”, muito próximo do que poderia ser chamado de atividades de subsistência, ao longo do final do século XVIII e início do século seguinte. A economia de abastança tinha como significado o fato de bastar ao produtor e sua família a produção da propriedade, com pequeno excedente para comércio local ou regional. Deixemos que o autor se explique:

O que vai surgir – se é que antes já não viessem proliferando – são os sítios de subsistência familiar, uma fórmula simples, de dois ou três homens plantando um pequeno trato de terra, que fornecia os alimentos do ano. **A economia rural da abastança.** Estando em Luziânia em 1819, escreve Saint-Hilaire: “[...] Seria pura perda se os colonos plantassem milho, feijão e arroz em quantidade superior à necessária ao sustento da família; porque excetuando-se os anos de carestia, como aquele em que eu viajava, esses gêneros não poderiam encontrar compradores”¹² (BERTRAN, 1994, p. 182, grifos nossos).

¹² Bertran não fez a referência à obra de Saint-Hilaire da qual extraiu a citação. Esta foi retirada do texto “Viagem à Província de Goiás”, e a versão que se está utilizando neste trabalho foi publicada em 1975. Nesta versão, a citação completa, desde o início do parágrafo, é: “A localização de Santa Luzia numa região elevada torna as suas terras propícias não apenas aos vários tipos de cultura a que estão habituados os brasileiros do interior, como também ao cultivo de plantas de origem europeia, tais como o trigo e sobretudo o marmeleiro. Entretanto, seria inútil que os colonos plantassem milho, feijão e arroz em maior quantidade do que a necessária para alimentar suas famílias, pois, exceção feita das épocas de escassez – o que ocorreu no ano em que passei por lá – esses produtos não encontram comprador” (SAINT-HILAIRE, 1975, p. 26). Na verdade, o contexto da afirmação de Saint-Hilaire é a situação de penúria da população da Santa Luzia, frente às possibilidades de produção da terra. Saint-Hilaire credita essa penúria à indolência dos habitantes, que, apesar das possibilidades diminutas de comércio, não chegavam a produzir para seu próprio sustento: “A indolência contribuiu bastante para levar os fazendeiros da região a essa situação de penúria” (Idem, p. 27).

A fonte das afirmações de Paulo Bertran é o “Livro de Lançamento dos Dízimos de Santa Luzia em 1810”¹³, que permitiu visualizar, do ponto de vista econômico, os modos de vida dos agricultores da região no entorno do atual Distrito Federal, na década de 1810:

Até do Parnaguá – Paranoá – registram-se dois sitiantes e é interessante ver o que produziam esses agricultores da região do lago de Brasília. No sítio do Parnaguá de Bernardino da Silva Rezende, escreve o fiscal: “Aos 10 de dezembro de 1810 avaliamos a sua roça e achamos render de milho quarenta alqueires, feijão cinco, arroz dez, algodão cinco arrobas, quarto de Poldro um, no que nos confirmamos e para constar passamos o presente por ambos assinados, com a assinatura do lavrador – 2/8 e 4/5. Luciano Rodrigues (era o fiscal) – a rogo (ilegível). A conta, equivalendo a 11 gramas de ouro só foi paga aos 27 de setembro de 1814, quatro anos depois, quando talvez já acumulasse de dívidas outras quatro vezes aquele valor. Se estiverem certas nossas tabelas de conversão de medidas antigas, o milho colhido equivaleria a uns 1.400 quilos, o arroz (em palha) a uns 360, e o feijão a 180 quilos. **Comparando com nosso próprio consumo de arroz e feijão, achamos que aquelas quantidades bastariam para o consumo anual de uma família de 10 membros. Produzia ademais o Bernardino 75 quilos de algodão, que devia ser o suficiente para vestir a família e ainda vender o excedente.** E sem dúvida tinha o meio de transporte da época: um cavalo e uma égua que naquele ano pariu um potro, alçado de nascença, do imposto de seus quartos para a Fazenda Real (BERTRAN, 1994, p. 189/190, grifos nossos).

Esse mundo economicamente autossuficiente, ou de “economia de abastança” encontrou seu elemento mais sintomático na ausência de sistema financeiro oficial, no entendimento de Hamilton Oliveira (2006); o que, conforme notou Angelo Carrara (2008), fez com que as trocas se intensificassem ou que o ouro em pó ocupasse o papel de moeda oficial, a despeito da facilidade de sua falsificação. João Emanuel Pohl (1951), nos relatos de suas viagens, fez menção a isso:

Entre os preparativos de minha viagem figurava a aquisição, a conselho de meu digno hospedeiro, de uma balança de pesar ouro, pois eu teria de percorrer regiões onde não se usam moedas, que são substituídas pelo ouro em pó, incômodo, que diminui muito com a circulação, que se dissipa ao pesar-se, e que frequentemente é falsificado pela adição de minério de ferro (esmeril) em pó, que aliás dá ao ouro uma cor amarelo-acinzentada (POHL, 1951, p. 114).

Independente da forma como se possa designar esse período que abrangeu o final da mineração e a inserção de Goiás em uma economia nos moldes capitalistas, ou seja, do final do século XVIII ao final do século XIX – compreendendo, portanto, um século ou mais, a depender dos intérpretes da historiografia goiana – se formou uma cultura goiana, ou

¹³ “com o valor do imposto em 8ª (oitavas) de ouro – encontrado nas caixas 01 a 03 dos documentos referentes a Santa Luzia no Arquivo Histórico do Estado de Goiás”, afirma Bertran (1994, p. 189).

sertaneja, peculiar, que chamou a atenção dos viajantes, interpretada a partir de sua visão de mundo.

Distante dos grandes centros – próxima ou em constante convívio com os indígenas do lugar – com uma maneira toda sua de vivenciar a religiosidade, essa cultura sertaneja, “sedimentou-se [em] um universo cultural próprio do homem do sertão, do roceiro, do camponês e do índio, distante dos padrões europeus e difícil de ser compreendido pelos viajantes do Velho Mundo” (CHAUL, 2002, p. 24).

A dificuldade de interpretar a cultura que testemunhavam levou os viajantes a tratá-la como inferior, como uma cultura ainda distante na escala de evolução social, hiato incompreensível após um período de fausto, econômica e culturalmente inserido no capitalismo.

A primeira tese a buscar servir de base interpretativa do período foi a de retrocesso civilizatório, representado – e perceptível – pelos tipos de devoções populares estereotipadas como superstição, frutos de um catolicismo deturpado, derivado de uma mistura de elementos indígenas e africanos, um verdadeiro sincretismo religioso que apenas revelava, na visão de Pohl (1951), como “sua ignorância era tamanha” (POHL, 1951, p. 125). O autor, pelo menos por duas outras vezes, se referiu à ignorância da população de lugares por onde passou ao descrever outras situações em que teve a oportunidade de presenciar manifestações da religiosidade popular, como uma festa popular descrita por ele (POHL, 1951, p. 144) e quando relatou a perda – e posterior recuperação – dos animais de carga e montaria, como descreveu:

Passamos os dois dias seguintes, sob constante chuva, à procura de nossos animais, que não víamos desde o aparecimento dos dois cavaleiros noturnos. Receava efetivamente que tivessem sido furtados por eles, mas, **apesar de toda a minha cólera, tive que sorrir ante a providência tomada por meu guia, um negro livre, para retomar a presa aos ladrões. Com toda a paixão de sua raça, os olhos cintilantes de furor, murmurando uma fórmula de encantamento, ele deu nós numa corda e dependurou-a sobre o fogo. Depois partiu em busca dos animais e teve a sorte de descobri-los e trazê-los, com triunfo da superstição, compreende-se, pois estava convencido da infalibilidade de sua magia** (POHL, 1951, p. 109, grifos nossos).

George Gardner (1975) fez uma referência direta entre as crenças e superstições a falta de coragem, a covardia, ao narrar a passagem por um local considerado perigoso pelos habitantes locais:

O povo da região tem muito medo desta zona selvagem e desabitada e por isso, antes de nela entrar, frequentemente me perguntavam se não tinha receios de o fazer com

tão poucos acompanhantes. Creio que seu temor se deve em grande parte à covardia, sentimento bastante comum em todas as partes do país que visitei (GARDNER, 1975, p. 144).

Esse olhar superior sobre a religiosidade popular era condizente com a racionalidade cada vez maior na Europa do século XIX, incluindo as instituições religiosas oficiais, que buscavam “administrar um conjunto de regras e prescrições visando, senão a eliminação, pelo menos o controle das crenças populares” (ORTIZ, 1998, p. 34) e as identificavam com modos de vida irracionais que deviam ser subjugados.

A irracionalidade dos modos de vida tradicionais não deveria ter espaço em uma sociedade civilizada e progressista. Essa sociedade civilizada definia-se, cada vez mais, por uma visão moralista do cotidiano. No caso dos viajantes, identificar hábitos e costumes entre os habitantes dos lugares por onde viajavam que não se enquadrassem nos valores morais da nova sociedade urbana europeia, equivalia a atestar, uma vez mais, o déficit civilizatório dessa terra inculta.

A descrição da passagem de Auguste de Saint-Hilaire (1975) por Vila Boa em 1819, por exemplo, revelou o exemplo de uma cidade em que os valores morais, típicos de uma sociedade civilizada, ainda não haviam assentado. Assim foi entendido pelo autor ao analisar as relações familiares da capital da Província, marcadas pelo concubinato, bigamia e filhos ilegítimos.

Saint-Hilaire (1975) descreveu essa situação de “relaxamento dos costumes”, a sugerir que houvera tempo e lugares pelo Brasil em que as marcas do bom catolicismo e do triunfo do processo civilizatório teriam preponderantes. A nosso ver é mais realista entender que seu modelo de sociedade ainda é a europeia e que ao tratar como “relaxamento” de hábitos, se refere aos colonizadores europeus e descendentes, já que relaciona os hábitos da sociedade em geral ao mau exemplo das elites administrativas e membros do clero. Assim, para o viajante francês, catolicismo e civilização eram dados como sinônimos.

Em nenhuma outra cidade o número de pessoas casadas é tão pequeno (1819). Todos os homens, até o mais humilde obreiro, têm uma amante, que eles mantêm em sua própria casa. As crianças nascidas dessas uniões ilegítimas vivem ao seu redor, e essa situação irregular causa tão pouco embaraço a eles quanto se estivessem casadas legalmente. Se por acaso algum deles chega a se casar, passa a ser motivo de zombarias. **Esse relaxamento dos costumes data do tempo em que a região foi descoberta.** Os primeiros aventureiros que se embrenharam nesses sertões traziam consigo unicamente mulheres negras, às quais o seu orgulho não permitia que se unissem pelo casamento. A mesma razão impediu-os de desposarem as índias. Em consequência, tinham apenas amantes. Nos primeiros tempos deve ter ocorrido a mesma coisa na Província de Minas, mas como ela fica distante do litoral, é mais povoada e sua fase áurea não foi tão efêmera, as mulheres de bons costumes

que para lá foram era provavelmente mais numerosas. [...] **Os descendentes dos primeiros colonos goianos devem forçosamente ter seguido as pegadas de seus antepassados; a libertinagem tornou-se um hábito, e o povo vê-se constantemente estimulado a entregar-se a ela pelo mau exemplo dos que o governam.** Raramente são casados os funcionários do governo que se dispõem a viver nessas remotas regiões do interior do país. [...]. Mas os magistrados e os funcionários de Vila Boa não são os únicos cuja má conduta parece justificar a do povo. **Os próprios padres, cuja vida deveria constituir um permanente protesto contra desregramentos que contrariam não só as leis da religião e da moral, mas também o progresso da civilização e a instituição da família e da sociedade, autorizam por seu mau comportamento a devassidão dos fiéis que lhes estão confiados** (SAINT-HILAIRE, 1975, p. 53, grifos nossos).

A segunda tese – perceptível nas narrativas de Pohl (1951), Gardner (1975) e Saint-Hilaire (1975) – se tornou praticamente a representação de todo um modo de vida do habitante do interior do Brasil e da cultura sertaneja goiana em particular: a tese da apatia, resultante da preguiça, ou da indolência. Essa visão acabou por se tornar a principal explicação para o antes e o depois, ou seja, durante o período de prosperidade da mineração, e, principalmente, após seu declínio.

Durante o período de prosperidade a falta de visão dos habitantes das cidades e vilas mineiras em relação ao futuro foi creditada à tese da apatia. As igrejas inacabadas; a ausência quase completa de estrutura física adequada ou de serviços; o esbanjamento dos que conseguiam ter algum lucro – como mostra a observação de Pohl (1951, p. 129), para quem “tão facilmente era extraído o ouro quanto rapidamente era dissipado no luxo, na indolência e na preguiça”; o emprego exclusivamente de escravos para o trabalho braçal e o abandono de lavras ainda produtivas, mas que exigiriam investimentos maiores de equipamentos e energia. Todos esses elementos foram analisados de forma rápida e diagnosticados como produtos da preguiça, indolência e ociosidade.

Já presente e criticada na sociedade mineradora, a representação da apatia como característica da cultura local e do modo de vida sertanejo e goiano se cristalizou de forma definitiva em relação à sociedade pós-mineração. Luiz Estevam (1997) apontou a ruralização e o isolamento como fatores fundamentais, na visão dos viajantes, para a consolidação da apatia:

O processo de ruralização e isolamento na decadência da mineração, de acordo com viajantes, instigou um sentimento de “derrotismo moral” inebriando os habitantes. A transmutação de irrequietos aventureiros das minas em desolados matutos do interior levou tempo e acarretou profundas consequências psicológicas; o sentimento de fracasso resultou numa apatia e tristeza aparentemente sem qualquer esforço de superação [...] (ESTEVAM, 1997, p. 31).

Nasr Chaul (2002) também destacou que a solidão, fruto das grandes distâncias entre o sertão de Goiás e os grandes mercados, foi fundamental para a consolidação – entre os viajantes primeiro e para a historiografia goiana posteriormente – da representação da apatia, da preguiça, da indolência.

Em síntese, criava-se, por intermédio dos relatos citados, uma ideia de isolamento, de amargura, de tristeza atávica, de letargia social, de marasmo econômico, de dias iguais a todos os dias. Criava-se uma imagem de solidão, que tinha no sertão o cenário ideal, a expressão mais exata, o preço mais caro (CHAUL, 2002, p. 61).

Independente dos motivos que levaram os viajantes ao seu diagnóstico, tanto este quanto os motivos foram apresentados como certeza cabal, sem deixar margem à dúvidas.

Pohl (1951), em vários momentos de seu trabalho se referiu à preguiça como característica dos habitantes de Goiás, responsável pela pobreza e penúria. Sem exceção, afirmou ele, “ademais, são todos muito preguiçosos” (POHL, 1951, p. 112). Um pouco mais adiante detalhou um pouco mais suas impressões ao narrar seu diálogo com um morador local: “Ele muito se queixou da pobreza dos habitantes. Pareceu-me que deveria antes se queixar da preguiça deles, pois aqui o solo, a mata e a serra abundam em riquezas para o homem laborioso” (POHL, 1951, p. 116). Em seguida, ao observar a reduzida produção de subsistência de um povoado, Pohl concluiu que, “se os moradores não fossem avessos ao trabalho, a cana de açúcar daria aqui mais resultado” (POHL, 1951, p. 123).

Dois elementos se destacam nas observações de Pohl (1951). O primeiro deles é a referência ao “homem laborioso”, uma alusão a uma ética do trabalho consolidada na Europa Ocidental urbana, oriunda das transformações no mundo do trabalho pós-Revolução Industrial, que Edward P. Thompson (1998, p. 280) descreveu como um processo de sincronização entre o tempo do relógio e o da produção. Ou seja, o homem laborioso é aquele que conseguiria retirar o máximo possível de resultados do seu trabalho, o que se pode definir como “otimização da produtividade”.

O segundo elemento é que ele não concebia um modelo de produção que não estivesse atrelado ao comércio nacional ou internacional do capitalismo nascente e tomou por apatia dos habitantes a escolha de um modelo de produção de subsistência, ou de “abastança”. A alusão à cana de açúcar é um exemplo de produção agrícola inserida no comércio internacional, também apontada por outros viajantes.

Os relatos de Saint-Hilaire (1975) fizeram abundantes referências à preguiça, ociosidade e indolência como características da sociedade goiana e descreveram, em cada cidade e vilarejo por onde o autor andou, os problemas advindos desse traço da cultura local.

Em sua passagem por Santa Luzia, atual Luziânia, num tom didático de superioridade, o autor relacionou – como os demais viajantes – a situação de penúria e pobreza, à preguiça e indolência, sugerindo os caminhos para a superação.

A indolência contribuiu bastante para levar os fazendeiros da região à essa situação de penúria. Mas a miséria, que os embrutece e desanima, deve necessariamente, por sua vez, aumentar a sua apatia. E esta chegou a tal ponto, em muitos deles, que, dispondo praticamente de toda a terra que lhes convém, elas não chegam a cultivar o suficiente nem mesmo para seu próprio sustento. Tracei um quadro fiel dos males da região, e no capítulo final do meu relato anterior (*Viagem às Nascentes do S. Francisco*) indiquei as soluções que me pareceram mais eficazes. Espero que meus humildes conselhos sejam ouvidos e que o governo volte finalmente sua atenção, com alguma benevolência, para um povo que só tem sido lembrado, até agora (1819), para ser explorado (SAINT-HILAIRE, 1975, p. 27).

Na principal cidade do Centro-Sul goiano, Meia Ponte, fundada na última fase da mineração e firmada já sob os auspícios da economia agropastoril, a indolência e a preguiça foram relacionadas à mendicância, que, de acordo com Saint-Hilaire (1975), tinha como causa a propensão dos habitantes à caridade e hospitalidade, fundamental numa sociedade rural, mas um valor estranho numa sociedade urbana industrial, da qual provinha. O autor saudou a benevolência e a caridade da população, mas, num discurso cujo tom é bastante contemporâneo, criticou a caridade assistencial que perpetuaria a pobreza:

Ainda que existam ao redor de Meia Ponte mais terras do que seria possível cultivar e inumeráveis córregos auríferos dos quais é fácil recolher um pouco de ouro, e embora haja escassez de braços para a lavoura e, em consequência, qualquer homem válido tenha possibilidade de encontrar trabalho, ao menos para prover ao seu sustento, não se consegue dar um passo no arraial sem esbarrar em mendigos. Vários deles, atacados de elefantíase, necessitam evidentemente de assistência. Outros são filhos naturais que poderiam trabalhar. Os fazendeiros mais prósperos de Meia Ponte queixaram-se a mim do prodigioso número de mendigos que vagueiam pelas ruas do povoado. A maioria desses homens – disseram eles – poderia ganhar a vida fazendo um trabalho útil. Mas como pedem esmolas dizendo pelo amor de Deus, ninguém tem coragem de negar, e assim se arraiga neles o hábito da indolência. Não há dúvida de que esse sentimento tem algo de comovente e só poderia merecer louvores se fosse inspirado unicamente pelos infelizes que se acham atacados de uma moléstia repelente, a qual os afasta do convívio de seus semelhantes. Mas como podiam as bondosas pessoas que conversavam comigo sobre essas coisas acreditar que, ao darem a Deus uma prova de seu amor, estavam encorajando o vício? (SAINT-HILAIRE, 1975, p. 38).

Saint-Hilaire descreveu um cenário em que a maioria dos habitantes – brancos – sobrevivia de rendas, do emprego público, do comércio ou do emprego da mão de obra escrava. Assim era o cotidiano das atividades econômicas em Vila Boa no ano de 1819:

Os empregos públicos ocupam a maior parte dos habitantes da cidade, pelo menos na medida em que estes se ocupam de alguma coisa. Outros são comerciantes, e alguns vivem do produto de suas terras. Um pequeno número deles, como já disse no Quadro Geral da Província (*Viagem às Nascentes do S. Francisco*) empregam ainda os seus escravos na extração de um pouco de ouro no Rio Vermelho, em trabalhos isolados (SAINT-HILAIRE, 1975, p. 52).

A estadia de Saint-Hilaire (1975) na capital da Província de Goiás, tempos após a passagem de João Emanuel Pohl (1951), revelou muitos dos problemas que o austríaco já havia apontado. Nem todos esses problemas foram vistos – e descritos – da mesma maneira pelos dois viajantes, mas a representação da indolência foi percebida do mesmo modo, assim como suas causas.

Além da representação da indolência, perceptível ao apontar os ofícios desempenhados pela população local, que não exigiam esforço e denodo, pode-se depreender dos relatos dos viajantes que a atividade econômica ideal por eles celebrada era a agricultura, mas a comercial, não a de subsistência, que encontraram aqui. Por isso a menção a frutos ou cereais raramente produzidos ou desconhecidos por onde andaram em Goiás, bem como a alusão contínua das más condições das vias de transporte, que não permitiria o escoamento da produção, se houvesse esforços para se estabelecer um modelo de produção agrícola compatível com as exigências do capitalismo de então.

Um exemplo dessa visão pode ser percebido na descrição de um jantar no Palácio do Governo, aparentemente de boas vindas ao ilustre visitante. Saint-Hilaire (1975) descreveu o vinho e as uvas servidas no jantar, como tendo origem local. Assim narrou o autor:

No meu primeiro jantar no palácio havia uma bandeja com esplêndidas uvas moscatéis, as quais, como o vinho, foram inutilmente cobiçadas pela maioria dos convivas. Eu, porém, fui mais favorecido, e achei-as excelentes. Embora as vinhas produzam na região frutos de muito boa qualidade e as tentativas para o fabrico do vinho tenham dado resultados bastante satisfatórios, um prato de uvas é ainda considerado um artigo de luxo, tamanha é a indolência do povo do lugar (SAINT-HILAIRE, 1975, p. 56).

O autor pareceu desconhecer, ou não quis levar em consideração, duas questões. Primeiro, a raridade de eventos sociais numa pequena capital de Província interiorana de um

país que só recentemente superara a fase colonial. Nesse contexto, a passagem de ilustres personalidades (como ele próprio) se constituía em um desses eventos.

Segundo, o costume de, nesses eventos sociais, serem servidos alimentos e bebidas que não estavam disponíveis no dia a dia, seja por sua raridade ou custo. O fato de ele ter sido agraciado pelo dono da casa, o próprio Governador, com o melhor que havia na mesa, corrobora o fato de que o jantar era em sua homenagem, posto que, de acordo com as leis da hospitalidade, foi honrado com bocados não disponibilizados aos demais convivas.

Cerca de duas décadas após as viagens de Pohl (1951) e Saint-Hilaire (1975), o irlandês George Gardner (1975), em suas incursões pelo Norte de Goiás, hoje Tocantins, manteve a mesma opinião acerca dos hábitos e costumes dos habitantes que encontrou e teceu seus comentários com certa dureza de linguagem. A relação entre a representação da preguiça, ociosidade e indolência e a pobreza era constante em suas narrativas, principalmente quando queria comprar mantimentos para sua comitiva e não os encontrava, ou quando os locais de pouso que conseguia não eram suficientemente seguros ou confortáveis.

A relação entre a indolência e a pobreza podia ser percebida de forma direta nos relatos da passagem de Gardner (1975) por várias vilas e arraiais e nos contatos com os moradores locais. Podemos ver essa relação exposta na forma como descreveu o dia a dia do contato com a terra e seus habitantes ao adentrar o então território goiano, vindo do Norte do Brasil e chegar à Missão indígena do Duro, atual cidade de Dianópolis, no Estado do Tocantins. Todos os elementos da crítica que os outros dois viajantes analisados se utilizaram estavam presentes: a qualidade do solo, o clima apropriado e a ausência de alimentos que julgavam ser possível produzir. Dessa forma, escreveu Gardner:

Apesar de se prestarem o clima e o solo da missão à cultura dos vários produtos dos climas tropicais, **os habitantes são tão indolentes que vivem geralmente famintos.** Não encontrei aqui farinha de mandioca, nem arroz, cará, batata doce, nem bananas; e, como ao chegar aqui nossa provisão de carne estivesse quase acabada, teve a maior dificuldade para conseguir comprar uma vaca (GARDNER, 1975, p. 148, grifos nossos).

Um pouco mais adiante, ao continuar sua viagem, Gardner (1975) chegou à Vila de Natividade, atual Município de Natividade, Estado de Tocantins. Após a descrição do local – em que misturou elementos geográficos, demográficos e arquitetônicos – passou a refletir sobre a situação econômica do vilarejo e novamente centrou sua crítica na ausência de um padrão de vida considerado adequado, por conta da preguiça e indolência dos habitantes, que não produziam bens de consumo suficientes para seu próprio bem-estar.

Se no relato de Saint-Hilaire (1975) sobre Meia Ponte a indolência e a preguiça induziam à mendicância, Gardner (1975), em sua narrativa, relacionou a indolência com o roubo. Novamente, um e outro viajante – em suas análises dos hábitos e costumes dos habitantes por onde passaram – recorreram a um julgamento moral que buscava demonstrar que os hábitos que consideravam incivilizados, compunham também um elemento de falha de caráter, o que igualaria, em seu julgamento, o tipo de economia de subsistência encontrado com o roubo ou furto. A perspectiva sempre se dava na comparação entre os poucos “laboriosos” ou “industriosos” e os demais.

Os habitantes são vadios e indolentes em extremo e, por isso, sempre há entre eles escassez de coisas de necessidade comum da vida. Conquanto grande parte dos arredores da vila muito se preste a plantações de mandioca e outras, bem poucas são as que se vêem; e embora haja grandes fazendas de criação de gado a apenas poucas léguas de distância, não se encontra carne fresca à venda senão uma vez por mês; mas isto não admira, **pois o grosso da população, por seus hábitos indolentes,** não dispõe de recursos para comprar carne ou qualquer outro artigo de utilidade. Perguntando a uma das mais respeitáveis pessoas do lugar como vivia esta gente, fui informado de que **os poucos laboriosos tinham de sustentar os demais, porque estes habitualmente furtam das plantações quanto sirva para sustentar sua mísera existência** (GARDNER, 1975, p. 157, grifos nossos).

No antigo Arraial da Conceição, hoje Município de Conceição do Tocantins, Gardner (1975) encontrou o vigário da cidade, que se diferenciava dos demais habitantes – fato que foi utilizado por ele mais como a confirmação da imagem que fazia dos demais, dado que, pela comparação e contraste, os atributos que louvou na pessoa do vigário realçavam ainda mais as falhas de caráter criticadas por ele. Segundo Gardner:

Do vigário recebi muitas provas de bondade durante minha permanência. Era homem muito benevolente e muito respeitado pelo povo. Embora avançado em anos, mostrava-se de temperamento bem ativo, muito mais, com efeito, que a generalidade de sua classe e de seus patrícios. Era a única pessoa daquelas paragens que assinava um jornal do Rio; mas, pela irregularidade dos correios davam-se longos intervalos em sua entrega. Bondosamente deu-me uma carta de apresentação a um dos homens mais influentes nos arredores da Vila Arrais e que era seu amigo íntimo (GARDNER, 1975, p. 163).

Não há maiores informações nas memórias de Gardner (1975) sobre o vigário, mas o fato de tê-lo comparado com outros e os chamar de “patrícios” nos leva a entender que ele era nascido no Brasil. A estranheza de Gardner (1975) adviria do fato de que ele não se enquadrava na imagem geral de indolência e preguiça dos brasileiros em geral, que tinha em muito baixa conta, conforme podemos observar em suas afirmações:

Poucas oportunidades tive de me relacionar com os portugueses do litoral, mas no interior encontrei muitos dignos filhos daquela nação, de quem recebi as maiores atenções quando estas me haviam sido recusadas por um brasileiro. Tem sido os portugueses grandemente perseguidos, desde os tempos da independência; e, sempre que surgem quaisquer perturbações, muitos são, como natural consequência, assassinados e esbulhados de quanto possuem: não há sentimento de simpatia entre as duas nações (GARDNER, 1975, p. 155).

A opinião de Gardner a respeito dos portugueses, aparentemente, não era compartilhada pelos brasileiros em geral. A rivalidade, ou mesmo hostilidade franca entre portugueses e brasileiros e que geraram inúmeras disputas e conflitos, apenas pouco mais de uma década após a independência – e a poucos anos do final do reinado de Pedro I – atingiram o auge. Como europeu, a tendência de Gardner (1975) era de apoiar os portugueses e os tratar como vítimas dos ódios, suspeitas e hostilidades frequentes dos brasileiros, sem levar em conta todo o processo histórico da relação entre os dois países.

De qualquer forma, a escolha de Gardner (1975) nos diz muito a respeito de sua visão em relação à comparação mais geral entre o país tosco e pobre que visitava e a Europa da qual era oriundo. Não se trata apenas de nacionalidade, mas da oposição nada romântica entre campo e cidade (WILLIANS, 1989), entre a ignorância e a educação formal que já se iniciava na Europa urbana, entre os hábitos e costumes supersticiosos e um modelo de vida urbano que se impunha. Essas diferenças adquiriam uma importância que extrapolavam a simples esfera comportamental e se constituíam numa valoração moral, de formação do caráter.

Dessa forma muitos portugueses poderiam ser culpados dos erros e defeitos dos quais os brasileiros os acusavam, mas tais erros advinham exatamente da semelhança que portugueses oriundos de lugares tão “incultos” quanto o Brasil era para ele, aparentavam em relação aos brasileiros. Os que, depressa e pela formação educacional, se tornavam “industriosos” e “laboriosos”, a exemplo dos europeus urbanos, eram alvos da ira e inveja brasileira.

Os portugueses estabelecidos no país são dados pelos brasileiros como de tendência baixa e gananciosa, destituídos de sentimentos de benevolência; tal pode ser o caso de muitos dos incultos que emigram de Portugal para o Brasil, onde não há muito estímulo para que seu caráter melhore, mas há entre eles muitos moços de certa educação, que por seu bom comportamento e mais firme atenção aos negócios que os orgulhos e indolentes brasileiros, adquirem mais depressa meios de independência, motivo de se tornarem objeto de antipatia e inveja (GARDNER, 1975, p. 154-155).

A rivalidade entre brasileiros e europeus – aclimatados ou não – se explicava pela diferença daqueles, legítimos representantes da indolência e preguiça e da passividade e falta de iniciativa, características estas tornadas seus atributos inatos. No caso de Gardner (1975) e dos demais viajantes, claramente se percebe que essas diferenças eram vistas como do tipo de sociedade à qual os brasileiros pertenciam: rural, inculta, atrasada economicamente, subsistente.

Indo um pouco mais além, um trecho da narrativa de Saint-Hilaire (1975), ao descrever o encontro que tivera com um proprietário que lhe dera pouso, possibilita-nos a interpretação de que esperava encontrar iniciativa transformadora no ambiente pouco ou nada urbanizado do interior brasileiro. Os poucos que encontrou que correspondiam às suas expectativas lhe fizeram acreditar que os europeus do passado ou seus primeiros descendentes em terras brasileiras ainda teriam uma energia criativa e uma atitude vigorosa frente aos percalços que haviam desaparecido em seus descendentes, contemporâneos do viajante.

O proprietário do Sítio de Gregório Nunes, onde passei a noite depois de uma jornada monótona e fatigante, era um octogenário ainda em pleno uso de todas as suas faculdades. Filho de um dos primeiros paulistas que tinham vindo para a Província de Goiás em busca de ouro, ele fora testemunha da formação dos mais antigos núcleos de moradores da região. À época de minha viagem fazia vinte e quatro anos que ele se tinha instalado na casa que ocupava então. Logo que ali chegou, plantou na frente do seu sítio duas gameleiras, e já vinha desfrutando de sua sombra havia muitos anos. “Os homens de hoje não se parecem como os de antigamente”, disse-me o velho, e no que se referia à sua terra ele estava com razão. **Os atuais habitantes da Província de Goiás, debilitados pelo calor e pela ociosidade, não parecem descendentes dos intrépidos paulistas que atravessaram sertões ainda desconhecidos, sujeitos a todas as privações, enfrentando todos os perigos e deixando a impressão de que pertenciam a uma raça superior de homens** (SAINT-HILAIRE, 1975, p. 109, grifos nossos).

Dessas características iniciais, apenas a hospitalidade permanecia entre os habitantes do sertão goiano e, não necessariamente, poderia ser relacionada à virtude, já que era percebida pelos viajantes como prova de um espírito serviçal, subalterno, no qual a indolência era o sintoma maior. É o que se percebe em duas passagens da narrativa de Gardner (1975). A primeira delas tratou da sua passagem pela Vila das Arraias, atual Município de Arraias, no Tocantins. Afirmou ele:

Durante minha permanência entre o povo do lugar achei-o bondosamente bondoso e serviçal, dentro de seus limitados recursos, porque a maioria é muito pobre; contudo, sua pobreza é em muitos casos filha de sua indolência. Foi com grande dificuldade que conseguimos comprar alguma coisa em matéria de alimentos e é ainda para mim mistério como consegue viver a grande massa de habitantes (GARDNER, 1975, p. 168).

A segunda narrou a sua passagem por uma pequena e pobre propriedade da seguinte forma:

Este lugar se chama Capão da Casca e consiste de uma pequena e miserável choça, inteiramente feita de palmas de buriti. Era habitada por um mulato, com mulher e três filhos. Tinha apenas dois cômodos muito pequenos, de modo que fomos obrigados a dormir em couros estendidos no chão diante da casa, onde nossos homens haviam acendido uma fogueira. A casa fica à entrada de pequeno vale coberto de matas, e a única porção cultivada que vi era um mandiocal. A miséria da família parecia inteiramente devido à preguiça do chefe, tipo perfeito de indolência (GARDNER, 1975, p. 183).

O fato de ter recebido pouso do proprietário do lugar não evitou que Gardner (1975) emitisse um julgamento moral a respeito do que considerava ser a causa da pobreza e miséria: a indolência, característica associada por ele como exemplo de falha de caráter e que compartilhava com os demais habitantes do interior do Brasil.

1.4 Sobre a Construção da Decadência

O olhar dos viajantes sobre o Brasil – e Goiás em particular – indicam, de acordo com Nasr Chaul (2002), não apenas uma visão preconcebida, baseada em suas origens e experiências na Europa Ocidental urbana e industrializada do início do século XIX, mas, também, um desconhecimento profundo do local que visitavam. Sua representação tão negativa dos modos de vida, dos usos e costumes dos habitantes da Província de Goiás revelava que:

Os viajantes, porém, não tinham uma visão mais ampla do contexto geral da sociedade e da economia de Goiás. Muito menos da cultura local. Seus olhares estavam condicionados a enxergar progresso, desenvolvimento capitalista e lucro. Coisas para as quais a Província de Goiás não estava preparada, por falta de condições de realização ou por um livre culto ao cotidiano de seus dias que pareciam iguais, que mais pareciam “avarezas de Deus” (CHAUL, 2002, p. 59).

Por conta disso, suas reflexões sobre o território sertanejo visitado apontavam, de acordo com Souza (2014), o estranhamento próprio do encontro de dois mundos tão diferentes, pois, ao narrarem suas viagens e experiências “estes guias (viajantes) fazem, ao mesmo tempo, o registro da realidade e sua idealização” (SOUZA, 2014, p. 15), sempre da perspectiva deles, sempre a partir do momento do encontro, em que o estranhamento, assim como o deslumbramento estavam mais vívidos. Mesmo Saint-Hilaire (1975) – que publicou seus diários de viagem quase trinta anos após ter estado pela primeira vez em Goiás – apesar

das inúmeras correções e notas explicativas de rodapé manteve praticamente intactas as descrições e reflexões realizadas inicialmente (SAINT-HILAIRE, 1975, p. 14-15).

Esses registros de viagem, publicados na forma de diários, tinham uma dupla função, a do registro científico e a comparação das diferenças entre a sociedade visitada e a sociedade de onde vinham. Para Souza (2014), o que norteava essas reflexões era o olhar de quem:

[...] busca orientação em uma realidade marcada pela diferença, o que gera um processo de, ao mesmo tempo, simbiose e estranhamento. A partir daí, a alteridade é definida em sua especificidade, mas esta é pensada em termos da realidade da qual o viajante faz parte, o que gera uma dualidade (SOUZA, 2014, p. 15).

Longe de perceber nas narrativas uma tentativa de compreender a realidade do outro numa perspectiva em que são reforçados os vínculos e as semelhanças, buscava-se a diferença. As narrativas dos viajantes, nesse sentido – escritas inicialmente como registros das viagens, relatos e reflexões das sensações iniciais do encontro dos autores com o universo local e descrições da fauna e flora a se conhecer e catalogar – adquirem novo significado com sua publicação, porque, entre a escrita inicial e a publicação, a avaliação e a seleção do material escrito a ser publicado revelavam a intenção dos viajantes.

A nossa avaliação é que devemos partir dessa perspectiva para entender os escritos dos viajantes que buscaram interpretar o Brasil, pois não se trata apenas de documentar, mas, na análise de Souza (2014, p. 21), de avaliar o que foi documentado e que, em sua estranheza, reforça a superioridade de quem o descreve e que pode surgir, também, como uma ameaça.

As narrativas construídas pelos viajantes, em seus esforços de reforçar a superioridade do modo de vida europeu, cristalizaram uma representação da realidade de Goiás e do interior do Brasil que se colocou, ao longo de quase dois séculos, como verdadeira identidade goiana e sertaneja na própria historiografia local e nacional.

No capítulo em que trata do olhar dos viajantes sobre o Brasil e Goiás em particular, Paulo Bertran (1994) iniciou sua análise com as seguintes afirmações:

Diríamos que o Brasil, em cinco séculos de história, jamais construiu uma *auto-imagem* satisfatória, nem para consumo interno, nem para o externo, exceto talvez o Conde Afonso Celso ao chorar sobre as cinzas da monarquia no libelo de porque se ufanava do país, diversas vezes utilizado no futuro pela ideologia nacionalista. Os anarquistas, os comunistas – geralmente partícipes de um movimento universal – são a nota discordante, denunciando, às vezes com certo exagero, a miserabilidade brasileira (BERTRAN, 1994, p. 199).

A reflexão de Bertran (1994) é importante na medida em que apontou para uma questão fundamental presente em toda a literatura analítica dos textos dos viajantes estrangeiros no Brasil: a forma como esses textos foram fundamentais para a construção da imagem nacional na fase pós-colonização. Souza (2014) vai no mesmo sentido ao apontar que:

O olhar do viajante mira a realidade brasileira do século XIX, e também sua reconstrução. Cria uma imagem que reflete a imagem original, deforma-a e revela-a. fazendo isso, fornece aos brasileiros uma imagem na qual estes buscaram informações sobre eles próprios, estruturando uma interpretação do Brasil que seria de fundamental importância para que as próprias interpretações nativas viessem à luz (SOUZA, 2014, p. 21).

Chaul (2002) enfatizou que tal imagem se tornou, mais do que uma representação nacional, a memória oficial goiana, representativa da ideia que se tinha do interior do Brasil, longe das grandes cidades litorâneas.

Os viajantes, que passavam por Goiás com seus olhares repletos de progressos europeus, conseguiam vislumbrar a decadência comum a todos, imagem gravada como se fosse a memória de um povo, como se fosse a realidade vivida por todos e não como se fosse o desejo do que não viam: a imagem do progresso invertida na janela do tempo (CHAUL, 2002, p. 41).

Dessa forma, a imagem construída se tornou a imagem estabelecida, várias vezes apropriada e reafirmada até fazer parte indelével da identidade de um povo, cristalizada e legitimada pela historiografia oficial:

[...] esse conjunto de negativa criou uma imagem de Goiás que ficou gravada, por intermédio da cultura dos viajantes, como verdade incontestada por todo esse Goiás afora. Repetida pelos historiadores contemporâneos, Goiás passou a ter um perfil de terra de decadência, retrato de uma sociedade que parecia não possuir o mínimo básico para existir devido a sua inoperância, sua carência de tudo, sua solidão traduzida em isolamento, sua redoma de preguiça (CHAUL, 2002, p. 41).

A argumentação dos viajantes em suas narrativas, para justificar a imagem negativa construída sobre a sociedade goiana e do interior do Brasil passa por três pontos.

Em primeiro lugar, a construção de uma identidade em que a ênfase era as características negativas da indolência, da preguiça e da ociosidade. Essas características foram vistas como inatas ou adquiridas ao longo do tempo, principalmente na forma como os primeiros colonizadores e desbravadores se relacionaram com índios e negros, numa

verdadeira degeneração da raça. As características identitárias do brasileiro do sertão eram vistas como responsáveis pelo próprio estado geral da economia, pela pobreza, pela decadência e, posteriormente, pelo atraso. Souza (2014) interpretou os estudos dos viajantes dessa forma e demonstrou que essa interpretação também podia ser encontrada na análise de outros países recém-independentes, como a narrativa de Malthus sobre o México, que atribuiu a diferença econômica do país em relação aos Estados Unidos da América ao tipo de identidade de seus habitantes. Para Souza, a análise de Malthus sobre o México pode ser transposta para o Brasil, pois:

Há, na descrição malthusiana, fatores identitários que determinam o atraso no qual vive o México, sendo estes fatores igualmente analisados pelos viajantes que percorreram o Brasil ao longo do século XIX. É o caso de Gardner, para quem as causas do atraso e da pobreza, no caso do Brasil, não são econômicas; o brasileiro é pobre e vive imerso no atraso não porque vive em uma nação pobre, mas sim porque, devido às suas próprias características, é incapaz de criar condições para o desenvolvimento nacional (SOUZA, 2014, p. 217).

Dessa forma, a partir dos relatos dos viajantes, depreendemos que, para eles:

O problema, portanto, não é o Brasil – um país com um grande potencial a ser explorado – e sim o brasileiro: é este que deve ser reformado e, com isto, as grandes mudanças a serem feitas dizem respeito à identidade nacional e não às estruturas sócio-econômicas. Cria-se uma dicotomia entre riqueza natural e pobreza econômica que Gardner vê em todo o país e sintetiza ao observar a paisagem mineira: “Não obstante a magnificência da vista que se alcança deste ponto, faltava o prazer que deriva de contemplar do alto uma região populosa e ricamente povoada” (GARDNER, 1975, p. 225).

O segundo ponto é que a imagem de apatia, preguiça e indolência que se destacam nos relatos dos viajantes é resultado direto de uma sociedade escravista, da qual se construiu uma cultura de aversão e desprezo ao trabalho manual. Apatia, preguiça e indolência, de um lado, desprezo ao trabalho manual, por outro lado, compunham, assim, os dois lados de uma realidade destinada a manter um estado geral de inércia social, econômica e cultural.

A partir desses dois aspectos, é útil recuperar a reflexão de Souza (2014) sobre as visões dos viajantes ao longo do século XIX sobre o Brasil, mesmo que em sua análise proponha um quadro mais ampliado ao tratar também de viajantes que escreveram sobre o Brasil da segunda metade do século XIX. Afirma ele que:

Esta é a contradição básica: a riqueza natural em oposição à incapacidade do brasileiro em explorá-la, sendo que a natureza, a partir da segunda metade do século XIX, já não é mais vista como algo a ser admirado e, sim, a ser conquistado. Surge, então, nova e fundamental dicotomia: de um lado, uma natureza edênica e

inexplorada; de outro, uma sociedade cujo regime de trabalho é baseado na escravidão e cujos valores foram por ela pervertidos, e cujos membros, por isso mesmo, vivem no paraíso sem ter como explorá-lo. E, **de tal dicotomia, surge o contraste entre a prodigalidade da natureza e a pobreza e a inércia dos moradores** (SOUZA, 2014, p. 226, grifos nossos).

O terceiro ponto da argumentação dos viajantes diz respeito à visão contrastante das riquezas naturais em relação à população. Um país rico, com riquezas naturais imensas e praticamente inexploradas, que ansiava pelo aporte de material humano que pudesse trazer a modernização ao país, que fosse fonte de progresso e urbanização. Porque – como destacamos nos dois pontos anteriores – a causa da decadência era o tipo de população encontrada.

O desenvolvimento que os viajantes buscavam, embasado em uma cultura do trabalho, industriosa e laboriosa, era pautado pelos valores de uma sociedade europeia, urbana e industrializada. Era necessária a europeização do Brasil e o elemento principal dessa europeização seria o trabalhador europeu, a substituir o habitante local, degenerado e indigente.

Como analisou Souza (2014), mesmo não sendo possível a substituição completa dos habitantes locais pela imigração, ainda assim, deveriam ser criadas as bases para uma política permanente de imigração, pois, em relação ao brasileiro, “a modernidade não passa[va] por ele, e sim pelo imigrante; deve[ria] vir de fora, portanto” (SOUZA, 2014, p. 246). A modernidade tomada como sinônimo de progresso e modernização, portanto.

Essas constatações só puderam se desenvolver e aparecer plenamente a partir da segunda metade do século XIX nos escritos dos demais viajantes, mesmo sendo possível encontrá-las, de forma incipiente, nos escritos de Pohl (1951), Saint-Hilaire (1975) e, principalmente, Gardner (1975); e sempre num contraste entre a imensidão da riqueza natural e, do outro lado, a inaptidão do homem da terra.

O progresso, fruto da modernização das estruturas físicas desse imenso país, estava muito longe, na visão dos viajantes estudados. Do ponto de vista da transformação da paisagem urbana seria necessário esperar o alvorecer do século XX para que suas bases pudessem ocorrer.

CAPÍTULO II

O RETORNO AO FUTURO: TESE DA VOCAÇÃO PROGRESSISTA DA MORRINHOS DO PASSADO (1880-1920)

Antônio Correia Bueno, descendente de bandeirante
E outros homens ilustres cada qual mais importante
Coronel Hermenegildo teve ação muito brilhante
Daquele tempo antigo, dedicado e triunfante
Se eu falo do passado, de um fato que é lembrado,
Como se fosse ao instante,
Morrinhos! ... Morrinhos, seu chão abençoado
Seu povo adorado é tudo para mim.
(Sebastião Bento da Silva – Tião Bento)

O Município de Morrinhos se localiza na região Sul de Goiás, mais exatamente na “Mesorregião Sul Goiano”, espaço geográfico que abrange desde as divisas Sul, Sudoeste e Sudeste do Estado até próximo à região metropolitana de Goiânia, mais especificamente, até o limite com o Município de Piracanjuba¹⁴.

Desde o surgimento da Capitania de Goiás no início do século XVIII, até a primeira metade do século XIX, a colonização e povoamento de Goiás se deviam aos locais de mineração na região do Rio Vermelho, atual Centro-Noroeste do Estado, local de surgimento dos primeiros fogos¹⁵ e arraiais, freguesias e distritos, divisões territoriais dos termos, o equivalente atual dos Municípios. Os termos tinham nas vilas e cidades a sua circunscrição política e administrativa, a sede dos “concelhos” das comarcas coloniais do período aurífero, das quais os julgados acabaram por se estabelecer como seus equivalentes judiciários.

Grosso modo, os julgados tinham sua sede numa comarca estabelecida, mas extrapolavam muito em sentido geográfico os termos, bem como os limites das poucas vilas e cidades. Nas palavras de Chaves (2013, p. 818), o território de um julgado era um “tipo de

¹⁴ Consultar IBGE: Sinopse Preliminar do Censo Demográfico – 1991. Disponível em: http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/309/cd_1991_v6_n25_go_df.pdf. Acesso em: 12/07/2013.

¹⁵ Fogos significavam, no período colonial, residências habitadas (FRIDMAN, 2005).

circunscrição judiciária com autonomia judiciária parcial e sem autonomia administrativa, subordinada a uma câmara”.

Em locais de povoamento episódico e pontual, como foi o caso de Goiás – no período compreendido entre a segunda metade do século XVIII e o final da primeira metade do século XIX –, mais especificamente a sua porção Sul era apenas a rota dos viajantes e aventureiros vindos da Capitania de São Paulo, que buscavam a região mineradora (OLIVEIRA, 2006).

Nessa realidade, raras eram as vilas e freguesias; e as propriedades – rurais e isoladas – encontravam nos julgados os únicos e precários representantes da presença estatal no Sul da jovem Capitania, como mostra a imagem a seguir (figura 5), de um mapa da Capitania de Goiaz, feito na segunda metade do século XVIII, a mando de José de Almeida de Vasconcellos de Soveral e Carvalho, Barão de Mossâmedes, que governou a Capitania entre 1772 e 1778:

Ao longo da primeira metade do século XIX, com a diminuição das reservas de ouro e a consequente mudança da matriz econômica da mineração para a agropecuária extensiva, o Sul de Goiás continuou a ser a porta de entrada para o Centro-Oeste, tanto para os viajantes como, também, para as autoridades administrativas, e, ainda, para o tráfego de mercadorias e de informações. A diferença é que, paralela à função de rota de viajantes e mercadores, uma significativa quantidade de migrantes passou a ocupar e povoar as terras da região, dando origem aos novos povoados e vilas, depois os termos e Municípios atuais.

Essa ocupação não foi ordenada ou planejada, muito pelo contrário, conforme afirma Hamilton Oliveira:

A ocupação do Sul de Goiás ocorreu em um contexto marcado pela ausência de uma legislação fundiária, redução da produção aurífera em Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso e de crescimento da agropecuária que passou a ser a principal atividade econômica e incentivou deslocamentos migratórios para o Norte, Nordeste e, principalmente para o Sul provocando a ocupação definitiva de todo o território goiano no decorrer do século XIX. Região que compreendia entre os anos de 1840 e 1910, os territórios que atualmente fazem parte as cidades de Morrinhos, Piracanjuba, Itumbiara, Caldas Novas, Marzagão, Rio Quente, Buriti Alegre, Goiatuba, Panamá, Pontalina, Mairipotaba, Cachoeira Dourada, Porteirão, Inaciolândia, Professor Jamil, Água Limpa, Cromínia, Joviânia, Aloândia, Vicentinópolis e Bom Jesus. Esses núcleos se consolidaram como Municípios a partir do final do século XIX e no transcorrer do século XX (OLIVEIRA, 2006, p. 25-26).

A esse contexto acrescentamos ainda, a impossibilidade de se fiscalizar uma região tão vasta após a implementação da Lei de Terras de 1850, a nosso ver, fator decisivo para a ocupação e povoamento fora da legislação do período.

Barsanulfo Borges (1990) e Nasr Fayad Chaul (2002) demonstraram que houve uma passagem de tempo relativamente pequena entre a ocupação do Sul goiano na primeira metade do século XIX e o surgimento de cidades de alguma importância política e econômica no segundo quartel do mesmo século.

As principais cidades da região levaram menos de cinquenta anos, entre o surgimento na condição de povoados e vilas, e, a emancipação política. O principal fator que contribuiu para isso foi o salto que teria acontecido entre a rota de viajantes original para a construção de estradas – tanto para caminantes, cavaleiros e veículos à tração animal, inicialmente, quanto de ferro, no final do século XIX, e, de rodagem, no início do século XX – a ligar a região, grande produtora de bens agropecuários aos principais mercados consumidores. Próximas ao traçado de algumas dessas estradas, cidades como Morrinhos teriam se beneficiado com a instalação de equipamentos fundamentais de comunicação.

Estradas de rodagem ou de ferro, equipamentos de comunicação como o telégrafo, se tornariam símbolos de desenvolvimento, modernização e progresso no começo do século XX.

Vistos em conjunto essas realizações no campo dos transportes e das comunicações foram percebidas por vários autores como fundamentais para ligar não o Estado de Goiás – e também toda a região Centro-Oeste – aos principais centros econômicos e culturais do país, levantando a cortina da decadência e do atraso que havia marcado a região no século anterior.

2.1 O Município de Morrinhos e a Economia Goiana durante a República Velha

É a partir dessa interpretação que alguns memorialistas e mesmo acadêmicos buscaram construir uma narrativa de progresso e modernização para o início da história do Município de Morrinhos, tentando com o passar do tempo, fazer com que a mesma se constituísse em história oficial estabelecida desde os tempos da pacata Villa Bella de Morrinhos. Diferenciar-se a partir de um mito de origem em que o progresso e a modernização fossem o ponto alto do estabelecimento da história oficial não é exatamente uma novidade.

É necessário lembrar que a hipótese a partir da qual partimos é a de que a discussão a respeito de modernização e progresso na historiografia goiana tradicionalmente está atrelada às representações construídas a respeito da dualidade do período do “século de ouro” *versus* o “período de decadência”, correspondendo o primeiro ao início da colonização e povoamento da Capitania de Goiás, ao longo do século XVIII, e o segundo, à maior parte do século XIX.

Essas questões já foram tratadas amplamente no capítulo inicial deste trabalho, bem como o fato de que a representação da decadência, na segunda metade do século XIX, mudou para uma concepção de atraso, representado pelo par opositor campo *versus* cidade, rural contraposto ao urbano. A partir do final do século XIX e início do século XX, as transformações estruturais explicitadas acima representariam a superação desse atraso, já que o Estado de Goiás estaria, definitivamente, ligado ao restante do país e aos mercados consumidores, fazendo com que houvesse um desempenho econômico de tal sorte que o aproximaria dos estados centrais¹⁶. O crescimento econômico, por sua vez, liberaria os

¹⁶ Itami Campos (1987) foi o principal propagador da tese de que Goiás, durante a República Velha, tinha a condição de “Estado periférico”, indo além da pura e simples distância geográfica dos grandes centros, ou, que esse distanciamento geográfico refletia na situação de penúria econômico-social, tornando o Estado irrelevante em termos políticos.

esforços para a construção de sociedades dinâmicas, com centros urbanos a substituir as vilas e localidades rurais.

Essas conclusões estão explicitadas – embora a partir de análises e conclusões distintas – em trabalhos de diferentes pesquisadores. O trabalho de Borges (1990), por exemplo, é um dos que fizeram essa relação de maneira mais direta, relacionando a melhoria dos meios de transporte com o crescimento econômico e este com o (re)surgimento da vida urbana em Goiás.

Simultaneamente à modernização da economia agrária do Sudeste goiano, como parte da lógica da expansão da economia de mercado, outros aspectos da vida social, política e cultural do Estado também começaram a se transformar e adquirir características modernas. Com a implantação da Estrada de Ferro, vários núcleos populacionais apareceram e dentro de poucos anos adquiriram características de centros urbanos. As cidades goianas servidas pela linha se reurbanizaram e passaram a contar com as modernas invenções do mundo capitalista, como a energia elétrica, o cinema, o telefone e o telégrafo etc. (BORGES, 1990, p. 102).

No caso de Morrinhos, o trabalho de Cláudia Romano Silva (2006) foi na direção das conclusões de Borges, embora a estrada de ferro nunca tenha chegado ao Município. Amparada na narrativa da cronista e memorialista Zilda Diniz Fontes (1980), Silva tomou de forma acrítica a ideia de que, por sua posição privilegiada na rota dos viajantes, a região Sul de Goiás e a cidade de Morrinhos em particular, era exemplo de progresso e modernização pelo fato de contar, na segunda metade do século XIX, com serviços de correio, que “saía de Goiás para Uberaba, sendo feitas 10 viagens por mês, de três em três dias, com passagem em Morrinhos. As notícias, tanto da capital do Império, quanto da capital da Província, não passavam despercebidas da população local” (SILVA, 2006, p. 34). Da mesma forma que os correios, no final da década de 1880 foram implantados os serviços de telégrafo na localidade.

Os mesmos elementos constituidores da ideia de progresso e modernização presentes na obra de Borges (1990) foram retomados por Silva (2006), sendo que a única diferença é que a construção da Estrada de Ferro foi substituída pela estrada de rodagem – então no início de sua construção¹⁷. Estava presente também o telégrafo, juntamente com os serviços de correios. Todos eles, ao ligar a região e a cidade ao restante do país, teriam contribuído para a projeção do Estado e o inserido à vida econômica e política do restante do país durante a República Velha. Goiás, dessa forma, superaria a decadência e o atraso, sendo

¹⁷ Sobre a localização de Morrinhos e as ligações via estradas de rodagem e de ferro com outros Municípios e centros econômicos, ver o capítulo III deste trabalho. Por enquanto, basta saber que apesar de se beneficiar da instalação da estrada de ferro em Goiás, o Município não chegou a ter ramal ou tronco que cruzasse o seu território.

que as regiões Sul e Sudeste do Estado, por serem as portas de entrada dessas transformações na vida cotidiana, teriam sido as primeiras a se beneficiarem de suas potencialidades de desenvolvimento e progresso.

Outro conhecido autor da historiografia goiana que também interpretou o crescimento econômico como sinônimo de desenvolvimento e progresso no período estudado foi Nasr Fayad Chaul (2002). A diferença principal em relação aos demais analistas é que Chaul foi além da tese da superação do atraso, na medida em que contestou a própria ideia do atraso. De acordo com o autor, nas últimas décadas do século XIX e início do século seguinte, do ponto de vista econômico:

[...] Goiás foi se inserindo cada vez mais no mercado nacional, buscando se organizar no contexto das leis de mercado, exportando gado para grande parte do país, colhendo divisas – ínfimas em relação ao Brasil – mas significativas para o ‘pobre’ Estado de Goiás. Em 1870, das 105.548 cabeças de gado, o Estado exportou quase 33.000, diante de uma receita que cresceu de 36:732\$730, no ano de 1854, para 103:00\$000, em 1860. Já no início do século, o gado representava um quantitativo de 317:644\$522, em 1901, passando para 406:870\$574 em 1906, constituindo mais de 40% da arrecadação do Estado (CHAUL, 2002, p. 142).

O autor concluiu sua análise, relacionando esse crescimento econômico com os meios de ligação do Estado ao restante dos mercados consumidores no país:

Comparando-se ao período pós-mineratório Goiás contava com um desenvolvimento tímido, acanhado, embora significativo economicamente. Já com o advento dos trilhos da estrada de ferro, a agricultura dá saltos produtivos, desenvolvendo regiões (Sul e posteriormente o Sudoeste), interligando Goiás ao país e inserindo o Estado, cada vez mais, no mercado nacional, em dimensões nunca experimentadas antes. Dificuldades existem e não foram poucas, mas não se pode negar a busca constante de desenvolvimento apresentada por Goiás, principalmente após a instalação da estrada de ferro. A política, por seu lado, não ficava à parte dos acontecimentos nacionais e das necessidades locais (CHAUL, 2002, p. 142-143).

A última afirmação contida na citação será retomada posteriormente no desenvolvimento deste capítulo. Por enquanto, o que nos interessa é a percepção de que o autor também comungava com a tese de que a maior inserção do Estado – e da região Sul em particular – nos mercados consumidores centrais, facilitada pela transformação das estruturas de transporte e comunicações, significou alcançar o desenvolvimento, o progresso.

A relação entre todos os autores é o fato de que a ideia de desenvolvimento e progresso esteve sempre ligada a fatores de ordem econômica. Mas, retornemos à análise do Município de Morrinhos. Além de Silva (2006), merecem destaque dois outros autores que

estudaram a história de Morrinhos durante a República Velha e contribuíram para a análise da situação econômica do Município no período.

O primeiro desses autores é Amorim (2015) que defendeu que o Município de Morrinhos não apenas se desenvolveu juntamente com o restante de Goiás no período de 1889 a 1930, mas, ao mesmo tempo, apresentou uma realidade que o colocava como um dos líderes do Estado em termos econômicos, contribuindo, assim, para o “maior dinamismo da região Sul em relação ao Centro, sede do governo estadual” (AMORIM, 2015, p. 79).

O autor apresentou números para comprovar sua afirmação com base no recenseamento do ano de 1920. Segundo ele, em relação à produção de gado, dos dez principais produtores do Estado naquele ano, os primeiros cinco colocados estavam localizados geograficamente nas regiões Sudoeste e Sul. No caso da produção agrícola, a preponderância dessas regiões era ainda maior: os três primeiros colocados eram da região Sul e o Município de Morrinhos apresentava-se como quinto maior produtor de gado do Estado (159.955 cabeças) e terceiro maior produtor agrícola (18.137,9 toneladas) (AMORIM, 2015, p. 81-82).

Sendo que a exportação de gado representou um percentual nunca abaixo de vinte por cento¹⁸ da pauta de exportações do Estado no período entre 1889 e 1920 – tendo alcançado mais de 40% nos anos de 1905 e 1908 –, ao lado da agricultura, que contribuiu com um percentual sempre próximo dos 20%¹⁹ ao longo de todo o período, seria natural que os Municípios que tivessem sua economia voltada para esse tipo de produção acabassem se beneficiando economicamente com a melhoria das condições de transporte. Além disso, Amorim (2015) apontou que a construção de estradas de ferro e de rodagem, bem como de pontes e portos, contribuíram para uma melhor fiscalização e inibição do contrabando e da sonegação, aumentando as receitas oficiais com os impostos arrecadados, tornando as estatísticas mais próximas da realidade da produção, exportação e consumo²⁰.

¹⁸ Com a exceção dos anos 1893 a 1896, que houve uma oscilação entre doze e vinte por cento.

¹⁹ Os dados sobre a agricultura do período indicam que o arroz, feijão e fumo representavam a maior parte dos produtos agrícolas exportados.

²⁰ Sobre os anos de 1905 a 1908, em que houve um aumento significativo dos números de produção e exportação do gado, Amorim credita isso às políticas do Presidente do Estado Xavier de Almeida (1905-1908), que ao ascender ao poder “passou a adotar uma intensa política fiscalista, trocou todos os funcionários das recebedorias e os portos. Isto causou conflito devido aos descontentamentos gerados pelos apaniguados da oligarquia dos Bulhões (AMORIM, 2015, p. 74). Essa informação é corroborada por Itami Campos (1987), para quem a alteração no sistema de arrecadação dos impostos contribuiu efetivamente para a melhoria das receitas do Estado, tendo, como efeito colateral, unido as forças políticas opositoras ao grupo ‘Xavierista’ que, juntamente com produtores rurais descontentes, apearam do poder o sucessor de Xavier de Almeida, Miguel da Rocha Lima, em 1909, num evento que ficou conhecido como “Revolução de 1909”. Afirma o autor: “sou inclinado a apresentar a tentativa de racionalização e de moralização da cobrança de impostos como tendo contribuído acentuadamente para a chamada ‘Revolução de 1909’” (CAMPOS, 1987, p. 74). Acrescentando: “Com Xavier

O segundo estudo é o de Maria Lúcia Fonseca (1998)²¹, que fez um levantamento detalhado da situação econômica de Morrinhos tendo como base, também, os dados do Censo de 1920:

O Censo de 1920 apresenta estatísticas detalhadas sobre a economia agropecuária em Morrinhos – na época, o Município com o maior número de estabelecimentos rurais do Estado (1.172), seguido por Catalão (945) e Rio Verde (798). Dos estabelecimentos rurais existentes em Morrinhos, 1.073 eram ocupados por proprietários, 72 por administradores e apenas 27 por arrendatários. Estes resultados indicam que os proprietários estavam fixados à terra, mais interessados em ocupar-se pessoalmente de suas propriedades e fazê-las produzir do que em entrega-las em mãos de terceiros. Os 1.172 estabelecimentos recenseados variavam de uma área de até 40 hectares (39,33%) a mais de 25 mil hectares (0,17%), sendo que a área média dos primeiros era de 10 hectares e a dos segundos de 38.720 hectares. Mais de 50% destas propriedades mediam até 100 hectares. Juntos os 1.172 estabelecimentos totalizavam 489.085 hectares, e os dois maiores mediam sozinhos quase 80.000 hectares. Além destes existiam outros latifúndios (FONSECA, 1998, p. 145-146).

Após a apresentação da forma como a propriedade da terra estava dividida em Morrinhos, com a evidente constatação da concentração nas mãos de poucos – mesmo em um Município com um número grande de pequenas e médias propriedades, que eram cerca de 40% do total de propriedades recenseadas – Fonseca (1998) registrou que uma área tão vasta em mãos de proprietários não redundou em grande produtividade, pois apenas pouco mais de 2% das terras do Município era efetivamente cultivada:

O Município possuía 11.330,29 hectares cultivados e produzia – além do arroz, do café e do milho – feijão, trigo, batata inglesa, mandioca, algodão, cana de açúcar, fumo e mamona. Os três primeiros produtos eram cultivados em quase todos os 1.172 estabelecimentos: arroz em 1.082; milho em 1.087; e feijão em 1.084. Mas, o milho, na verdade ocupava a maior parte da área cultivada, 6.949 hectares. [...] Em relação à criação de animais, o Resumo Geral do Gado de 1920 mostra que em Morrinhos encontravam-se as seguintes criações: bovinos (96.502 cabeças), equinos (8.871 cabeças), asininos e muare (979 cabeças), ovinos (2.648 cabeças), caprinos (709 cabeças) e suínos (44.263 cabeças) (FONSECA, 1998, p. 146).

de Almeida surge, talvez, a primeira tentativa de organizar burocraticamente o Estado. A ação administrativa de sua gestão como Governador é bem prova disso. Ao que parece, aí vai residir a questão básica da oposição tão violenta ao seu domínio que culminou em 1909, com a tomada do poder pela força. Pois ele, ao lado da melhoria do ensino e dos serviços, estabeleceu novos critérios na arrecadação de impostos, não permitindo, e mesmo punindo, as sonegações. E isto vai ser o ponto central da articulação dos ‘coronéis’ presentes na chamada ‘Revolução de 1909’. O setor dominante, a pecuária, estava sendo ameaçado pela cobrança do imposto de exportação. Os seus interesses estavam sendo contrariados e num momento de crise nacional, a culpa vai caber à administração estadual que exigia o rigor na cobrança dos impostos” (CAMPOS, 1987, p. 74-75).

²¹ O trabalho de Fonseca é resultado de sua dissertação de mestrado, defendida em 1997. Aqui estou utilizando a versão resumida publicada em 1998 como parte da coletânea organizada e coordenada por Chaul, intitulada “Coronelismo em Goiás: estudos de casos e famílias”.

Essas informações a respeito da economia de Morrinhos apontam para uma concentração do trabalho na terra, e mesmo que os números em si deem conta da diversificação tanto da produção agrícola quanto da pecuária, a rigor, não escapava muito do padrão de uma cidade média do início do século XX do interior do Brasil, de economia fundamentalmente rural²². Apesar do protagonismo local e mesmo regional, a produção econômica de Morrinhos estava longe de ser expressiva²³.

A questão que se coloca agora – e que será discutida nas próximas páginas – é até que ponto a posição econômica de Morrinhos durante a Primeira República refletiu nas condições de vida dos moradores do Município.

2.2 O Progresso chegou a Morrinhos durante a República Velha?

A discussão dos próximos capítulos deste trabalho focará na ideia de progresso e desenvolvimento como sinônimos de modernização da estrutura urbana do Município de Morrinhos, como a publicação das realizações do Prefeito mais lembrado sobre o tema, Joviano Antônio Fernandes²⁴. A questão pela qual antecipamos brevemente esse ponto, decorre da busca para entender o que se queria dizer quando se estabelecia que a melhoria dos meios de comunicação e dos transportes trazia consigo o progresso e o desenvolvimento durante a República Velha. Com a ressalva de que essa interpretação a respeito do período analisado ainda hoje é feita, conforme demonstramos nos diálogos com os autores anteriores.

Se as ferrovias, as estradas de rodagem, os correios e o telégrafo foram vetores de progresso, o que significava isso exatamente? Se foram fundamentais para o desenvolvimento, foi desenvolvimento para quem?

Para buscar essas respostas, retomemos a posição de Silva (2006), para quem a localização da cidade lhe garantia uma condição diferenciada no final do século XIX, qual seja uma posição econômica privilegiada na Primeira República. Essa condição diferenciada foi, nas reflexões de Silva – a partir da narrativa de Zilda Diniz Fontes (1980) – fundamental

²² Não há números muito confiáveis a respeito da população de Morrinhos no ano de 1920. Cruzando-se informações a respeito do Recenseamento feito pelo IBGE em 1920 chega-se a uma população em torno de 24.000 pessoas, entre os moradores das áreas urbana e rural, nacionais e estrangeiros. Se tais dados estiverem certos, isso significaria que houve uma diminuição da população do Município, pois os dados com os quais Silva (2006) trabalhou apontam que, em 1950, a população era de 20.847 pessoas, 77.5 % quais habitando o meio rural.

²³ Um exemplo citado pela autora é sobre a criação de suínos, em que o Município era “o maior produtor do Estado entretanto produzia cerca de dez vezes menos que o do maior produtor brasileiro, Caratinga, Minas Gerais, com 491.552 cabeças” (FONSECA, 1998, p. 147).

²⁴ A publicação aludida é a revista “Morrinhos: Quatro Anos de Progresso”, publicada em janeiro de 1970, ao final do período de governo do Prefeito Joviano Antônio Fernandes (1966-1970), como forma de dar publicidade aos feitos de sua administração.

para que o Município tivesse sido protagonista, até certo ponto, nos avanços da comunicação e dos transportes interpretados como vetores de progresso e desenvolvimento ainda na década de 1880.

Os transportes porque, como vimos, permitiram que os produtos oriundos do interior do país chegassem aos mercados consumidores e a comunicação porque fizeram com que o isolamento fosse rompido, já que pequenas localidades como Morrinhos, passaram a saber o que “acontecia” nos grandes centros, mesmo que o inverso não pudesse ser verificado. É o que Silva (2006), parafraseando Fontes (1980, p. 23), afirmou, como lemos abaixo:

A posição geográfica que a cidade ocupa, na Microrregião Meia Ponte, dá-lhe privilégios desde o século passado, quando o ponto de contato da capital da Província com Minas Gerais e com a capital do Império fazia-se por meio do correio a cavalo. O correio saía de Goiás para Uberaba, sendo feitas 10 viagens por mês, de três em três dias, com passagem em Morrinhos. As notícias, tanto da capital do Império, quanto da capital da Província, não passavam despercebidas da população local (SILVA, 2006, p. 34).

Foi com base nessa posição geográfica que Morrinhos teria sido pioneira, inclusive, na criação de empresas “construtoras de estradas de rodagem” (SILVA, 2006, p. 35) que na década de 1920 ligaram Morrinhos aos atuais Municípios de Itumbiara, Goiatuba, Piracanjuba e Caldas Novas. Da mesma forma, alguns anos antes, a mesma posição geográfica do Município permitira que, por esforços de seus políticos e comerciantes se estabelecesse uma via de rodagem entre o Sul de Goiás e o Triângulo Mineiro, com a construção da ponte Afonso Pena²⁵. Por conta disso tudo, concluiu Amorim (2015) que:

Morrinhos, localizada no Sul, já desde longa data se destacava como um importante centro político, comercial e econômico tendo seus políticos sempre defendendo o progresso, ou seja, o avanço da produção e exportação para os mercados do Sudeste do país (AMORIM, 2015, p. 79).

Essa análise vai ao encontro da visão de Chaul (2002, p 165), para quem “a ascensão demográfica e econômica do Sul de Goiás transformou a região num exemplo, para a época, de progresso e modernidade do Estado, por meio de seu desenvolvimento comercial e urbano”.

²⁵ Sobre a Ponte Afonso Pena, assim afirmou Amorim (2015, p. 93): “Dr. Hermenegildo Lopes de Moraes Filho, desde 1895, empenhara-se para a liberação de recursos federais para a construção da Ponte Afonso Pena. José Xavier de Almeida, quando Deputado Federal, também atuou no sentido de obter a aprovação da lei para a liberação dos recursos necessários para a construção da referida ponte sobre o Rio Paranaíba, vital para as ligações comerciais do Sul e Sudoeste do Estado com o Triângulo Mineiro e daí com São Paulo”.

Todos os condicionantes empregados até aqui, explicam-se por conta do contraste que o progresso e o desenvolvimento, tão salientados, estabelecem com o retrato da Morrinhos da época da República Velha, em que a condição de "centro comercial e urbano progressista e desenvolvido" parece fazer parte de uma imagem da cidade que se queria, não da que se tinha então. Do ponto de vista da infraestrutura urbana, a imagem progressista vai de encontro à realidade da infraestrutura urbana apresentada nos relatos de cronistas e viajantes que estiveram na cidade entre 1890 e 1930. Como demonstração dessa contradição, escolhemos três relatos sobre a infraestrutura de Morrinhos no período analisado.

O primeiro relato é a crônica de viagem do advogado e professor paulista Joaquim de Almeida Leite Moraes²⁶. Escolhido Presidente da Província de Goiás no final de 1880, Leite Moraes viajou a cavalo de São Paulo para a capital de Goiás entre 27 de dezembro de 1880 e 1º de fevereiro de 1881, quando chegou ao destino e tomou posse do cargo que exerceu por pouco mais de um ano. Homem oriundo de uma camada urbana média e educada, Leite Moraes ainda trazia em suas impressões de viagem – transformadas em livro com o título "Apontamentos de Viagem" – a idealização do progresso e da modernização percebidas no olhar dos viajantes que visitaram o país nos séculos predecessores, conforme analisado no primeiro capítulo deste trabalho.

A crônica de viagem do Presidente provincial nos idos de 1880 permite-nos problematizar, em primeiro lugar, a alardeada posição geográfica privilegiada de Morrinhos, descrita por Silva (2006). Se tal posição teria possibilitado que – ainda no final da década de 1880 – Morrinhos tivesse acesso a equipamentos importantes de comunicação, como os correios e os telégrafos, se tornando uma rota privilegiada entre o interior de Goiás e os mercados do Sudeste, essa situação parece ter sido conquistada de forma muito rápida, ou, por outro lado, deve ser percebida a partir do espaço de experiência da própria época.

É o que aponta o relato da experiência de viagem de Leite Moraes aos sertões goianos, em que são recorrentes as observações a respeito da ausência de estradas, pontes e demais equipamentos fundamentais para a circulação de pessoas e mercadorias, que simplesmente inexistiam, tanto do ponto de vista dos padrões das Províncias mais

²⁶ Joaquim de Almeida Leite Moraes foi Presidente da Província de Goiás de 1º de fevereiro de 1881 a 09 de dezembro do mesmo ano, cargo do qual se demitiu por iniciativa própria, por considerar ter cumprido o objetivo da sua investidura, a de fiscalizar a eleição nos moldes da nova lei eleitoral – Lei 3.029/1881, conhecida também como Lei Saraiva – da qual foi signatário e defensor na imprensa paulista, como afirma em sua obra.

desenvolvidas da época quanto para os padrões atuais, fazendo com que todo deslocamento se transformasse numa verdadeira epopeia²⁷.

Chuvvas transformando os caminhos e picadas em lodaçais e lamaçais, quando havia caminhos e picadas, pois pelos relatos, não foram poucas as vezes em que a comitiva se perdeu por não distingui-los na paisagem; ausência de pontes nos rios e de locais de pouso e hospedagem; portos improvisados, entre outras dificuldades.

Um exemplo dessa dificuldade foi o relato da travessia do Rio Paranaíba, obrigatória para quem quisesse fazer chegar suas mercadorias ao Triângulo Mineiro ou aos mercados de São Paulo. A importância estratégica do rio foi apontada por Leite Moraes ao observar que a margem goiana do rio o porto de Santa Rita²⁸ “exporta para a Província de Minas milhares de reses; aí tem Goiás uma de suas mais rendosas recebedorias” (LEITE MORAES, 2011, posição 670). A importância do porto de Santa Rita, contudo, ainda não fora suficiente para a construção de um meio adequado de atravessá-lo, como o relato da travessia do Presidente provincial demonstrou:

Às sete e meia chegamos à barranca do majestoso Paranaíba, que está 50 m mais baixo que Casa Branca. Na margem oposta vê-se a pequena freguesia de Santa Rita e no respectivo porto a balsa tem de transportar-nos. O rio está na sua maior largura, maior que a do Rio Grande, e na sua extraordinária enchente; a correnteza de suas águas é correspondente ao seu volume; dir-se-ia vertiginosa. No porto da margem esquerda não pudemos embarcar, porque as águas o tomaram e o destruíram, e por isso tivemos de subir pela margem até um outro porto *improvisado* de véspera. Neste porto existem ainda vestígios e ruínas de um grande estabelecimento agrícola e pastoril. A balsa saíra do porto de Santa Rita e subira pela margem direita até perder-se de vista; ela tinha de ganhar a distância necessária para na sua *rodada* vir sair onde estávamos, e assim aconteceu depois de mais de uma hora de extraordinário esforço dos balseiros. [...] Era grandioso o espetáculo! A balsa era um pequeno mundo flutuante, que, dir-se-ia, boiava ao acaso, dirigido pelo destino! E

²⁷ Uma espécie de justiça deve ser feita às condições das estradas, pontes e demais meios e rotas de viagem encontradas por Leite Moraes em sua epopeia goiana. Os relatos de viagem pelos caminhos goianos até a capital não diferem em nada dos relatos de suas passagens pelo interior de São Paulo e Triângulo Mineiro. Partindo da capital de São Paulo, a viagem foi feita de trem apenas entre a capital e a cidade de Água Branca, distante cerca de 200 quilômetros. Todo o resto foi feito a cavalo, pelos caminhos e picadas de viajantes. Seu relato inicia pelo lamento de abandonar a capital já símbolo do progresso, nas suas palavras “A bela e querida cidade de São Paulo foge-nos e perde-se nos horizontes... o nosso abatimento é indescritível”. Apesar de ver na estrada de ferro o símbolo do progresso, é a própria capital de São Paulo que se materializa em sua concepção simbólica, pois, ainda nos arredores de São Paulo, antes de chegar às cidade de Jundiá e Campinas, observa que, “Ao atravessarmos o túnel, que dezenas de vezes temos atravessado, pareceu-nos que nos mergulhamos no desconhecido” (LEITE MORAES, 2011, posição 268 a 280). O túnel da estrada de ferro (antigo Túnel da Cachoeira e atual Túnel do Botujuru, situado na Serra de mesmo nome) demarca os limites da região metropolitana da capital de São Paulo, no atual Município de Francisco Morato, simbolizando, também, os limites do avanço da modernização e do progresso que a capital representava.

²⁸ Santa Rita do Paranaíba, atualmente Município de Itumbiara. Até o ano de 1852 a localidade era conhecida apenas como Porto de Santa Rita, quando se tornou o Distrito de Santa Rita do Paranaíba, pela resolução provincial nº 18, fazendo parte de Villa Bella de Morrinhos, condição que permanecerá até o ano de 1909, quando a Lei estadual nº 349, de 16 de julho de 1909 conferiu autonomia à localidade, que passou a se chamar Itumbiara no ano de 1943. Fonte: <<http://www.itumbiara.go.gov.br/site>>.

ninguém cogitou de um perigo possível; ninguém o receou, tal a confiança que ela inspirava a todos pela sua solidez manifesta. Subimos muito, rodamos outro tanto, até que *pisamos* terra goiana (LEITE MORAES, 2011, posição 657-664, grifos do autor).

Comparado com os relatos de travessia de outros rios e córregos na mesma viagem, a narrativa da travessia do Paranaíba pode ser considerada muito mais suave, mas ainda carregava as dificuldades descritas por viajantes que estiveram no sertão goiano quase um século antes, demonstrando o alargamento do espaço de experiências diminuindo o horizonte de expectativas até então, o que o relato de Leite Moraes criticava continuamente.

Espaço de experiência e horizonte de expectativas são categorias históricas empregadas por Koselleck (2006), que defendeu que elas:

[...] são duas categorias adequadas para nos ocuparmos com o tempo histórico, pois elas entrelaçam passado e futuro. São adequadas também para se tentar descobrir o tempo histórico, pois, enriquecidas em seu conteúdo, elas dirigem as ações concretas no movimento social e político (KOSSELLECK, 2006, p. 308).

O autor alertou que a relação entre as categorias não é direta, ou muito menos, de causa e efeito automático, pois:

Passado e futuro jamais chegam a coincidir, assim como uma expectativa jamais pode ser deduzida totalmente da experiência, uma vez feita, está completa na medida em que suas causas são passadas, ao passo que a experiência futura, antecipada como expectativa, se decompõe em uma infinidade de momentos temporais (KOSSELLECK, 2006, p. 310).

Homem da cidade, de educação burguesa e adepto dos valores do progresso que invertiam os princípios da relação do espaço de experiência e o horizonte de expectativas, as observações de Leite Moraes são condizentes com sua origem e *habitus*²⁹ social citadino e burguês, *locus* por excelência das experiências de transformação modernizantes definidas pelo ideal do progresso. Mencionamos isso como forma de entender que a narrativa de Leite

²⁹ O conceito de *habitus* é empregado a partir da forma como compreendida por Bourdieu (1983, p. 65), ou seja, “um sistema de disposições duráveis e transponíveis que, integrando todas as experiências passadas, funciona a cada momento como uma matriz de percepções, de apreciações e de ações – e torna possível a realização de tarefas infinitamente diferenciadas, graças às transferências analógicas de esquemas”. Setton entende o conceito de *habitus* como intrínseco ao de *campus*, enfatizando seu aspecto relacional, ou seja, estabelecendo uma relação entre o indivíduo e a sociedade e, apesar de não lhe escapar a interpretação à primeira vista por demais estruturalista, entende que essa relação é dialética, uma vez que “*Habitus* não pode ser interpretado apenas como sinônimo de uma memória sedimentada e imutável; é também um sistema de disposição construído continuamente, aberto e constantemente sujeito a novas experiências. Pode ser visto como um estoque de disposições incorporadas, mas postas em prática a partir de estímulos conjunturais de um campo. É possível vê-lo, pois, como um sistema de disposição que predispõe à reflexão e a uma certa consciência das práticas, se e à medida que um feixe de condições históricas permitir” (SETTON, 2002, p. 64-65).

Moraes (2011) em todo momento comparava sua própria realidade com aquela que se apresentava durante a viagem e que suas observações, recheadas de juízos de valor, apontavam para uma percepção de superioridade moral. Koselleck (2006), novamente, contribui para nossa compreensão ao analisar que:

O progresso reunia, pois, experiências e expectativas afetadas por um coeficiente de variação temporal. Um grupo, um país, uma classe social tinham consciência de estar à frente dos outros, ou então procuravam alcançar os outros ou ultrapassá-los. Aqueles dotados de uma superioridade técnica olhavam de cima para baixo o grau de desenvolvimento dos outros povos, e quem possuísse um nível superior de civilização julgava-se no direito de dirigir esses povos. Na hierarquia dos estamentos via-se uma classificação estática, que o impulso das classes progressistas deveria ultrapassar (KOSELLECK, 2006, p. 317).

A análise de Koselleck, nesse ponto, está se referindo à emergência da modernidade como sinônimo de progresso, em contraste com o mundo anterior, mas, como a própria citação permite interpretar, não se trata de apenas apor períodos históricos diferentes, mas diferentes temporalidades estabelecidas em um mesmo período, muitas vezes em uma mesma sociedade.

No caso em questão, um país com as dimensões do Brasil, com níveis diferentes de desenvolvimento e, ainda, em busca dos elementos identificatórios que completassem a transição de agrupamentos socioculturais diversos em um mesmo país e de uma nacionalidade que permitisse forjar a ideia de uma nação, unificada, tentando fazer desaparecer as diferenças na tentativa de se construir uma identidade nacional a partir da noção de civilidade (GUINSBURG; PATRIOTA, 2012).

É nesse sentido que, como já mencionamos acima, o olhar do viajante Leite Moraes (2011) sobre o interior do país praticamente reproduziu a visão dos viajantes analisados no capítulo anterior deste trabalho, um olhar superior para quem a paisagem consistia em um desafio a ser superado pela modernização exigida pelo progresso.

Cerca de um mês depois de ter iniciado a viagem, o Presidente provincial chegou a Morrinhos, descrevendo-a em seu diário, numa relato ao mesmo tempo realístico e desanimador, que segue transcrito em sua integralidade abaixo:

Pelas oito e meia horas da manhã do dia 23³⁰ partimos para Villa Bella de Morrinhos, onde chegamos às dez e dez caminhando até então três léguas. Ao entrarmos na povoação avistamos o seu *cemitério*³¹, e fomos vê-lo. Entra-se a cavalo

³⁰ 23 de janeiro de 1881.

³¹ O cemitério de Morrinhos, até 1918, se localizava onde hoje é a Praça Dr. Raul Nunes, conhecida como Praça da Fonte Luminosa, da qual se falará nos próximos capítulos.

por todos os lados naquele recinto sagrado; sepulturas revolvidas, muros em ruínas, tudo numa situação indescritível! **Fomos à casa do senhor Hermenegildo Lopes de Moraes, um dos mais abastados negociantes da Província, cidadão distinto por seu caráter, por suas qualidades morais e por seus serviços à causa pública. Por instâncias suas pernoitamos na sua casa. Morrinhos está edificada sobre uma várzea; as suas ruas estão alagadas e intransitáveis; ou água ou lama; casas pequenas e espalhadas; cadeia ordinária; igreja sofrível – perspectiva geral [de] decadência e abandono. Dir-se-ia que a vida, o trabalho, o progresso, a felicidade, tudo concentra-se apenas na casa onde estamos hospedados.** Recebi a visita do promotor da comarca, um tipo de *Wanguerve* desencarnado e cheio de traças. Era o advogado da justiça e o órgão da lei! Ainda bem que *nestas alturas* dispensam a lei e com ela a justiça... Aí passamos uma noite de fidalgos; dormimos uma só vez até o dia 24, e neste dia, pelas oito e meia da manhã, debaixo de chuva, despedimo-nos do nosso bom amigo, não obstante as suas instâncias para falharmos, ou ao menos esperarmos até que a chuva cessasse, e seguimos. Ao sairmos da povoação, atravessamos um pequeno córrego que a contorneia e que se achava intransitável. Aí estivemos mais de uma hora com os animais entolados e... o diabo a quatro. Finalmente, continuamos a viagem até o *Fundão*, sem novidade, onde chegamos às duas e quarenta e cinco da tarde e nos arranchamos num paiol aberto, sujo, imundo, pobre de milho, mas rico de palhas, de baratas e ratos (LEITE MORAES, 2011, posição 712-726, grifos nossos).

A descrição de Leite Moraes não se parece em nada com a de um “centro urbano moderno e progressista”, pelo contrário, contribuiu para a fixação daquela representação de atraso sobre a qual analisamos no capítulo anterior, além de introduzir uma personagem, Hermenegildo Lopes de Moraes, que será fundamental para a nossa análise, e sobre a qual, retornaremos mais adiante neste capítulo. Por enquanto, é necessário enfatizar que a narrativa de Leite Moraes (2011) foi feita a partir da visão da testemunha ocular com o olhar do estranhamento de mundos diferentes, enquanto que as representações feitas sobre a Morrinhos progressista do final do século XIX, invariavelmente, foram construídas décadas depois, ou mesmo após um século, com perspectivas e objetivos próprios.

Tal discrepância de construção de imagem leva-nos a analisar os dois pontos de vista a partir de duas hipóteses.

A primeira, já formulada, é que as transformações descritas por Fontes (1980) e Silva (2006) devem ter ocorrido muito rapidamente, uma vez que pouco menos de uma década antes, tanto a viagem de Leite de Moraes quanto seu contato com a cidade não mencionaram, em nenhum momento, os melhoramentos modernizantes como correios, telégrafo e, muito menos, estradas de rodagem. Sua narrativa é um apanhado de dissabores e desconfortos, provocada pela absoluta ausência de estrutura viária – rios sem pontes, pântanos não drenados, picadas de animais sem sinais de localização, ausência quase completa de locais de pouso ou hospedagem. Esse relato aponta para a continuidade da ausência do Estado na promoção de estrutura mínima para habitação e produção econômica, aliás, anotada frequentemente pelo viajante-político como tarefas a serem cumpridas em sua administração.

Alguns anos depois, em 1895, a Câmara Municipal de Morrinhos enviou correspondência ao governo estadual cobrando-o em relação a uma estrada que ligaria Morrinhos ao atual Município de Uberlândia, no triângulo mineiro, bem como uma ponte sobre o Rio Paranaíba³², evidenciando que, já às portas do século XX, a questão do transporte com os centros consumidores do Sudeste do país ainda era um problema para Goiás e Morrinhos em particular.

A segunda hipótese é que, ao ligar uma imagem de desenvolvimento e progresso ao fato de que finalmente o Município de Morrinhos se tornara ligada a outros estados, fato que, mesmo se visto como uma realidade em 1889 – o que estamos problematizando ao longo dos parágrafos anteriores – o progresso, relacionado à realidade do final do século XIX não era percebido como algo extensível ao conjunto de seus moradores, nem mesmo algo construído a partir de dentro, mas exterior, ou seja, vindo de fora.

Mas voltemos aos relatos que permitem que problematizemos a imagem de progresso e modernização de Morrinhos durante a República Velha.

O segundo relato é o do músico Bruno José Vieira, que fez uma descrição da área urbana do Município de Morrinhos no início do século XX que nada ficava a dever à descrição de centenas, talvez milhares de pequenas cidades e vilas no interior do Brasil no período. Segundo ele:

Em 1900, esta cidade nascia nas proximidades do córrego Maria Lucinda, na região onde ainda se encontra a casa que foi de seu Caetano. Bifurcando, expandia-se em direção ao antigo Largo do Rosário, depois Praça da Liberdade e hoje Praça Rui Barbosa. Nesse Largo havia uma capela inacabada, em honra a Nossa Senhora do Rosário. Daí seguia rumo ao Oeste, até a parte alta da cidade, próxima a um pequeno cemitério que não mais existe. O outro lado da expansão verificou-se nas adjacências da Igreja, insuflando-se também em direção ao Oeste. A rua do Comércio, hoje Rua Barão do Rio Branco, estabelecia o limite da cidade neste setor. Possuía o mesmo comprimento que ainda apresenta hoje, embora com casas esparsas, e dividia-se em quatro zonas: Centro, Brejo, Cerrado e Açude. Assim, a quem residia na parte baixa da cidade, dizia-se que morava no Brejo, e a quem residia na parte alta, que morava no Açude, e assim por diante. Estas denominações ainda são empregadas pelas pessoas mais antigas (VIEIRA, S/D, p. 16).

A descrição de Bruno Vieira aponta para um Município que, embora naquele momento já tivesse mais de vinte mil moradores, tinha uma área urbana bastante acanhada, cujo centro econômico, político e social estava em plena transição dos arredores da igreja matriz, situada na atual Avenida Coronel Pedro Nunes, para a rua Barão do Rio Branco,

³² Carta da Câmara Municipal de Morrinhos, em 29 de Outubro de 1895. À Diretoria de Instrução, Indústria e Terras e Obras Públicas. O original se encontra no Arquivo Histórico Estadual. Caixa n.º 5- Morrinhos. Uma transcrição da carta se encontra em Amorim (2015, p. 147/148).

denominada então como Rua do Comércio. O relato descreve um centro urbano de não mais de dez quadras, se estendendo, no sentido Leste-Oeste, da Rua Coronel Pedro Nunes até a atual Dr. Pedro Nunes, e no sentido Norte-Sul, da curvatura da Avenida Coronel Pedro Nunes ao redor do largo da Igreja Matriz Nossa Senhora do Carmo, até à atual Avenida Couto de Magalhães.

A imagem da área urbana de Morrinhos no ano de 1900 descrita pelo cronista Bruno José Vieira, cujo símbolo de centro urbano é a antiga Igreja Matriz visualizada na fotografia abaixo (Figura 6), aparentemente não difere muito do relato que o Presidente provincial Joaquim de Almeida Leite Moraes fez da cidade no início da década de 1880 e dá uma boa ideia da precariedade do que se poderia chamar de centro urbano de Morrinhos à época.

Figura 6 – Largo da Matriz Nossa Senhora do Carmo, de Morrinhos (c. 1890)



Fonte: Projeto Centro de Memória de Morrinhos/GO (2016)

Tal imagem é coincidente da encontrada no terceiro relato escolhido para nossa análise. Nesse caso, se trata de uma poesia memorialista intitulada *Morrinhos de Outrora*, publicada em 1939 por José de Nascimento no periódico local, *Jornal A Justiça*, do qual o autor era o redator, e que revelava a nostalgia pelo vilarejo pacato de sua infância, na virada

do século XIX para o XX:

Um grande rego d'água vinha do açude
E as largas bicas feitas de aroeira,
Mal emendadas de modo rude,
Faziam lama onde havia poeira

Nas noites negras, as ruas mortas
Eram difíceis de percorrer.
Havia vacas diante das portas,
Para dar leite ao amanhecer.

Apesar das intencionalidades e maneiras diferentes de narrar, bem como o *campus* e o espaço de experiência de cada um dos autores dos relatos analisados, estes apontaram para a mesma questão, a de que a imagem de pioneirismo que Morrinhos supostamente se revestiria como “centro urbano e comercial desenvolvido e progressista” – representada pela superação das dicotomias campo-cidade, antigo-moderno, presente-passado, tão presente na memória histórica do Município, construída posteriormente em relação à República Velha – não encontra respaldo na realidade; apresenta-se como uma invenção destinada a reconstruir a partir do presente o passado, dando ares modernizadores a um Município em que a projeção econômica e política se dava exclusivamente por conta do domínio dos coronéis (FONSECA, 1998).

A fotografia a seguir (Figura 7), retrata uma das principais bifurcações da área urbana de Morrinhos nos anos de 1920 e demonstra que, apesar da imagem fixada de progresso a realidade era a de um pequeno centro comercial de um Município agrícola.

Figura 7 – Av. Cel. Pedro Nunes: Bifurcação entre as Ruas Goiás e Barão do Rio Branco (1926)



Fonte: Projeto Centro de Memória de Morrinhos/GO (2016)

2.3 O Coronel Hermenegildo Lopes de Moraes e a Idealização da Origem Progressista de Morrinhos

Se a concepção atual de modernização urbana não se pode aplicar à realidade do Município de Morrinhos da virada do século XIX para o XX, mesmo que tal tentativa seja recorrente na fixação da memória histórica local, que insiste na imagem construída de uma Morrinhos progressista de então, como explicar essa idealização presente nas obras dos cronistas, memorialistas e historiadores locais? Mais do que a imagem de progresso a compor o imaginário, é importante entender a própria representação com a qual se está a trabalhar. Nesse sentido, é necessário que retomemos a menção ao Coronel Hermenegildo Lopes de Moraes, contida na citação de Leite Moraes (2011).

Em meio à descrição de uma Morrinhos cuja imagem destoava completamente do que o autor entendia ser a representação de progresso, sobre o Coronel as palavras são muito mais amenas, quase deferentes. Após destacar as “virtudes” pessoais do Coronel, Leite Moraes (2011, posição 715), distinguiu a paisagem “decadente” da cidade da residência do

Coronel, onde pernitoou, acrescentando ser o recinto o local em que, em toda Morrinhos, se concentra “a vida, o trabalho, o progresso, a felicidade”.

O Coronel Hermenegildo Lopes de Moraes ainda seria citado mais duas vezes no texto do Presidente provincial Leite Moraes, sempre como exemplo a ser seguido, como representante dos [raros] cidadãos “que representam a iniciativa, o trabalho, a constância, a dedicação a perseverança e energia de vontade” – em algumas poucas localidades de Goiás – e que, como os demais citados, “se destaca só pelo seu amor ao trabalho” (LEITE MORAES, 2011, posição 1008). A outra citação ao Coronel Hermenegildo é encontrada nas notas de rodapé originais da primeira edição publicada pelo autor, em que afirmou que “o senhor Hermenegildo foi um auxiliar muito importante da minha administração nos melhoramentos materiais realizados na estrada do Sul” (LEITE MORAES, 2011, posição 1070).

As referências ao Coronel Hermenegildo e alguns outros homens de negócios, bem como aos raros funcionários públicos no texto do diário de viagem de Leite Moraes se deram sempre como exemplos antitéticos do que seria o padrão, tanto dos goianos quanto das condições econômicas e sociais da Província em geral e das localidades em particular. Progresso *versus* abandono e decadência; empreendedorismo *versus* preguiça e indolência.

Na reconstrução imagética da história do Município de Morrinhos, no entanto, percebemos que há um movimento diferente, na medida em que as condições materiais da cidade – a ausência de infraestrutura urbana condizente com os ideais do progresso já presentes na narrativa do Presidente provincial Leite Moraes – desapareceram do discurso dos memorialistas e historiadores oficiais, a não ser quando recolocados como exemplos de nostalgia de ‘um tempo que não volta mais’.

É dessa forma que as descrições dos aspectos físicos da cidade contidas nos textos de Bruno José Vieira e de José do Nascimento, citados acima, devem ser percebidas e não como uma crítica à ausência de infraestrutura urbana básica, ou de ações do poder público, ou de dominação econômico-política das lideranças locais. A pobreza generalizada das pessoas, a falta de investimento de recursos públicos na melhoria das condições de vida, destacados na descrição feita de Morrinhos por Leite Moraes (2011) não impediu que o historiador e memorialista José Afonso Barbosa (2015a) afirmasse que “Morrinhos teve seu período político, econômico e social áureo entre os anos 1882-1930” (BARBOSA, 2015a, p. 36), talvez ecoando as palavras do cronista Joaquim Rosa, que ao passar pelo Município no início do século XX acreditou ser o seu povo um dos “mais progressistas de Goiás” (ROSA, 1974, apud AMORIM, 2015, p. 79).

A ênfase na reconstrução imagética de Morrinhos passou a ser a das relações interpessoais, não a das condições de vida da população. A relação de dominação exercida pelos coronéis – dos quais o Coronel Hermenegildo Lopes de Moraes foi o representante maior – também passou por uma transformação, assim como houve, também, uma reconstrução da representação da própria figura do chefe político e do sentido simbólico da dominação exercida.

Dessa forma, a imagem do Coronel Hermenegildo sobressai na memória histórica oficial do Município de Morrinhos, frequentemente se confundindo com sua própria fundação, extrapolando em muito os próprios Correa Bueno e o Capitão Gaspar Martins da Veiga, míticos fundadores do patrimônio que teria dado origem ao arraial Nossa Senhora do Carmo dos Morrinhos, nas décadas de 1830 e 1840³³.

Do surgimento oficial como patrimônio e arraial – 1845 – até o estabelecimento como Município autônomo se passaram várias décadas, as quais testemunharam as diversas mudanças de denominações e de *status* político que a localidade sofreu. A emancipação ocorreu no ano de 1882, quando a então Villa Bella de Morrinhos foi desmembrada do Município de Pouso Alto (atual Piracanjuba) e recebeu foros de cidade, equivalente hoje a Município autônomo e sede de comarca, sendo chamada apenas de Morrinhos.

Zilda Diniz Fontes (1980) narrou toda a trajetória da emancipação de Morrinhos, de patrimônio a Município³⁴, e foi, talvez, a principal responsável, entre os memorialistas da

³³ Zilda Diniz Fontes (1980) estabelece o início da década de 1830 como o momento em que a família Corrêa Bueno teria se fixado nas terras do atual Município de Morrinhos, tendo ‘doado’ terras e construído uma capela dedicada à Nossa Senhora do Carmo em 1833, em agradecimento por terem sido protegidos na nova terra (FONTES, 1980, p. 15/16). A capela construída teria sido a origem do povoado. A mesma autora aponta que no ano de 1845 o Capitão Gaspar Martins da Veiga doou 600 alqueires ao redor da capela inicial, constituindo o Patrimônio que deu origem ao arraial, depois vila de Morrinhos. Tanto a doação quanto o estabelecimento do arraial foram confirmados pelo Presidente provincial que, na Lei nº 3, de 31 de julho de 1845, estabeleceu: “Fica desmembrada da Paroquia de Santa Cruz e elevada a freguesia de Natureza Colativa, conservando a mesma marcação a Capela Curada de Nossa Senhora do Carmo dos Morrinhos” (FONTES, 1980, p. 16). Hamilton Oliveira (2006) confirma que nos registros da primeira metade do século XIX as famílias Correa Bueno e Martins da Veiga aparecem como posseiras iniciais e proprietárias de terras, juntamente com outras famílias pioneiras. A doação de terras que vieram a compor o Patronato e, posteriormente, o Município de Morrinhos, se explica, em primeiro lugar, pela forma como se dava a posse – via ocupação – e, posteriormente, a legalização das terras; em segundo lugar, aparentemente a ‘doação’ de grandes extensões de terras para a composição de patrimônios paroquiais pode ser explicada também pela extensão das terras inicialmente ocupadas pelas primeiras famílias de posseiros, como foi o caso do próprio Martins da Veiga, ao doar os 600 alqueires. Em seu estudo, Hamilton (2006) informa que os inventários *post-mortem* analisados por ele deram conta que apenas as 7 propriedades iniciais estabelecidas entre 1840 e 1870 deram origem a 113 propriedades de grandes extensões. Apenas uma delas – talvez a mais antiga – a fazenda Mimosa ou Mimoso, da qual Inácio Correa Bueno, um dos irmãos Correa Bueno originais, foi um dos primeiros proprietários (FONTES, 1980, 15), deu origem a 42 propriedades (OLIVEIRA, 2006, p. 50).

³⁴ Zilda Diniz Fontes (1980) reconstruiu a trajetória das mudanças de denominações e de status político de Morrinhos. Assim, ficamos sabendo que em 1845 a paróquia – e arraial – foi estabelecida pela Lei nº 3, de 31 de julho, com o nome de Nossa Senhora do Carmo dos Morrinhos e ligada ao Município de Santa Cruz de Goiás e à Comarca do Paranaíba; em 1855, o arraial foi elevado à vila com o nome de Villa Bella do Paranaíba, conforme

locais a contribuir para a fixação na memória histórica do Município a relação entre a emancipação e as ações do Coronel Hermenegildo.

Fontes (1980) explicou que a emancipação seguia o princípio já estabelecido nos processos anteriores, de se cumprir algumas obrigações no plano da infraestrutura urbana de modo a considerar a localidade apta à nova condição e status político. O não cumprimento das obrigações estabelecidas poderia acarretar a perda da nova condição e o retorno à anterior. Como exemplo, citou que num período anterior, em 1855, a localidade fora alçada à condição de vila, pela Resolução Provincial nº 2, com o nome de Villa Bella do Paranaíba. No entanto, por não ter cumprido obrigações constantes na Resolução, como construir “à sua custa a Cadeia e a Casa da Câmara, conforme planta dada pelo Presidente da Província” (FONTES, 1980, p. 17), Morrinhos foi “rebaixado” em 1859 a distrito de Santa Cruz.

Em 1882 a conquista da autonomia político-jurídica estava novamente ameaçada, também pelo não cumprimento de algumas condições previamente acordadas e que não foram cumpridas pela municipalidade. A forma como Zilda Diniz Fontes narrou o episódio indica que o Coronel Hermenegildo Lopes de Moraes, recém-chegado à localidade, não apenas foi importante para a própria conquista da autonomia em si, mas também para a manutenção definitiva dessa condição.

Graças aos esforços do Coronel Hermenegildo Lopes de Moraes³⁵ junto ao governo da Província, o Dr. Cornélio Pereira de Magalhães, Presidente na época, assinou a Lei nº 686 de 29 de agosto de 1882, elevando a Villa Bella de Morrinhos a cidade, com a denominação de Morrinhos. Mas a assinatura da Lei não trouxe modificação alguma para o lugar, nem mesmo nos despachos e ofícios emanados do governo e registrados no jornal da Província – “Semanário Oficial”. É que não tinha sido cumprida uma das cláusulas básicas da emancipação, contida na Resolução nº 517 de 07 de julho de 1874: **“a existência de um edifício público para escola de**

a Resolução provincial nº 2, de 05 de novembro de 1855, mas agora ligada à Comarca do Rio Corumbá. Pouso Alto (atual Piracanjuba) e o porto de Santa Rita do Paranaíba (atual Itumbiara) faziam parte de seu território, o que na prática, fazia com que o território de Villa Bella praticamente correspondesse a todo o Sul de Goiás, do atual Município de Santa Cruz de Goiás até limites Sul e Sudeste com Minas Gerais. Em 1859 a vila foi suprimida pela Resolução Provincial nº 6, de 19 de agosto e voltou ao status de arraial, com o nome de Nossa Senhora do Carmo de Morrinhos; a mesma Resolução era desmembrada de seu território o arraial de Pouso Alto (atual Piracanjuba). Novamente houve mudança de status e de configuração territorial em 1871, quando, pela Lei Provincial nº 463 de 19 de julho de 1871, foi restabelecida à categoria de vila – já equivalente a Município mas não sendo sede de comarca – passando a se chamar Villa Bella de Nossa Senhora do Carmo de Morrinhos. É somente com a Resolução nº 686, de 29 de agosto de 1882, que o Município é elevado à categoria de cidade e sede de Comarca, plenamente autônomo, com o nome de Morrinhos. (FONTES, 1980, pp. 15-17). O território atual de Morrinhos foi sendo alterado no início do século XX, com o desmembramento de localidades que se tornaram Municípios autônomos, como os atuais Municípios de Itumbiara, Buriti Alegre, Panamá, Goiatuba, entre outros.

³⁵ A grafia do sobrenome do Coronel Hermenegildo é diferente, dependendo do autor ou da fonte citada. No texto de 1970, “O Sobrado”, o autor Guilherme Xavier de Almeida, neto do Coronel escreve seu sobrenome como Moraes; da mesma forma o fazem Barbosa (2015a e 2015b) e Fonseca (1998). Já Zilda Diniz Fontes (1980) e Eron Amorim (2015) transcrevem como Moraes. A nossa opção foi manter a grafia como cada autor citado escreve, e transcrevendo no restante do texto como Moraes.

primeiras letras do sexo masculino”. Foi aí que entrou novamente em cena o Cel. Hermenegildo Lopes de Moraes oferecendo, no governo de Luiz Silvério Alves Cruz uma casa de sua propriedade para nela funcionar uma escola de ambos os sexos, a fim de que pudesse a Villa Bella de Morrinhos gozar de foro de cidade a que tinha sido elevada por Lei Provincial. Aceita a casa, pelo governo da Província, lavrou-se no “Cartório do tabelião Ernesto Augusto Ferreira Levergger a escritura de doação, no dia 07 de abril de 1887, nela assinando os doadores, Cel. Hermenegildo Lopes de Moraes e sua mulher, dona Francisca Carolina de Nazareth Moraes, Coletor das Rendas Provinciais – Tenente Antônio Dionizio Teixeira de Castro aceitando a doação em nome do governo da Província, e as testemunhas José Joaquim de Barros Toró e Pedro Nunes da Silva. **A partir daí é que Morrinhos passou a gozar verdadeiramente das prerrogativas de cidade.** (FONTES, 1980, p. 17-18)

Nascido em 1833 (FONTES, 1980, p. 37) na capital da Província, o Coronel Hermenegildo, de acordo com Maria Lúcia Fonseca (1998), ainda na juventude, se fixou na divisa entre as Províncias de Goiás e Minas Gerais, na margem goiana do rio Paranaíba, no arraial no entorno do Porto de Santa Rita de Paranaíba, que pertencia à Villa Bella do Paranaíba, como o Município de Morrinhos era chamado na época.

Natural da Cidade de Goiás, o Cel. Hermenegildo Lopes de Moraes fixou residência em Santa Rita do Paranaíba, onde consolidou seus negócios no ramo do comércio atacadista. Conta-se que boa parte de sua fortuna formou-se durante a Guerra do Paraguai, quando fornecia grandes quantidades de sal às tropas que ali passavam rumo à fronteira (FONSECA, 1998, p. 135).

Guilherme Xavier de Almeida, neto do Coronel Hermenegildo Lopes de Moraes, foi a fonte a partir da qual Fonseca (1998) construiu sua narrativa. Em artigo publicado na Revista da VI Festa de Arte de Morrinhos no ano de 1970, Almeida, além de confirmar a informação das atividades econômicas do Coronel em Santa Rita do Paranaíba, aponta o motivo pelo qual o Coronel teria se mudado, juntamente com sua família, para Morrinhos:

Nascido na cidade de Goiás, Capital da Província, Hermenegildo de Moraes dedicou-se bem cedo ao comércio, começando a prosperar em Santa Rita, onde já se havia fixado quando rompeu a Guerra do Paraguai. Pelo porto então existente naquela cidade ribeirinha, passavam as forças militares, a caminho da fronteira de Mato Grosso com o Paraguai. Hermenegildo, já então negociante atacadista, vendia-lhes grandes quantidades de sal, que mandava trazer das cidades próximas de São Paulo pelas suas numerosas tropas de muare. Já era, pois, um comerciante abastado quando transferiu sua residência para Morrinhos, nos últimos anos da década de 1870, em busca de um clima saudável para sua família, ameaçada pela malária, que naquele tempo, em razão da contiguidade do rio, grassava em Santa Rita do Paranaíba (ALMEIDA, 1970, s/n).

Zilda Diniz Fontes (1980) observou que, ao se fixar em Santa Rita, além do comércio, o Coronel Hermenegildo também administrou o porto local, origem da própria localidade e, dada a movimentação de cargas entre Goiás e demais Províncias que acontecia já

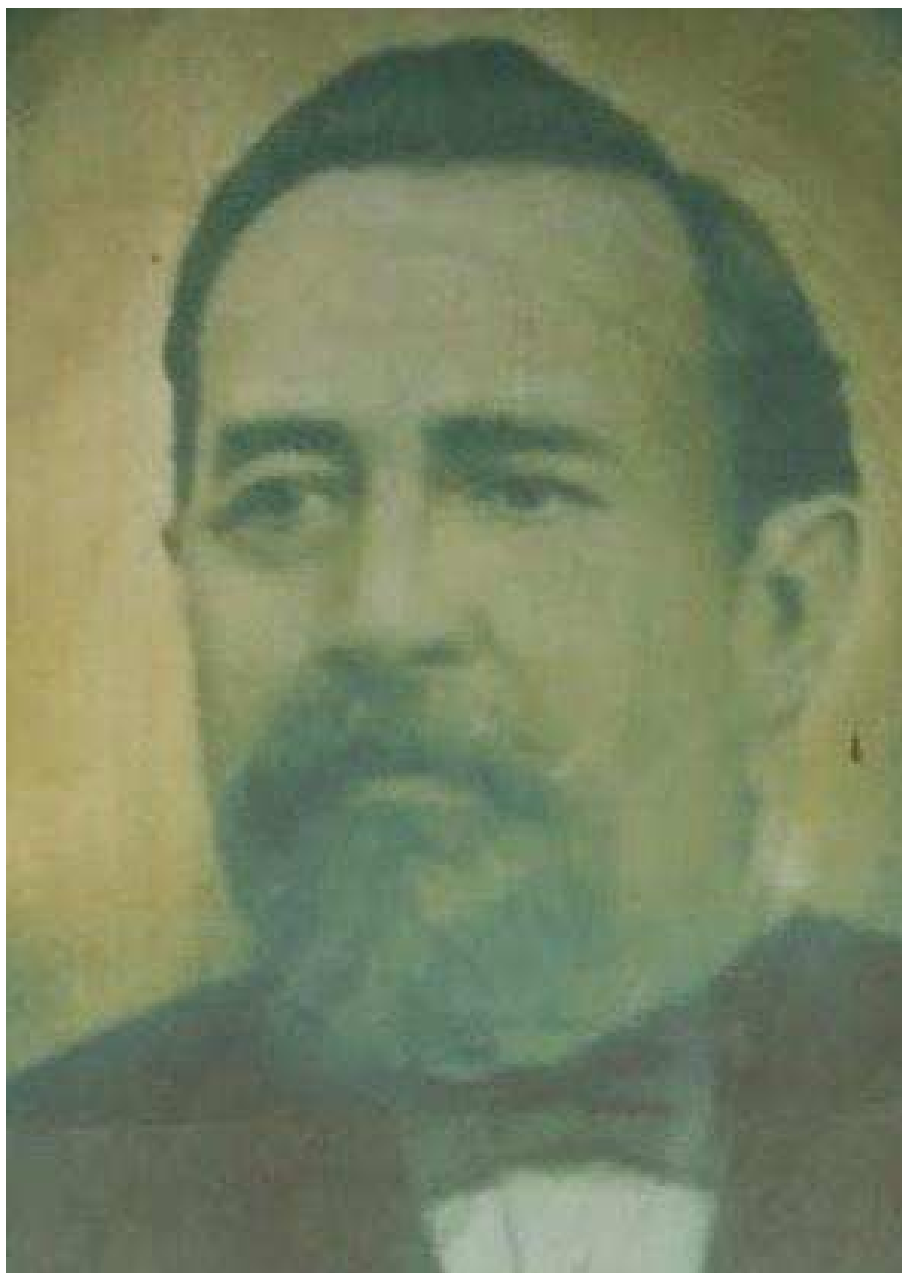
desde meados do século XIX, tanto pela cobrança de impostos quanto pelas próprias taxas de travessia que eram cobradas, não é demais supor que a própria função de administração portuária tenha sido a base a partir da qual se explica parte da acumulação econômica do Coronel Hermenegildo. E que foi significativa, pois ao mudar para Morrinhos, o Coronel era “Já dono de grande fortuna, na qual se incluíam mais de 30 fazendas e escravos” (FONTES, 1980, p. 37).

Maria Lúcia Fonseca mostrou que, com todo esse capital acumulado, o Coronel Hermenegildo:

Instalou-se em Morrinhos no final de 1870 e, sem abandonar a atividade comercial, passou a emprestar dinheiro, em Goiás e no Triângulo Mineiro. A fortuna do Cel. Hermenegildo, possivelmente era a maior de Goiás, na época, conforme Maria Amélia Garcia de Alencar (1993, p. 77) (FONSECA, 1998, p. 135).

A descrição da trajetória de Hermenegildo Lopes de Moraes é importante para a análise da forma como, posteriormente, se construiu a identificação imagética do Coronel com Morrinhos. Embora natural da capital e tendo feito fortuna em outra localidade – Santa Rita do Paranaíba – mesmo esta sendo geograficamente localizada no limite do território da então Villa Bella de Morrinhos, foi em relação à própria área urbana do Município que se fixou a imagem do Coronel. Com pouco mais de quarenta anos e bastante vigoroso, como se pode ver na fotografia abaixo (figura 8), a presença do Coronel Hermenegildo modificou a cena política e econômica em Morrinhos até sua morte, cerca de trinta anos depois. É o que apontam os cronistas e historiadores que se dispuseram a analisar o cotidiano do Município no período final do Império e durante a República Velha.

Figura 8 – Coronel Hermenegildo Lopes de Moraes (c. 1880)



Fonte: Projeto Centro de Memória de Morrinhos/GO (2016)

Os três autores com os quais estamos dialogando – Almeida (1970), Fontes (1980) e Fonseca (1998) – apontam que a mudança de domicílio do Coronel Hermenegildo para Morrinhos se deu na década de 1870³⁶ e a causa foi o surto de malária que atingia Santa Rita

³⁶ Há aqui também uma divergência que merece destaque. Maria Lúcia Fonseca (1998) escreveu, primeiro, que teria sido no final de 1870, depois que foi por volta de 1870 (FONSECA, 1998, p. 135), sem deixar claro se estava se referindo ao ano de 1870 ou à década de 1870. Já Guilherme Xavier de Almeida fala que foi “nos últimos anos da década de 1870” (ALMEIDA, 1970, s/n). Veremos que Zilda Diniz Fontes (1980), com base no registro de propriedade das residências compradas na cidade, estabelece o ano de 1874 (FONTES, 1980, p. 38).

do Paranaíba. Uma diferença de informação, que praticamente não altera a própria narrativa das causas da mudança, é em relação aos afetados pelo surto de malária.

Almeida (1970) afirmou que a família estava ameaçada; Fonseca (1998, p. 135), baseada na narrativa de Almeida, interpretou o motivo da mudança “em consequência da frágil saúde de sua mulher”; já Fontes (1980, p. 137) afirmou que o Coronel “desorientado com a perda de muitos braços e com graves prejuízos, resolveu mudar-se”.

A mudança para Morrinhos, no entanto, não foi automática, nem planejada anteriormente, ao crer na informação que nos chegou pelo relato de Fontes (1980). De acordo com a autora, por conta do surto de malária, a intenção do Coronel era mudar para Pouso Alto (atual Piracanjuba), e a decisão de ficar no meio do caminho, na área urbana de Morrinhos, se deu por acaso, pois, ao viajar para a localidade de Pouso Alto,

[...] em Villa Bella de Morrinhos fez parada para rever amigos. Um deles, Raimundo Nonato, aconselhou-o a adquirir propriedade aqui e em 16 de dezembro de 1874 recebia o Cel. Hermenegildo a escritura de duas casas de morada de Cândido Martins Pereira e Lucinda Cândido da Silva, situadas no Largo da Casa da Câmara (FONTES, 1980, p. 38).

Mas analisemos o impacto da presença do Coronel na nova localidade, começando pela questão política. Maria Lúcia Fonseca (1998) fez uma ressalva quanto à possibilidade de se estabelecer uma relação automática entre capital econômico e exercício do poder político, pelo menos em Goiás, visto que “A historiografia goiana dá conta de que o poder econômico por si não garantia posição de destaque na política” (FONSECA, 1998, p. 135). Em relação ao Coronel Hermenegildo e Morrinhos, no entanto, a autora observou que houve uma exceção a esse princípio, pois a influência política do Coronel parece ter sido estabelecida rapidamente na nova localidade, se espraiando para toda a Província de Goiás de forma duradoura.

No caso de Morrinhos a situação parece ser outra, pois ali existia um Coronel caracterizado, em primeiro lugar, como um grande possuidor de dinheiro, numa época em que a economia do Estado era bastante frágil. Ele foi o precursor do grupo político de Morrinhos. [...] A influência política do Cel. Hermenegildo, segundo a bibliografia existente, era tão grande quanto seu poder econômico. Foi o primeiro Intendente de Morrinhos e Vice-Presidente do Estado em todos os quadriênios até a sua morte (Moraes, 1974) (FONSECA, 1998, p. 135).

A fala de Fonseca foi baseada na narrativa de Guilherme Xavier de Almeida (1970), que buscou reconstruir a trajetória política do avô nos primeiros anos após fixar residência na nova localidade. Almeida (1970) apontou duas situações que demonstravam o

poder político do Coronel Hermenegildo. A primeira situação, já apontada por Fonseca (1998) na citação anterior, dizia respeito ao exercício pessoal do poder do Coronel na política provincial, colocado por Almeida (1970) como resultado de um tipo de carisma próprio.

Dotado de grande simpatia pessoal, avesso a violências e a qualquer abuso do poder econômico, o Cel. Hermenegildo foi alargando, aos poucos, o círculo de suas relações e amizades, até se tornar um dos chefes políticos mais prestigiosos no Sul da Província, nos últimos anos da Monarquia. Com o advento da República, o seu prestígio consolidou-se e estendeu-se a tal ponto que passou a ser eleito vice-Presidente do Estado em todos os quadriênios que se sucederam até a sua morte, tornando-se, de certo modo, vice-Presidente vitalício de Goiás. Mas nunca aceitou mandatos legislativos. Achava que estes eram mais adequados a pessoas entendidas em leis e exercitadas na arte de falar em público (ALMEIDA, 1970, s/n).

As questões de ordem econômica trazidas para o debate por Almeida (1970) serão mais bem discutidas posteriormente neste capítulo, mesmo que possamos, desde já, problematizar a pretensa dissociação preconizada por Almeida do capital econômico do Coronel e sua atuação política, relacionando-a apenas ao carisma pessoal do novo líder local, baseado em sua “simpatia pessoal”. Há uma grande probabilidade de que, tal como a reconstrução imagética de Morrinhos ao longo do tempo implicou na reformulação da personalidade e da presença pessoal do Coronel Hermenegildo, a reconstrução da memória do mesmo por seu neto Guilherme Xavier de Almeida, para além da afetividade própria dos laços familiares, passou por uma “gestão da memória” na medida em que a memória individual e familiar se transformou em uma memória compartilhada, pública (SEIXAS, 2006, p. 103).

Envolvido desde cedo com a política por onde passasse, desde sua chegada a Morrinhos, em meados da década de 1870, o Coronel Hermenegildo dominou pessoalmente a política local por trinta anos até sua morte, mas continuou influenciando o grupo constituído por ele por mais vinte e cinco anos.

Além das funções de Vice-Presidente da Província de Goiás, que exerceu praticamente de maneira ininterrupta de 1886 a 1905, em Morrinhos o Coronel Hermenegildo atuou como membro da intendência trina local nos anos de 1890 e 1891, tendo sido o Presidente da mesma. Com o fim da intendência trina, foi Intendente de Morrinhos duas vezes, nos períodos de 1891 a 1893 e, posteriormente, de 1898 a dezembro de 1903.

Talvez possamos recolocar a discussão da influência e carisma³⁷ pessoal do Coronel Hermenegildo na política local e estadual numa outra perspectiva ao trazermos para o

³⁷ Apesar da maioria dos autores relacionarem o fenômeno do Coronelismo ao poder econômico – com raras exceções, geralmente grandes fazendeiros – e o exercício do mandonismo baseado na violência física, Nasr Fayad Chaul (1998) observa que na historiografia goiana que aborda o Coronelismo, pelo menos três autores

debate a informação de que, de acordo com o inventário *post-mortem*, o Coronel, ao morrer em 1905, era credor do Estado num valor equivalente à receita global do Estado de Goiás daquele ano inteiro: 740:000\$000 (setecentos e quarenta contos de réis) (OLIVEIRA, 2006, p. 157) em títulos da dívida pública do estado³⁸, enquanto a receita do Estado foi de 740:015\$357 (AMORIM, 2015, p. 76). E esses títulos representavam pouco mais de um terço de seus bens, como veremos mais adiante.

Não temos como afirmar, pela ausência de fontes, a relação entre o Coronel Hermenegildo e os detentores de cargos públicos do ponto de vista do financiamento de campanhas políticas, mas é possível levantar a tese de que sendo detentor de títulos da dívida pública de valores tão expressivos, seria conveniente ter seu apoio a cada eleição. Tanto Maria Lúcia Fonseca (1998) quanto Maria Augusta S. Moraes (1974) esposaram a tese de que a liquidez do Coronel Hermenegildo – disposto a financiar o governo da Província, então carente de recursos – pode ser um dos fatores a explicar a ascensão política do Coronel, fora do centro do poder, a cidade de Goiás, mesmo sendo oriundo dela, como os principais membros do seu grupo, os genros Pedro Nunes e José Xavier de Almeida.

Essa tese também é reforçada pelo próprio texto de Guilherme Xavier de Almeida (1970), ao narrar um episódio no início da República. Segundo ele:

E foi o caso que líderes da Capital do Estado vieram a Morrinhos para, de acordo com o Cel. Hermenegildo, escolherem a chapa dos representantes goianos à Assembleia Nacional Constituinte, que iria fazer e promulgar a primeira Constituição Federal do Brasil. (ALMEIDA, 1970, s/n)

O local dos acordos realizados pelo Coronel Hermenegildo era, frequentemente, sua própria casa, a mesma a quem o citado Presidente provincial, Joaquim de Almeida Leite Moraes – querendo destacar o papel social e político do Coronel – se referira como oásis de prosperidade e progresso em meio ao atraso reinante na localidade.

A casa, que ficou conhecida como “O Sobrado” – mesmo título da crônica de Guilherme Xavier de Almeida –, ainda imponente quase um século depois da passagem do Presidente provincial, e que acabou por incorporar de tal maneira a personalidade de seu dono

destacam a existência de tipos diferentes de coronéis, como Maria Augusta Sant’Anna de Moraes (1974) apresenta a história de Leopoldo de Bulhões, um profissional liberal oriundo do meio urbano. E também Luis Palacín (1990) e Maria Cristina Machado (1990), cujos trabalhos já apresentam nos títulos seus objetos de estudo (Padre João e Pedro Ludovico), e vão buscar em Max Weber (1999) a inspiração para a construção de uma tipologia cujo carisma pessoal é a principal marca de suas trajetórias coronelísticas, mesmo que, à exemplo de Pedro Ludovico, também tenham origem na posse da terra ou (ambos) tenham, vez por outra, empregado o exercício da violência como elemento de convencimento e mando.

³⁸ O inventário foi concluído e homologado apenas em 22 de junho de 1921.

a ponto de, como fonte histórica, adquirir autonomia e ‘falar’ por si mesma (FONSECA, 1997), permitiu que Almeida afirmasse com naturalidade: “Ora, politicamente, na época, Morrinhos era o Sobrado, e o Sobrado era o Cel. Hermenegildo Lopes de Moraes” (ALMEIDA, 1970, s/n). E se o Coronel e o sobrado eram um só, a fotografia abaixo (Figura 9), tirada por ocasião da morte do Coronel, em 1905, mostra a propriedade de luto pela perda de seu dono, que é o simbolismo das duas faixas negras horizontais, como era comum na época.

Figura 9 – O Sobrado, com duas faixas pretas horizontais, indicando luto pela morte do Coronel Hermenegildo Lopes de Moraes (1905)



Fonte: Fontes (1980, p. 78)

A presença do Coronel em Morrinhos representou a configuração de um novo enredo, em que a imagem de uma cidade atrasada e sem infraestrutura urbana desapareceu, assim como desapareceram os traços de pobreza e miséria, pois – a se basear na leitura dos memorialistas com os quais estamos dialogando – muitos morrinhenses passaram a se ver representados pelo Coronel, e sua riqueza e prosperidade econômica e política se tornaram ativos compartilhados por todos. Foi dessa forma que, na medida em que consolidava seu poder político, o Coronel Hermenegildo Lopes de Moraes cimentou as bases para a criação do “grupo político de Morrinhos”, que dominou quase todo o Sul de Goiás, o qual, na verdade,

era composto de sua própria família e alguns (poucos) clientes e correligionários (FONSECA, 1998, p. 135).

Itami Campos (1987) e Fonseca (1998) contribuíram para a compreensão de que o Coronel Hermenegildo se tornou poderoso o suficiente para manter grande influência, mesmo na capital, articulado com as oligarquias que dominavam a política goiana desde a segunda metade do século XIX, dos Bulhões aos Caiados, ao mesmo tempo em que conseguiu manter certa autonomia e mesmo independência. Essa condição o fez flertar brevemente com a possibilidade de estabelecer a hegemonia de seu próprio grupo com a aliança feita com José Xavier de Almeida³⁹, que governou o Estado entre 1901 e 1905, fazendo os sucessores seguintes, mas sendo abatido em 1909, com a chamada “Revolução de 1909”, uma reação das oligarquias tradicionais que retornaram ao poder impedindo a posse do Governador eleito Hermenegildo Lopes de Moraes Filho, filho do Coronel e alguns anos depois de sua morte.

Anos mais tarde o “grupo de Morrinhos” retornaria ao poder no governo estadual ainda mais uma vez, com a eleição do Coronel Alfredo Lopes de Moraes em 1929, mas que renunciaria em julho de 1930, poucos meses antes da tomada do poder pelo interventor Pedro Ludovico, por conta de “pressões exercidas pelo grupo caiadista”⁴⁰, conforme supôs Fonseca (1997, p. 111).

³⁹ Sobre o governo de José Xavier de Almeida e a *Revolução de 1909*, bem como sua aliança com Hermenegildo Lopes de Moraes, duas obras já são consideradas clássicas na historiografia local: a de Itami Campos, (1987) e, Maria Luíza Rosa (1984). Outra obra, mais recente, feita a partir do viés da análise genealógica é a de Victor A. Jardim de Amorim (2015). Todas se encontram na bibliografia.

⁴⁰ Maria Cristina Machado (1990) observa que, embora ligada à oligarquia dos Caiados, a candidatura de Alfredo Lopes de Moraes em 1929 foi saudada pelos oposicionistas como uma vitória de seu grupo, tanto que não lançaram candidatos, “uma vez que em sua chapa foram expurgados todos os membros da família Caiado” (MACHADO, 1990, p. 51). A contradição aparente é explicada pela autora como uma estratégia caiadista de evitar uma intervenção em Goiás pelo governo federal, solicitada em 1927 devido à forma violenta como o governo dos Caiados reprimia as manifestações oposicionistas. Itami Campos (1987) dá outra versão para o pedido de intervenção. Segundo ele, “o poder judiciário, através do Superior Tribunal de Justiça, considerou-se sem condições de funcionamento, dada a interferência do poder executivo. Solicitou, então, à Presidência da República intervenção federal em Goiás” (CAMPOS 1987, p. 45). Enquanto Campos (1987) interpretou que não houve intervenção em Goiás, posto que a forma como a crise se resolveu decorreu do rearranjo das forças políticas locais, Machado (1990) considera que o veto federal à candidatura de um membro da família Caiado (Lincoln Caiado) com a consequente candidatura de Alfredo Moraes foi, de fato, uma *intervenção branca*, dado o grau de independência do Coronel e político de Morrinhos em relação ao poder central estadual, reproduz matérias jornalísticas da época como fonte, veiculadas no jornal *Voz do Povo*, da então capital goiana, e no jornal *Lavoura e Comércio*, do Município de Uberaba, Minas Gerais. Do jornal *Voz do Povo*, reproduzimos trechos de duas matérias, que apontam mais para a conciliação percebida por Campos do que para intervenção ou confronto, mesmo que *branco*. A primeira publicação é de 28/12/1928: “Todos os goyanos então fartos de saber que a candidatura de Alfredo de Moraes a Presidente do Estado foi o resultado da intervenção, não armada, como receiavam os dirigentes, ao ponto de lhes causar arrepios a simples ideia de sua realização; mas amistosa e diplomática, emanada de quem pode mais do que as baionetas e os esbirros da política estadual”. A segunda de 25/01/1929: “Ninguém ignora que a candidatura Alfredo de Moraes à Presidência do Estado foi imposta ao Senador Caiado, devido à campanha dos oposicionistas à Olygarchia Caiado”. Do jornal *Lavoura e Comércio*, publicada em 09/06/1929: “O governo Alfredo de Moraes é a Esperança bendita que desce de Morrinhos, não com o facho da revolta e da vingança, mas com a bandeira auri-verde da ordem e progresso” (MACHADO, 1990, p. 52).

Maria Lúcia Fonseca (1997) enfatizou esse caráter de independência da família Lopes de Moraes ao mencionar a passagem por Morrinhos do líder da oligarquia governante do Estado em 1925, Senador Totó Caiado, reunindo tropas para lutar contra a Coluna Prestes. O líder do grupo de Morrinhos, Coronel Alfredo Lopes de Moraes, Senador Estadual e futuro Governador do Estado, inicialmente estava decidido a não fornecer homens para a campanha do líder político da capital.

Joaquim Rosa descreveu da seguinte forma esse evento:

Aconteceu que naquele ano de 1925, acampou no Largo da Matriz, o batalhão patriótico composto de bate-paus, jagunços e a fina flor dos desordeiros goianos ou vivendo em Goiás, sob o comando em chefe do Senador Antônio Ramos Caiado. Vinha sua excelência de município em município recolhendo voluntários que os chefes locais deveriam entregar, obrigatoriamente, para a defesa da legalidade ameaçada pelos revoltosos de 1922 e 1924, a que mais tarde se juntaria o Capitão Luiz Carlos Prestes. Precedeu a chegada do batalhão, um despacho telegráfico do comandante, fixando a quota de voluntários de Morrinhos. O Senador foi informado que a cidade não forneceria voluntário algum, nem nada. Morrinhos não dará voluntários, confirmavam os “gros-bonets” da política local, certo: “Daqui não sairá ninguém!”. Teimavam: “Ninguém!” (ROSA, 1974 apud FONSECA, 1997, p. 108-109)

Após negociações feitas pessoalmente por Totó Ramos, o Coronel Alfredo concordou em ceder homens para combater a Coluna Prestes, mas estabeleceu a condição de comandá-los pessoalmente, fazendo com que, na prática, fossem duas as tropas, cada uma com seu líder próprio, o que Fonseca (1997, p. 109) interpretou como uma afronta ao chefe da oligarquia caiadista estadual, mas não a ponto dele romper com o líder morrinhense.

O poder e a influência política do Coronel Hermenegildo Lopes de Moraes, portanto, transcendeu ao próprio e foi suficiente para que seus filhos, genros, netos e associados – enfim, os que compunham seu “grupo de Morrinhos” – dominassem a política local até a década de 1930, permitindo que alguns transpusessem as fronteiras do Município e até da Província, depois Estado. Guilherme Xavier de Almeida (1970) descreveu a trajetória política dos familiares, mas relacionou o exercício de suas funções eletivas ao empenho pela boa educação do Coronel Hermenegildo e o “espírito público” dos tios.

[O Coronel Hermenegildo] Teve cinco filhos, Hermenegildo, Francisco, Alfredo, Amélia Augusta e outro falecido muito criança, tendo nascido os dois primeiros em Santa Rita e os três últimos em Morrinhos. Empenhou-se na sua educação, desejoso que os varões fizessem o curso superior. Foram mandados para São Paulo, onde estudaram preparatórios e ingressaram na Faculdade de Direito do Largo do São Francisco. Hermenegildo e Alfredo formaram-se, mas Francisco abandonou os estudos no segundo ano. Todos entraram na vida pública. O Dr. Hermenegildo Lopes de Moraes Filho foi muitas vezes Deputado Federal e morreu no exercício do seu segundo mandato de Senador da República, em 1925, aos cinquenta e cinco anos

de idade. O Cel. Francisco Lopes de Moraes, orador imaginoso, de voz sonora, foi Deputado Estadual, apenas numa legislatura. E o Dr. Alfredo Lopes de Moraes foi Intendente Municipal de Morrinhos, Senador Estadual, Deputado Federal e Presidente do Estado (ALMEIDA, 1970, s/n).

Ocuparam funções eletivas, como as de Governador (Presidente do Estado), Senador, Deputado Federal, Deputado Estadual, Intendente (depois Prefeito) de Morrinhos, Vereadores. Foram frequentemente nomeados também para cargos públicos, como juiz e juiz de paz, entre outras, que exigiam, mais do que a formação ou conhecimento adequado, influência política. O próprio Guilherme Xavier de Almeida – filho de José Xavier de Almeida e neto do Coronel Hermenegildo – advogado e poeta, foi Deputado Estadual entre 1933 e 1936⁴¹, Prefeito nomeado de Morrinhos de 1936 a 1945 e Deputado Federal de 1946 a 1955, tendo ocupado, posteriormente, uma sinecura na justiça estadual em Morrinhos até a aposentadoria, em 1973 (BARBOSA, 2015a, p. 103). Foi o último descendente direto a manter a tradição familiar.

A menção de Guilherme Xavier de Almeida à boa educação recebida pelos filhos do Coronel Hermenegildo como responsável pelos seus voos políticos apontam para duas questões.

A primeira, a visão idealista ou mesmo romântica do autor em depreender que o envio dos filhos para outros estados, ou mesmo para outros países, dependia da importância que os pais atribuíam à educação formal. Desse ponto de vista, todos os pais preocupados com o futuro dos filhos agiriam da mesma forma. O irmão de Guilherme Xavier, José Xavier de Almeida Júnior, no livro “Memórias e Lembranças” (1971), rememorou a Morrinhos de sua infância e, talvez, de sua imaginação; apresentou a mesma visão idealista e romântica de uma cidade preocupada com a educação de seus filhos, ao retratar, com nostalgia, essa “terra hospitaleira para todos aqueles que traziam o seu trabalho. **Cuidadosa na educação de seus filhos, [e que] há cinquenta anos começou a mandá-los estudar**, desde os preparatórios, antes em São Paulo e Rio, depois em Uberaba, Ouro Preto, Belo Horizonte” (ALMEIDA JR apud FONTES, 1980, p. 161, grifos nossos).

O caso é que Morrinhos não enviou muitos filhos para estudar fora de seus limites territoriais e mesmo as possibilidades de alfabetização locais, não lograram atingir um número expressivo dos que estavam em idade escolar. Maria Lúcia Fonseca (1998) nos ajuda a compreender essa situação. Primeiramente, a autora observou que, numa comunidade pequena

⁴¹ De acordo com Chaul (1988, p. 146), Guilherme Xavier de Almeida foi cassado, juntamente com outros dois Deputados, em 1936 pelo Tribunal Eleitoral por “celebrar contratos com a administração federal, estadual e municipal após terem sido diplomados, o que feria a legislação eleitoral”.

como Morrinhos, a relação entre as diversas classes sociais ao longo da primeira etapa de escolarização era corriqueira, principalmente pela escassez de equipamentos de ensino na cidade no final do século XIX, todos públicos⁴²:

Como existiam apenas duas unidades de ensino – uma para cada sexo – e sendo ambas públicas⁴³, nela encontravam-se tanto crianças e adolescentes anônimos quanto aqueles ligados aos setores dominantes. Por exemplo, Amélia Augusta de Moraes, Alfredo Lopes de Moraes, Pedro Nunes da Silva Filho e Francisco Nunes da Silva dividiam os bancos escolares com outros moradores do Município, cujos nomes encontram-se registrados nos documentos antigos, perdidos no tempo, entre tantos outros (FONSECA, 1998, p. 167).

Ao que parece, ter as escolas não garantia a escolarização básica de todos e, muito menos a frequência (FONSECA, 1998, p. 152/153). A mesma autora apontou que, em 1920, a quantidade de pessoas alfabetizadas em Morrinhos era de pouco mais de vinte por cento da população, 4.047 pessoas em um universo de cerca de 24.000 habitantes, sendo que as mulheres – que, mesmo na família do Coronel Hermenegildo, ao contrário dos homens, não foram enviadas para estudar fora – representavam pouco mais de um terço dos escolarizados, 1.303 mulheres para 2.744 homens. Sendo mais detalhista, Fonseca, ao analisar os números, concluiu que “o coeficiente de alfabetizados para cada 1.000 habitantes, de 7 a 14 anos, era de 119 pessoas, e de 260, para os de 15 anos acima” (FONSECA, 1998, p. 152), o que demonstra que, pouco depois de se iniciar o novo século, a situação havia se tornado ainda pior em relação à última década do século XIX.

Todavia, independente de quem frequentasse as aulas nas escolas de educação básica locais, mesmo entre os filhos dos ricos apenas os meninos seguiam os estudos, indo para outros estados e mesmo o exterior. Ao buscar se contrapor à ideia do atraso em Goiás no final do século XIX, Nasr Fayad Chaul (2002) apontou como fato positivo, e evidência de uma visão de progresso e modernização estabelecida, que durante a República Velha:

[...] muitos dos homens que dirigiram a política local, [...] eram bacharéis, médicos, engenheiros, farmacêuticos e outros profissionais liberais, sintonizados com o

⁴² Fonseca (1998, p. 155) explicou que a continuidade dos estudos em Morrinhos para a maioria das crianças era impossibilitada pela ausência de uma escola secundária, o antigo ginásio, que se tornou realidade na cidade na década de 1930, com a fundação da Escola Normalista e o Ginásio Senador Hermenegildo de Moraes, ambos pela iniciativa e financiamento da viúva do Senador Hermenegildo, dona Maria Amabini de Moraes, conhecida na cidade como Dona Fiica, que morreu aos 107 anos, em 1983. Por outro lado, apresenta como hipótese que a convivência entre crianças de classes sócias diferentes, possibilitada pela escola pública no final do século XIX, praticamente desapareceu com o surgimento das escolas particulares, na década de 1920, bem como a criação do Grupo Escolar do Estado, para onde os filhos das classes abastadas passaram a ir já na alfabetização (FONSECA, 1998, p. 167-168).

⁴³ Zilda Fontes (1980, p. 18) demonstrou que essa única escola existiu graças à doação do próprio Coronel Hermenegildo, quando da elevação do status da povoação à cidade, em 1882.

progresso e o desenvolvimento do país, pontos fundamentais a qualquer projeto de governo, ansiados por qualquer grupo, dentro ou fora do poder (CHAUL, 2002, p. 146).

O tipo de formação descrito por Chaul encontra correspondência na narrativa que estamos construindo sobre Morrinhos, em relação à segunda ou terceira geração dos mandatários locais. Como Almeida (1970) também apontou, o Coronel Hermenegildo empenhou-se por mandar os filhos estudarem fora para que se tornassem bacharéis e ocupassem, posteriormente funções e cargos que a primeira geração de oligarcas não vislumbrava para si. Zilda Diniz Fontes (1980), em sua obra memorialística demonstrou que não apenas o Coronel Hermenegildo, mas seu genro, Pedro Nunes, e vários dos outros mandatários locais também enviaram seus filhos para estudar fora, os quais retornaram como bacharéis e ocuparam os espaços da política local ao longo da primeira metade do século XX.

Por outro lado, também fica evidente na citação de Chaul (2002) a visão elitista do autor ao tomar a parte pelo todo, ou seja, que a pequena camada estabelecida no poder – frequentemente composta de membros das famílias oligarcas ou pessoas ligadas a elas por laços de clientelismo ou subserviência – poderia ser pensada como representativa de todos os seguimentos sociais, de toda a população do Estado. Ou, no nosso caso, do Município, o que fica evidenciado na forma como ele concluiu seu raciocínio: “A própria vida cultural das oligarquias goianas, como os Bulhões e os Caiados, por exemplo, estava inserida num contexto que vai do francês à ópera, da fazenda ao curso superior, do berrante ao apito de trem” (CHAUL, 2002, p. 146).

A realidade demonstra que poucos chegaram ao tipo de formação e vivência cultural que foi descrita por Chaul.

Maria Lúcia Fonseca (1998), por exemplo, aludiu às frequentes viagens das “mulheres dos grupos mais ricos de Morrinhos [que] não estavam confinadas aos seus limites; viajavam bastante, não só pelo Brasil, mas também pela Europa” (FONSECA, 1998, p. 185). O exemplo citado pela autora, no entanto, referia-se a uma das mulheres do clã Moraes, Amélia Augusta de Moraes e Almeida, filha do Coronel Hermenegildo e esposa do ex-Presidente do Estado de Goiás, José Xavier de Almeida, sobre quem, afirmou ela, “conta-se que ainda estão guardados os vestidos que D. Amélia trazia de Paris. Nessas viagens cabia a elas a maior parte dos contatos estabelecidos com a família, em Morrinhos. Não eram, de forma alguma, mulheres ignorantes” (FONSECA 1998, p. 185). Entrando em minúcias, a autora chegou a comentar em nota de rodapé que “As mulheres das famílias tradicionais de Morrinhos viajavam tanto quanto os homens e, nestas ocasiões, mandavam cartões postais

para a família dando notícias” (FONSECA, 1998, p. 202) e apresentou como fonte cartões postais encontrados no arquivo de uma das filhas do Coronel Pedro Nunes, dona Nina, neta do Coronel Hermenegildo Lopes de Moraes.

Zilda Fontes (1980) escreveu sobre as frequentes viagens à Europa e outros destinos internacionais de membros da família Moraes, no caso, do casal formado pelo Senador Hermenegildo Lopes de Moraes Filho e a esposa, Dona Maria Amabini, assim como sua fluência no francês. Também salientou a fluência em francês de Guilherme Xavier de Almeida, neto do Coronel Hermenegildo, que “lia no original os franceses Voltaire, Balzac, Sthendal, Victor Hugo, Baudelaire, Verlaine, Maupassant, Zola e outros” (FONTES, 1980, p. 152).

A segunda questão que decorre da citação de Guilherme Xavier de Almeida (1970) sobre os esforços do Coronel Hermenegildo em enviar os filhos para estudar fora já foi sobejamente discutida nos parágrafos anteriores, ao apontarmos que, diferentemente da visão apresentada por Almeida e mesmo de Chaul (2002), tanto a educação formal completa quanto a possibilidade de se construir uma vasta cultura erudita, era privilégio apenas dos muito ricos.

Todos os autores com os quais dialogamos buscaram analisar a riqueza do Coronel Hermenegildo, cada qual apontando valores diferentes, tanto em sua riqueza monetária quanto na quantidade de terras ou gado. A memorialista Zilda Diniz Fontes (1980) descreveu a riqueza do Coronel de forma genérica, enfatizando mais a ideia de que sua prosperidade, que já era notória em Santa Rita, aumentou ainda mais em Morrinhos.

Já Maria Lúcia Fonseca (1997), baseando-se em levantamento da pesquisadora Maria Amélia Garcia Alencar (1993)⁴⁴ afirmou que até o começo do século XX o Coronel Hermenegildo teria adquirido vinte e sete propriedades no Município, sendo sua esposa proprietária de outras nove (FONSECA, 1997, p. 57). A autora não mencionou a extensão dessas propriedades, mas estimou que o Coronel era proprietário, direta ou indiretamente, de 20% das terras do Município.

Eron Meneses de Amorim (2015), além da utilização das informações de Alencar (1993), apontando para o número de propriedades adquiridas em Morrinhos, baseou-se

⁴⁴ De acordo com o levantamento de Maria Amélia Alencar para sua dissertação de Mestrado defendida em 1982 e publicada em forma de livro com o título de “Estrutura Fundiária de Goiás” (1993), nos últimos vinte e cinco anos do século XIX o Coronel Hermenegildo adquiriu 27 fazendas no Município de Morrinhos, e outras duas no Município de Rio Verde, no ano de 1904, as fazendas Ponte de Pedra e Estreito. Essas fazendas foram mencionadas por Barbosa (2015b), sem mencionar a fonte; também o foram por Amorim (2015), com o crédito à Alencar (1993).

também na narrativa oral de uma bisneta do Coronel Hermenegildo para estimar a extensão de suas propriedades. Afirmo o autor que:

[...] no tocante a propriedades de terras, segundo Maria Augusta Xavier Bursztyn, bisneta do Coronel, ele teria possuído até 60 mil alqueires no total de suas propriedades fundiárias. Mesmo que esse valor seja um pouco elevado, mostra que o patriarca dos Moraes tinha poder econômico e, por conseguinte influência no Sul do Estado (AMORIM, 2015, p. 89).

José Afonso Barbosa (2015b), sem apontar a origem de suas informações, mas provavelmente tendo como fontes os mesmos autores acima, além de também se escudar na tradição oral local pela óbvia hiperbolização, procurou detalhar o tamanho da riqueza do Coronel, aumentando-a significativamente em comparação com as informações dos demais autores citados:

Hermenegildo Lopes de Moraes sendo a maior fortuna de Goiás, na época, oitenta e dois mil alqueires de chão (suas terras ocupavam grande parte do entorno de Villa Bella, ia até as barrancas do rio Paranaíba; chegava até o rio dos Bois; ocupava quase toda a área do que é hoje o território de Bom Jesus; se estendia até o Município de Rio Verde, fazendas Ponte de Pedra, Estreito; e à antiga Vila de São Sebastião do Alemão, atual Palmeiras de Goiás; cinquenta mil cabeças de gado vacum, três mil e quinhentos equinos), [...] (BARBOSA, 2015b, p. 24).

Sessenta mil alqueires ou oitenta e dois mil alqueires? Hamilton Afonso de Oliveira (2006), que se baseou em duas fontes de informações – os levantamentos de Maria Amélia Alencar (1993) e os dados do inventário *post-mortem* dos bens do Coronel Hermenegildo – afirmou que suas propriedades atingiriam a extensão de cerca de quarenta e oito mil “alqueires goianos”⁴⁵ de terras espalhadas pelos Municípios de Morrinhos, Santa Rita do Paranaíba, Distrito de Alemão, Rio Verde, Pouso Alto e Bom Jesus” (OLIVEIRA, 2006, p. 143).

Independente da extensão exata de suas terras, o Coronel Hermenegildo foi, tanto para os padrões de sua época quanto os da atualidade, imensamente rico, como ficou demonstrado na leitura do testamento, na época de sua morte, e principalmente, ao se terminar a homologação do inventário *post-mortem* dos seus bens para a partilha, já em 1921. Além

⁴⁵ Em relação à expressão “Alqueire Goiano”, cumpre destacar que a unidade de medida de terra oficial é o hectare, que corresponde a 10.000m². Muitos proprietários rurais ainda usam, como medida de superfície da terra a antiga expressão “Alqueire”, que tem diferentes variações dependendo da região em que é empregado. Assim, temos: alqueire paulista: 2,42 hectares; do Norte: 2,72 hectares; mineiro, também utilizado em Goiás (alqueire goiano): 4,84 hectares; Fonte: http://sistemas.mda.gov.br/arquivos/TABELA_MEDIDA_AGRARIA_NAO_DECIMAL.pdf. Acesso em 14/02/2017.

das terras, todos os autores concordam que o Coronel Hermenegildo era proprietário de muitos outros negócios na área comercial, de inúmeros imóveis em Morrinhos e outras cidades, além de, informalmente, ocupar o papel dos bancos, num local e numa época sem bancos oficiais, emprestava dinheiro inclusive ao Estado, através da compra de títulos públicos, como já foi mencionado neste capítulo.

Oliveira (2006, p. 143) afirmou que o Coronel “era também capitalista e financiava negócios públicos e privados emprestando dinheiro a juros tanto no Sudeste, Sudoeste e Sul de Goiás, como no Triângulo Mineiro”. Fontes (1980, p. 38) apontou que “de comerciante passou a banqueiro, emprestando suas economias, pois não havia bancos em toda a região Sul de Goiás”. Certamente a base das informações de Fontes foi Guilherme Xavier de Almeida, neto do Coronel, pois suas palavras quase repetem as que ele escreveu uma década antes, que “Sem deixar o comércio, o Cel. Hermenegildo passou a emprestar suas economias, a princípio em Goiás, depois no Triângulo Mineiro, suprimindo com o seu capital a ausência de bancos na região, no tempo em que vivia” (ALMEIDA, 1970, s/n). Barbosa (2015b) afirma, com exagero, que o Coronel:

[...] socorria não só os comerciantes e fazendeiros locais, bem como o governo goiano, mineiro, paulista e outros mais. Seu escritório era um entra e sai de clientes que seu guarda-livros ficava com os dedos doídos de tanto contar dinheiro e notas promissórias (BARBOSA, 2015b, p. 24).

Hamilton de Oliveira (2006) analisou o inventário *post-mortem* do Coronel Hermenegildo Lopes de Moraes, cuja capa é vista na imagem abaixo (Figura 10), concluído em 1921, dezesseis anos após sua morte, nos dando uma ideia da dimensão da riqueza do Coronel⁴⁶.

⁴⁶ Apesar de estarmos de posse da cópia digitalizada do inventário dos bens do Coronel Hermenegildo Lopes de Moraes, decidimos utilizar a transcrição feita por Oliveira, por considerá-la bastante fiel ao original. A cópia digitalizada é o recurso para a preservação dessa fonte importante, pois, na época em que foi digitalizada no fórum local, percebemos que, pois à deterioração provocada pelo tempo, contribuiu o precário armazenamento bem como o repetido manuseio por dezenas de pesquisadores.

De acordo com Oliveira:

Ao falecer em 1905, de acordo com os seus bens inventariados, acumulou uma fortuna de 1.774:775\$476 mil contos réis distribuídos entre bens móveis 21:342\$500 contos de réis, bens imóveis 256:045\$810183 contos de réis, bens semoventes 81:600\$000 (equivalente a 5.000 cabeças de gado, 50 burros arriados e 40 cavalos selados), dinheiro aplicado em duas cadernetas de poupança no valor de 10.000\$000 contos de réis, 720 títulos de dívida pública no valor total de 740:000\$000 (setecentos e quarenta contos de réis), dívidas ativas no valor de 630:077\$324 (seiscentos e trinta contos, setenta e sete mil trezentos e vinte quatro réis) e lucros em casas comerciais que somavam 15:689\$842 (quinze contos, seiscentos e oitenta e nove mil oitocentos e quarenta e dois réis) (OLIVEIRA, 2006, p. 145)⁴⁷.

A fortuna do Coronel Hermenegildo, de acordo com seu inventário e conforme a descrição de Oliveira (2006) era diversificada, tendo na aplicação em imóveis e em títulos da dívida pública os valores mais expressivos. Chama a atenção a discrepância entre o número de cabeças de gado – tanto vacuum quanto equino – apresentado no inventário e o apontado por Barbosa (2015b) mais acima, mesmo se levarmos em conta a possibilidade de os números do inventário terem sido artificialmente diminuídos por conta do pagamento de impostos. Mesmo assim os números oficiais do inventário – das terras, do gado, das aplicações – apontam para uma fortuna provavelmente não ultrapassada por nenhuma outra das grandes famílias goianas oligarcas do período. Hamilton Oliveira (2006) observou que a concentração da riqueza em mãos do Coronel Hermenegildo corresponderia a 72,2% de toda a riqueza produzida em Goiás entre os anos 1850 e 1900 (OLIVEIRA, 2006, p. 176).

Após a análise de suas relações econômicas, sociais e políticas, Oliveira (2006, p. 146) concluiu que “o Coronel Hermenegildo Lopes de Moraes reunia todas as qualidades de um tradicional *Coronel*”⁴⁸. Grande poder econômico; liderança política local com

⁴⁷ Por conta da desvalorização da moeda é quase impossível ter um valor exato atualizado dos bens do Coronel Hermenegildo. Laurentino Gomes, no livro 1808 (2007), faz uma tentativa de atualização do réis – da época da chegada da família real portuguesa ao Brasil – para real, estabelecendo que 250 mil réis (250\$000) seriam equivalentes, em 2007, a quatorze mil reais (R\$14.000,00). Por esse exercício, 1 conto de réis (1:000\$000), de 1808, seria equivalente a cinquenta e seis mil reais (R\$56.000,00). Com a atualização de quase um século de inflação, a fortuna do Coronel Hermenegildo, ainda de acordo com as contas de Laurentino Gomes, seria equivalente a algo próximo de trezentos milhões de reais (R\$300.000.000,00) em 2007.

⁴⁸ Não é nosso objetivo analisar tipologicamente a figura do Coronel ou o Coronelismo, já tão analisado ao longo do século XX por autores das mais variadas colorações político-ideológicas e de formações intelectuais diversas. Alguns trabalhos se tornaram clássicos, como os de Vitor Nunes Leal (1986); Maria Isaura Pereira Queiroz (1976); Marcos Vinícius Villaça (1965); Raymundo Faoro (1993). Além desses, destacamos alguns autores que pensaram o fenômeno do Coronelismo a partir da realidade goiana. No primeiro grupo, autores que analisaram o Coronelismo mais como um diagnóstico de sua presença na sociedade local, como Luis Palacín (et al, 1994); Maria Sant’Anna Moraes (1974); Barsanulfo Borges (1990); e, mais recentemente, Eron Meneses de Amorim (2015). No segundo grupo, dois autores que buscaram construir tipologias específicas do Coronelismo goiano,

ramificações e alianças na política estadual e, eventualmente, federal; Precursor de um grupo político que sobreviveu décadas à sua morte, o Coronel Hermenegildo, ainda em vida e longe de seu auge político e econômico, independentemente de suas qualidades e personalidade, já era tratado com a deferência normalmente atribuída aos poderosos e bem nascidos, como demonstra a forma como o Presidente provincial Leite Moraes (2011) se referiu a ele, exaltando sua distinção e virtudes, seu zelo apego à coisa pública, ilha de progresso num mar de atraso. Com o passar do tempo, às qualidades destacadas por Oliveira (2006), foram acrescentadas outras que o humanizaram, contribuindo para a perpetuação de seu mito, no final de sua vida e, principalmente, após sua morte. A generosidade é a primeira dessas qualidades que queremos destacar – e problematizar.

Um texto anônimo, publicado no periódico da capital de Goiás, *A Tribuna Livre*, em 26 de outubro de 1880, dois meses antes da passagem de Leite Moraes por Morrinhos, já exaltava a generosidade como uma qualidade humana essencial da personalidade de Hermenegildo Lopes de Moraes.

Apreciador que sou das qualidades que distinguem o caráter do senhor Tenente⁴⁹ Hermenegildo Lopes de Moraes, não devo calar diante de uma ação praticada por esse cavalheiro, que, de dia em dia, vai se tornando cada vez mais merecedor das simpatias gerais, **pelos atos de generosidade que exerce em favor de quantos a ele recorrem ou com ele convivem**. Quero falar do contrato comercial que o Tenente Hermenegildo Lopes de Moraes firmou com seu digno empregado senhor Pedro Nunes da Silva, para o comércio de fazendas e outros gêneros na Villa Bella de Morrinhos, onde residem; contrato esse que proporcionará um futuro vantajoso a esse moço que vive há bastante tempo na companhia do dito senhor Hermenegildo, que o tomou debaixo da sua proteção, quando ainda era criança e admitiu-o como seu empregado, remunerando agora a dedicação e serviços que o senhor Pedro Nunes tem-lhe prestado. Desculpe o senhor Tenente Hermenegildo si, **exaltando esta sua generosa ação e o seu caráter, ofendo com estas frases incorretas, a sua reconhecida modéstia**. Ações há que devem ser proclamadas, porque edificam (apud BARBOSA, 2015b, p. 48, grifos nossos).

Itami Campos (1987); Nasr Faial Chaul (1998 e 2002). Todas essas obras estão listadas na bibliografia.

⁴⁹ José Afonso Barbosa (2015b, pp. 66-69) fez um apanhado das funções públicas exercidas por Hermenegildo Lopes de Moraes ao longo de sua vida, iniciando em 1859, ainda na capital de Goiás, como suplente de subdelegado e Vereador. Apesar de ser conhecido pelo título de Coronel e assim ser tratado em todas as obras em que é mencionado, em qualquer época de sua vida, iniciou sua ligação com a Guarda Nacional na patente Tenente, no ano de 1881. Em dezembro de 1882 foi nomeado Coronel, com o posto de Comandante do Quartel Superior da 4ª Companhia do 9º Batalhão do Serviço Ativo da Guarda Nacional dos Municípios de Villa Bella e Santa Cruz da Comarca do Rio Piracanjuba. Tanto a patente quanto o posto se revelam pomposos demais para as circunstâncias efetivas das forças policiais e militares da época. Itami Campos (1987, pp. 23-25) revelou que em Goiás, no ano de 1889, as forças federais – Exército – correspondiam a 437 membros, enquanto que a polícia, de responsabilidade do governo provincial, correspondia a 93 soldados. Isso explica, em parte, que as patentes de oficiais da Guarda Nacional fossem oferecidas a homens ricos, que pudessem arregimentar tropas próprias, bancadas por eles. Um exemplo disso foi o caso do Coronel Alfredo de Moraes, filho do Coronel Hermenegildo, que, em 1925, em episódio já relatado neste trabalho (ROSA, 1974 apud FONSECA, 1997, p. 108-109), instado pelo Senador Antônio Ramos Caiado, reuniu tropas de dezenas de ‘voluntários’, todos seus empregados ou dependentes, de uma forma ou de outra.

Generosidade e modéstia, qualidades apregoadas em um periódico num texto apócrifo, o que pode nos levar a pensar em texto encomendado, principalmente se as duas personagens citadas – o Coronel Hermenegildo e seu futuro genro Pedro Nunes – são oriundas da cidade de circulação do jornal – neste caso, a capital da Província – mas que não compunham originalmente a elite local e somente se destacaram, pela fortuna e poder político, no desterro distante.

Apregoar as qualidades do então Tenente Hermenegildo significava, antes de mais nada, em destacar sua riqueza e posição social adquirida, de modo a lhe engrandecer ante os poderosos da terra de origem, os contrerrôneos, igualando-o a eles e até mesmo suplantando-os poucos anos depois, estabelecendo seu poder político na capital da Província, a ponto de alguém afirmar, a seu respeito, que a partir de então “nada mais se faz no Governo de Goiás sem a anuência da “Estrela do Sul”” (BARBOSA, 2015b, p. 68).

Do ponto de vista local, a fixação da imagem de generosidade do Coronel Hermenegildo, bem como de sua família recebeu contribuição fundamental de seu neto, Guilherme Xavier de Almeida (1970), a partir do texto que escreveu sobre a família Lopes de Moraes, a pretexto de relemburar a história da casa construída pelo Coronel e herdada por seu ramo da família, atribuindo-a quase a autonomia de uma personagem própria e fundamental na epopeia de poder dos Lopes de Moraes: “O Sobrado”.

No texto, Almeida relembrou, ou, antes, imaginou traços da personalidade do avô que não conheceu – pois nasceu em 1910, cinco anos após a morte dele – características enaltecidas na crônica familiar preservada. Assim, descreveu-o como alguém que “era amigo de festas. Dava bailes frequentes, proporcionando à juventude um dos poucos divertimentos daquela época, no interior” (ALMEIDA, 1970, s/n). Sua casa, o Sobrado, embora destacada de todas as demais pela solidez e imponente, também seria lugar frequentado pela população, principalmente os mais humildes.

É a partir desse ponto de vista que Almeida apresentou três acontecimentos festivos em que a casa foi aberta à população: os dois primeiros, ainda no final do século XIX, foram os casamentos das duas enteadas do Coronel Hermenegildo com seus dois aliados, o Major, depois Coronel Pedro Nunes da Silva e Pacífico de Amorim, posteriormente também detentor do título de Coronel, representante do sogro no lugarejo vizinho de Piracanjuba, do qual seria o futuro chefe político. O terceiro acontecimento também foi um casamento, neste caso duplo, no ano de 1901, da filha caçula Amélia Augusta com o aliado político e Presidente da Província José Xavier de Almeida e do filho, Deputado Federal Hermenegildo Lopes de Moraes Filho com Maria Amabini da Silva Paranhos, a Dona Fiica.

Além desses acontecimentos, Guilherme Xavier de Almeida descreveu o que seria uma tradição dos moradores do Sobrado: abrir as portas da propriedade para a comunidade pobre, sobretudo as crianças, que ali buscavam as frutas da estação. De acordo com Almeida (1970, s/n), “Erguido no limiar da zona rural, na última rua antes do córrego do Açude, possuía o Sobrado um largo pomar refrescado por fontes naturais e, para além do córrego, uma pequena fazenda, onde se mantinha vacas leiteiras e bois de carro”. Era nesse lugar que as crianças, ainda na época de sua avó, esposa do Coronel, iam buscar as frutas da época:

Curioso espetáculo oferecia o casarão nas épocas de jabuticabas e mangas, quando o pomar era aberto à meninada pobre da cidade. Vindos de subúrbios distantes, do Serrado e do Brejo, trazendo sacos e latas, os meninos espalhavam-se pelo vasto pomar, soltando sua aguda gritaria, que se escutava até dentro da casa. Depois saíam com as caras e as camisinhas lambuzadas e as vasilhas atufadas de frutas (ALMEIDA, 1970, s/n).

Zilda Diniz Fontes (1980) também contribuiu para que a indulgência da família Lopes de Moraes para com os pobres – muitos deles possivelmente empregados e/ou dependentes da própria família – fosse interpretada como demonstração de generosidade, ao registrar a continuidade da prática já com o novo ocupante, José Xavier de Almeida, que se tornou o proprietário do Sobrado com a morte da sogra, em 1913. Segundo ela:

Continuando a tradição da família, a casa do Dr. Xavier esteve sempre aberta ao povo humilde das zonas pobres da cidade. Na época das jabuticabas e das mangas os portões do sobrado eram abertos e uma procissão de latas e sacos subia todos os dias a rua Senador Hermenegildo, até acabar a safra dessas frutas. Interessante é que ninguém precisava pedir. Bastava saber que os portões tinham sido abertos para que a romaria se iniciasse. Crianças, moços e velhos adentravam o quintal enorme repleto de árvores, para a festa das frutas (FONTES, 1980, p. 53).

A outra qualidade a ser destacada é o empreendedorismo. O Coronel Hermenegildo teria enriquecido graças a uma vida de dedicação ao trabalho, honestidade e esforço próprio. De fato, se as informações a seu respeito corresponderem, pelo menos parcialmente, à verdade, ele foi pioneiro em muitas atividades econômicas.

Hamilton de Oliveira (2006), que aludiu às qualidades que tornavam Hermenegildo “um Coronel tradicional”, como vimos acima, também é um dos autores a elencar o empreendedorismo como uma qualidade do Coronel. Ao refletir a respeito das mudanças na economia goiana no final do século XIX, que impunham uma diversificação e complexidade nas atividades econômicas, principalmente voltadas para o mercado, abstraindo o longo período da economia apenas de subsistência, Oliveira demonstrou que muitas famílias

no Sul de Goiás, após a década de 1850, a despeito de serem proprietárias de grandes extensões de terras, viram seu capital original praticamente desaparecer. E ele creditou a ruína dessas famílias à dificuldade de se adaptar aos novos tempos e à economia de mercado e que isso não aconteceu com o Coronel Hermenegildo por conta de seu empreendedorismo, como podemos ler:

As famílias que não se adaptaram às mudanças e transformações socioculturais calcadas em uma economia de mercado acabaram tendo sua riqueza esfacelada pelo endividamento, venda ou troca das terras por ninharias e consequentemente, os descendentes ficaram sem a posse da terra. **Algumas poucas famílias, como a do Coronel Hermenegildo Lopes de Moraes, com um espírito empreendedor e capitalista** acabaram tirando proveito das adversidades e das novas possibilidades advindas com a chegada dos novos tempos (OLIVEIRA, 2006, p. 150, grifos nossos).

José Afonso Barbosa (2015b), o memorialista que havia estimado em mais de oitenta mil alqueires as propriedades do Coronel Hermenegildo reafirmou essa estimativa, ao mesmo tempo em que fez uma análise do caráter do Coronel. Segundo ele:

O Coronel deixou um império econômico de fazer inveja aos homens mais ricos do país (oitenta e dois mil alqueires de chão, cinquenta mil cabeças de gado vacum, três mil e quinhentos equinos, cem contos de réis em caderneta de poupança, duzentos contos de réis em títulos da dívida pública, lojas comerciais em Morrinhos, Santa Rita do Paranaíba, Caldas Novas e Pouso Alto, uma infinidade de imóveis urbanos e uma montanha de dinheiro em empréstimos a particulares), império este, conseguido de maneira limpa, com trabalho e honestidade. Para chegar aonde chegou, o Coronel teve que suar. Labutar de sol a sol, para acumular ouro. Se uma gleba de terra impedia o avanço de seu latifúndio, ele não media esforços para adquiri-la. Muitas vezes pagava o preço acima do de mercado inflacionando-o, para que suas terras dobrassem os espigões, rios e cachoeiras, planaltos e infindáveis veredas de buritis. Seu hobby, nas horas de folga, era o jogo. Ninguém o vencia, só o praticava, porém, por puro lazer (BARBOSA, 2015b, p. 85-86).

Afora o fato de que as informações econômicas fornecidas pelo autor não coincidirem com os valores constantes de seu inventário, a descrição que fez do Coronel é a de um empreendedor nos moldes mais capitalistas possíveis, o autêntico *self-made man*, cujas posses são, sempre, resultado de seus esforços pessoais. Além disso, exaltou as outras qualidades de caráter que ele teria, como a lisura e a honestidade. É bem verdade que o Coronel gostava de jogar, o que o autor enfatizou que sempre era por lazer.

Além da generosidade e bondade pessoal, do espírito empreendedor e honestidade, qualidades estas já destacadas pelos autores citados, Guilherme Xavier de Almeida (1970, s/n) complementou que o avô era “dotado de grande simpatia pessoal”, alguém capaz de passar tardes e noites de conversa com amigos e clientes de suas lojas. Zilda

Fontes (1980) ainda destacou o prestígio de que gozaria no Município e em toda a Província, no que foi secundada por Eron Meneses de Amorim (2015). Todas essas qualidades, no entanto, não resistem à comparação com outros relatos, muitas vezes dos mesmos autores.

Em relação à generosidade e bondade do Coronel, é interessante ler a seguinte citação:

Era hábito de Hermenegildo Lopes de Moraes engalanar-se todo com seu terno branco e sair para seu passeio matinal. Isso diariamente. Se um transeunte do povo caminhasse em sentido oposto ao dele na calçada da rua, não podia, em hipótese alguma dar de testa com ele. Tinha, ao aproximar-se dele, que descer da calçada, espera-lo passar para só depois tomar o passeio e retomar de volta o seu destino. Se algum desavisado não cumprisse esse ritual, ao encontrar-se como ele, era severamente advertido pelo Coronel por aquele descuido, exigindo, do desavisado, que aquilo não se repetisse mais, levando-se em conta sua importância de homem público e sua força econômica (Hermenegildo Lopes de Moraes que quase alcançara o título de Barão de Santa Cruz, não fosse a queda prematura da monarquia brasileira) (Barbosa, 2015b, p. 84).

O hábito da caminhada diária do Coronel Hermenegildo Lopes de Moraes foi, aparentemente, herdado por seus sucessores. Guilherme Xavier de Almeida (1970) relatou que seu pai, José Xavier de Almeida, além de se vestir tal qual o sogro, costumava fazer suas caminhadas diárias pela cidade e visitava os estabelecimentos comerciais da família, onde conversava com funcionários e clientes. Raul Nunes da Silva, neto do Coronel e filho de Pedro Nunes, de acordo com Zilda Diniz Fontes (1980), também tinha por hábito fazer caminhadas diárias.

A descrição que Barbosa (2015b) fez das caminhadas do Coronel Hermenegildo, no entanto, contrasta fortemente com a imagem construída do homem generoso, bondoso, amante das festas e que se misturava com os mais pobres. Ao contrário, passa a imagem de um Coronel cioso de seu lugar social, que mantinha um hábito diário que, entre outras coisas, serviria para afirmar seu poder e seu papel social, econômico e político.

Na mesma linha de análise, a imagem do empreendedor honesto, batalhador, que se fez com o próprio trabalho contrasta com a descrição de Amorim (2015), para quem, além das atividades ligadas ao campo, o Coronel Hermenegildo atuou no comércio, verdadeira origem de sua riqueza. Além disso, fazia circular seu capital ao emprestar recursos à particulares e aos governos estaduais. Essa atividade, que o fez ser conhecido como capitalista – forma como todos os autores com os quais dialogamos se referem ao Coronel – é descrita por Amorim da seguinte forma:

Além do comércio, praticava o empréstimo de dinheiro a juros. Segundo o Sr. Darli Fontes o cel. hipotecava as terras dos devedores. Quando a dívida não era resgatada, acrescia-se mais um pedaço de terreno às suas já inúmeras fazendas como atestam inúmeras escrituras de partes de terras que ia adquirindo, principalmente no final do século e que legou aos seus descendentes. Além de atuar no Sul de Goiás como “financista”, emprestou muito de sua fortuna a juros no Triângulo Mineiro. Certamente pelo exercício desta última atividade, nos documentos da Coletoria Estadual de Morrinhos referentes ao período da década de 90 do século XIX, a meados da primeira década deste século,⁵⁰ sua profissão sempre é assinalada como sendo “capitalista” (AMORIM, 2015, p. 85-86).

Se a acumulação da riqueza do Coronel Hermenegildo foi feita pela labuta diária, com o suor do rosto, conforme expressou Barbosa (2015b), é justo concluir que parte dessa labuta, desse suor derramado, pertencia a outros, que perderam suas terras por não conseguirem pagar os juros cobrados pelo Coronel. Se, como apontaram Oliveira (2006), Fontes (1980) e Barbosa (2015b), o Coronel ocupou um espaço marcado pela ausência de instituições bancárias oficiais, suprimindo as necessidades de pessoas, entes empresariais privados e até de governos e instituições públicas por capital e investimento, também praticou o que há de mais obscuro na atuação de tais instituições de crédito, com o agravante de que, no seu caso, por falta de controle e regulamentação apropriadas, sua atuação como “financista” ou “capitalista” poderia ser mais bem descrita como agiotagem.

2.4 A Vocação para o Progresso no Regime de Historicidade de Morrinhos

Retomemos brevemente, aqui, duas citações já analisadas neste capítulo. A primeira, baseada na observação de 1880 do Presidente provincial em viagem Leite de Moraes, que, após ter chegado à conclusão de que a área urbana do Município de Morrinhos era um desalentador vilarejo decadente e alagado, não obstante viu como exceção à tragédia visualizada a casa do Coronel Hermenegildo Lopes de Moraes, que concentrava todas as qualidades possíveis e imaginadas de um lugar civilizado, como “a vida, o trabalho, o progresso, a felicidade” (LOPES MORAES, 2011, posição 720).

A segunda citação, contida em texto produzido noventa anos depois da primeira, foi feita pelo descendente do Coronel Hermenegildo, Guilherme Xavier de Almeida, que afirmou a relação simbiótica entre o Coronel e o Município de Morrinhos no campo da política, razão pela qual, simbolicamente, “Morrinhos era o Sobrado” (ALMEIDA, 1970, s/n), sendo este a personificação do próprio Coronel.

⁵⁰ O autor está se referindo ao século XX, pois, apesar de a obra de Eron Meneses de Amorim ter sido publicada em 2015, sua redação original, como Dissertação de Mestrado, é de 1998.

Ao longo deste capítulo procuramos demonstrar que as concepções de progresso usualmente atribuídas às características de desenvolvimento urbano não poderiam ser empregadas ao Município de Morrinhos, a despeito das tentativas de diversos autores. Morrinhos, durante a República Velha, realmente alcançou projeção por conta da produção econômica e da projeção política de seu grupo dominante, mas isso não se traduziu em melhorias de infraestrutura nem, muito menos, em modificações nos modos de vida que resultassem em bem-estar para a população.

Mais de quarenta anos após a passagem de Leite Moraes por Morrinhos, outro viajante, Joaquim Rosa, faz observações que demonstram que praticamente nada mudara na cidade em termos de infraestrutura urbana, bem como no modo de vida e no bem-estar dos seus habitantes. Segundo ele,

Morrinhos de 1925 não diferia em quase nada das típicas comunas goianas. Cidade de poeira e lama, conforme a estação, com suas casas no velho estilo, ranchos compondo a orla urbana, o bacamarte rondando com alguma frequência, os mortos no cemitério e os matadores protegidos na fazenda de um Coronel qualquer (ROSA, 1974 apud FONSECA, 1998, p.138).

A alusão às duas citações, de Leite Moraes (2011) e Guilherme Xavier de Almeida (1970), se justifica ao analisarmos a forma como se cristalizou na história oficial de Morrinhos a noção de que a riqueza e a projeção do Coronel e de seu grupo político representaram a elevação do próprio Município. E se a análise de Almeida permaneceu no campo da política, os demais autores com os quais dialogamos ao longo do capítulo apontam para uma extrapolação desse limite, que alcançava as searas da economia e, até, das artes. Como se, ao se referir ao período histórico em que o Coronel viveu na cidade e aos seus feitos e do seu grupo político, quisessem se referir à coletividade local de todas as épocas.

Um exemplo disso é a análise de José Afonso Barbosa (2015b), para quem não apenas a influência política, mas, principalmente, a prosperidade nos negócios do Coronel Hermenegildo, representou, por extensão, a prosperidade de toda a cidade.

Com a presença de Hermenegildo Lopes de Moraes na Villa Bella de Morrinhos, o lugar prosperou ainda mais, alcançou notoriedade, transformou-se da água para o vinho. O comércio cresceu, a política já abria suas picadas, a passadas largas, mostrava-se por inteira, desenhava-se um novo mapa na geografia política de Goiás, a cultura fazia-se presente (BARBOSA, 2015b, p. 24).

Dessa forma, o autor acrescentou, no primeiro ano do novo século (1901), “Morrinhos já era destaque na política, na economia, nas artes e na cultura goiana”

(BARBOSA, 2015b, p. 74). A prosperidade material causadora da mudança radical com a presença do Coronel Hermenegildo Lopes de Moraes, conforme descrita por Barbosa, todavia, não foi percebida por Oscar Leal, um viajante que esteve em Morrinhos por duas vezes, a primeira no início da década de 1870, antes da elevação a Município e a segunda no final da década de 1890, hospedando-se ambas as vezes no casarão da família Lopes de Moraes.

Segundo o autor viajante, a diferença entre a Morrinhos de antes e a que se apresentava em sua segunda visita era, além da mudança de *status* político e de nome (de Villa Bella para Morrinhos), o fato de “ter mais uma casa comercial e mais alguns regos d'água através das ruas, de onde um míope como nós, se alta noite por elas vagueia, volta de nariz enlameado para casa” (LEAL, 1980, p. 40). De positivo o autor apontou para as possibilidades de progresso futuro e a afabilidade do povo.

A se levar em conta a descrição acima de Joaquim Rosa da Morrinhos de quarenta anos depois (1925), o progresso ainda estava no futuro de Morrinhos, do ponto de vista da prosperidade do povo como um todo, mesmo que a riqueza material estivesse sempre presente, cada vez mais concentrada, como se percebe nos estudos de Fonseca (1997), ao analisar o pagamento de impostos no Município e de Oliveira (2006), ao estudar a circulação de dinheiro e a concentração da posse da terra e que gerava uma valorização crescente da mesma.

Talvez essa riqueza concentrada, assim como a diversificação dos negócios das famílias mais abastadas como a do Coronel Hermenegildo fossem o motivo para a celebração, por parte de José Afonso Barbosa (2015b) da prosperidade e notoriedade do Município de Morrinhos nas últimas décadas do século XIX.

Hamilton Afonso de Oliveira (2006) demonstrou que a forma mais rápida de acumulação de riqueza em Goiás na segunda metade do século XIX, essencialmente agrário – em que mais de noventa por cento da população vivia ou tinha atividades econômicas no meio rural – era o comércio e atividades ligadas ao crédito. O grupo de pessoas que estabeleceu o monopólio dessas atividades essencialmente urbanas – chamadas pelo autor de uma “elite agrária mercantil e capitalista” – conseguiu

[...] tirar proveito desta situação adversa e conseguiu capitalizar benefícios econômicos e políticos, através da posse de grandes extensões de terras e das relações de camaradagem e compadrio, práticas sociais que prevaleciam nesse mundo tipicamente rural, além do monopólio do comércio e do crédito, cujo resultado final era, o prestígio social e político perante a sociedade em que estava inserida (OLIVEIRA, 2006, p. 208).

Dessa “elite” econômica, o Coronel Hermenegildo Lopes de Moraes foi o principal representante e Morrinhos, a partir do momento em que ele e sua família fizeram dela seu local de moradia, se tornou o centro econômico mais expressivo do Sul do Estado, como atestou Amorim (2015, p. 80), fazendo coro à confusão de Joaquim Rosa que, em 1925, confundiu a riqueza oriunda das atividades econômicas dos Lopes de Moraes e outras famílias, bem como suas iniciativas para facilitar o comércio, ao mesmo tempo em que intensificavam a concentração e o monopólio, com concepções progressistas do povo de Morrinhos, certamente o mesmo tipo de sinédoque praticado por Barbosa (2015b).

Mas voltemos à narrativa de Oliveira (2006), citada anteriormente. Segundo o autor, o monopólio do comércio e do crédito, não apenas era responsável pelo aumento e concentração de riqueza, mas, principalmente, por conferir aos seus detentores “prestígio social e político”.

O monopólio do comércio exercido pelo Coronel Hermenegildo Lopes de Moraes no Município de Morrinhos e região foi bem caracterizado por Fonseca (1997) e Amorim (2015), que, com base nas informações de pagamento de impostos no ano de 1898, demonstraram que o Coronel, diretamente ou através de sócios e prepostos, controlou as principais lojas de secos e molhados, aparecendo como proprietário da maior delas, “Hermenegildo, Nunes, Silveira e Cia” e ligava-se a outras, como a loja mais simples do próprio Pedro Nunes, e, em Pouso Alto (atual Piracanjuba), à de Pacífico de Amorim, Coronel e líder político na cidade. Ambos, Pedro Nunes e Pacífico de Amorim, eram genros e aliados políticos do Coronel Hermenegildo. Além dessas lojas, o Coronel ainda deteve o monopólio da cobrança de impostos no porto de Santa Rita do Paranaíba (atual Itumbiara) e de outros negócios na localidade, “numa mostra de como os braços do patriarca eram longos e chegavam a todas as camadas da população” (FONSECA, 1997, p. 61).

Ainda em relação às propriedades comerciais, consta que o Coronel foi proprietário de outros estabelecimentos, como farmácias, além de tropas de mulas e burros que faziam com que suas mercadorias chegassem a outras localidades distantes, dentro e fora de Goiás.

Em relação ao monopólio do crédito, autores com os quais dialogamos, como Amorim (2015), Barbosa (2015a e 2015b), Fontes (1980), Fonseca (1997 e 1998), Oliveira (2006), e vários outros, de forma unânime atestaram que, ao se estabelecer em Morrinhos, uma das principais atividades mercantis do Coronel Hermenegildo foi o empréstimo de

dinheiro a juros, tanto a entes públicos quanto a pessoas comuns, empresários e fazendeiros, conforme também já abordamos anteriormente.

Os mesmo autores aludem ao fato de que esse perfil das atividades econômicas do Coronel Hermenegildo fez com que, diante dos órgãos oficiais, ele passasse a ser conhecido como “capitalista”, não no sentido histórico do conceito, de detentor dos meios de produção numa relação de produção capitalista, conforme estabelecido por Marx em sua obra seminal, “O Capital” (MARX, 1996), mas, nas palavras de Oliveira, com o significado de “Indivíduos integrados ao mercado local e regional que além de concentrar riqueza monopolizavam o crédito no interior do Brasil” (OLIVEIRA, 2006, p. 141) numa situação de produção pré-capitalista.

Apesar de uma porção significativa do capital do Coronel Hermenegildo estar ligada à posse da terra e de gado, a análise de seu inventário permite depreender que esses bens corresponderam a menos de vinte por cento de todos os seus bens. Apesar de ser reconhecido como um dos maiores comerciantes do Estado e o maior de toda a região Sul, menos de cinco por cento de seu capital foi oriundo de investimentos em suas atividades comerciais ou imóveis alugados. Foram suas atividades como financista que representaram a maior parcela de seu espólio, mais de setenta e seis por cento de todos os seus bens deixados à família ao morrer, em 1905.

Talvez aqui esteja uma das possíveis explicações para o estabelecimento da imagem pela qual o Coronel Hermenegildo ficou conhecido, e a partir da qual se construiu sua relação duradoura com Morrinhos. Em uma época em que a maioria das localidades do interior do Brasil – e de Goiás, principalmente, em que a ideia de centro urbano, mesmo em relação à capital da Província, era uma abstração – fossem simples arraiais destinados a suprir as demandas do mundo rural, as ‘cidades dos notáveis’, na definição de Milton Santos (2009, p. 56), que antecederam as ‘cidades econômicas’ com o advento da industrialização e da consequente urbanização⁵¹, as principais atividades econômicas do Coronel Hermenegildo, desde seu estabelecimento em Morrinhos em 1874, estavam ligadas a um modo de vida urbano, mesmo que esse *ethos* fosse anterior à cidade industrial burguesa, mas já – ou a

⁵¹ Milton Santos (2009), ao tratar do tema da urbanização brasileira, chamou a cidade senhorial de cidade dos notáveis e a cidade urbana do início do século XX de cidade econômica. “As cidades locais mudam de conteúdo. Antes, eram as cidades dos notáveis, hoje se transformam em cidades econômicas. As cidades dos notáveis, onde as personalidades notáveis eram o padre, o tabelião, a professora primária, o juiz, o promotor o telegrafista, cede lugar à cidade econômica, onde são imprescindíveis o agrônomo (que antes vivia nas capitais), o veterinário, o bancário, o piloto agrícola, o especialista em adubos, o responsável pelo comércio especializado” (SANTOS, 2009, p. 56).

posteriori - associado à “ideia de centro de realizações”, como descreveu Raymond Willians (1989, p. 11).

A forma como se construiu a representação do Coronel Hermenegildo Lopes de Moraes no imaginário de Morrinhos remete à dicotomia entre o rural e o urbano, ou, como posta por Willians (1989), campo e cidade, o que se insere no contexto da trajetória histórica da busca da identidade nacional, que passava, naquele momento pela ideia de que a identidade nacional deveria ser fundada a partir da noção de civilidade, conforme nos mostram Guinsburg e Patriota (2012), a partir de seus estudos sobre a história do teatro brasileiro:

[...] se no século XIX foi possível apreender os embates em torno do nacional. [...] o alvorecer do século seguinte não só herdou de seu antecessor tal empreitada como se viu à frente do grande desafio que os novos tempos apresentavam: entrar em compasso com o circuito internacional pelos caminhos da modernidade e da modernização. O novo século recrudescera ainda mais a situação, pois não bastava apenas congregar ideários nacionalistas aos princípios civilizatórios, mais que isso, naquele momento, civilização passou a ser entendida não somente com a disseminação de valores culturais, formas de comportamento e expectativas de convívio social. Era preciso olhar de frente e estabelecer laços efetivos com a modernização (GUINSBURG; PATRIOTA, 2012, p. 93, grifos nossos).

A comunidade imaginada como nação no início do século XX, a despeito de suas raízes no campo e das diferenças étnicas e sociais nos faz lembrar da exclamação de Mário de Andrade (1991, p. 36) em seu Poema Acreano: “esse homem é brasileiro que nem eu”, espantando-se ao lembrar do elemento comum que o ligava ao seringueiro nortista no interior da densa floresta, de certa forma estabelecendo como modelo de brasilidade, e, a condição para a plena incorporação da cidadania em seu tempo, a urbanização e a industrialização, sinônimos de vida civilizada. O brasileiro era ele, Mário de Andrade; o seringueiro o seria quando seus valores e modo de vida fossem transformados à moda daquele.

A vida rural, ou, antes, o modo de vida do campo, somente adquire uma conotação positiva quando transplantado para a cidade e recriado como elementos oníricos, saudosistas, sentimentais, de uma tradição residual recriada como festa ou através da manutenção de uma estrutura de sentimentos (WILLIANS, 1989) idealizando tal modo de vida como sinônimo de uma sociabilidade perdida, de abundância material, de generosidade.

A partir das reflexões de Willians (1989) interpretamos que o saudosismo está ligado, na verdade, a uma mitificação da vida e dos modos de vida no/do campo, realizado por pessoas que: 1) nunca estiveram, de fato no campo (uma tentativa de fugir da exploração ou da corrupção da cidade) ou nunca fizeram parte das categorias mais comumente associadas à vida no campo: senhores e patrões, ou pequenos proprietários e servos/empregados, sendo por

isso que essa idealização mítica compõe parte significativa do universo simbólico de grupos de sem terras; 2) ao estarem no campo, os poetas e intelectuais que escreveram sobre ele compartilharam a experiência dos senhores e patrões ao privarem de sua hospitalidade, e produziram seus textos sob essa perspectiva, não do homem comum do campo, quando não apenas copiaram ou se basearam em textos produzidos por outros, de realidades históricas distantes e diferentes, confirmando que “toda as tradições são seletivas e a tradição bucólica o é tanto quanto as outras” (WILLIAMS, 1989, p. 34); 3) dos que pensam o campo como dotado de valores e qualidades que, aliado às qualidades positivas do viver em cidade, poderia ser reproduzido num modelo de território que não é nem outro, numa espécie de subúrbio com o alcance, por um lado, do conforto urbano e, por outro, da sociabilidade, tranquilidade e desprendimento do campo.

Sandra Jatahy Pesavento (1999, p. 303) analisou sob outra ótica os discursos construídos de saudosismo de um modo de vida que a cidade teria subvertido. A autora chama esse “discurso de “saudosista” ou “passeísta””, pois não busca reviver, de fato, as condições de existência no campo, pelo menos não do ponto de vista do agricultor ou do camponês, mas o modo de vida simples, as características de solidariedade e sociabilidade que a cidade industrial burguesa, marcada pelo progresso modernizante, teria feito desaparecer.

Apesar de buscar uma contraposição ao *ethos* citadino em referência à vida no campo, Pesavento (1999, p. 303) percebeu que as representações construídas apontavam, na verdade, para “a cidade acanhada e pacata dos tempos de antanho [que] configura-se como a cidade ideal, e o lamento se articula em torno do processo de mudança”.

O rural, o campo, apesar de associado a uma visão idealizada e romântica de um modo de vida mais “autêntico”, puro, de preservação de valores como honra e dignidade (THOMPSON, 2002, p. 21-24), o bucolismo de uma existência ligada à natureza, conforme anotou Williams (1989), remete a uma ordem social em que as relações sociais eram pautadas pelo mandonismo, pela subserviência, pelo paternalismo e em que a proximidade entre as classes sociais apenas se alcançava através das ações de caridade, pois mesmo os mais pobres – se obedientes e comportados –, garantiriam um lugar à mesa dos patrões e senhores que, plenos de generosidade cristã, abriam suas portas de tempos em tempos para que pudessem se fartar do que lhes sobejava.

José Afonso Barbosa (2015b) produziu uma longa reflexão a respeito da vida no campo – ou na roça, como se costuma falar entre nós – não apenas em Morrinhos, mas em praticamente todas as localidades do Brasil, que contribui para a compreensão da forma como se processavam essas relações sociais pautadas no mandonismo e na subserviência, comuns

na época que analisamos, mas que, infelizmente, ainda é uma realidade no momento em que escrevemos, em várias partes do país. Afirmo o autor que:

No final do século XIX, a agricultura de subsistência dava um grande salto no Estado de Goiás, com os ricos fazendeiros enchendo suas terras de agregados, brancos ou negros, pondo-os para trabalhar as terras de meeiros, entregando-lhes a mata bruta para ser roçada, derrubada, queimada, desencoivada, queimada de novo, depois plantada. [...] O patrão abastecia o agregado de tudo que ele necessitava e ia anotando na caderneta a dívida do peão. Quando, depois de muita luta esforço e dedicação, os grãos amadureciam o lavrador todo contente, agradecendo aos céus pela benção da multiplicação das sementes, fazia planos, construía castelos, via seu pé de meia, pronto e acabado, os filhos na escola, bem vestidos, a esposa bem cuidada, visual novo, o sítio enfim comprado, sem dever a ninguém, tranquilo, o terreiro cheio de criações, gado no pasto, o chiqueiro e o mangueiro empanturrados de porcos, galinha para encher a vista, a tulha e o paiol lotados, dinheiro guardado no fundo do colchão, barriga farta, sentado na varanda, fumando o seu pito de fumo de primeira, fumo bom, fumo goiano, apreciando a chuva que caía mansamente, vicejando o capim, a hortaliça, o pomar, o milho, o arroz, o feijão, o café... Logo se castelo de sonhos se desmoronava. Na hora do acerto com o patrão aparecia tanta dívida, que mesmo o lavrador entregando todos os seus grãos ainda ficava devendo a próxima safra. O sonho escorria pelos dedos. O arrendatário, o meeiro, o peão, o tropeiro em Goiás, naquela época, era a imagem do atraso, da servidão, em tudo explorado, e nada reconhecido, valorizado, raríssimas eram as exceções. O trabalhador dedicava sua vida ao patrão, feito escravo, sem nenhuma regalia, sem nenhum direito trabalhista, sem direito à férias, aposentadoria, nenhuma espécie de pecúlio, sem recompensa alguma para ampará-lo, era atirado de mala e cuia ao povoado da própria fazenda, geralmente lá no alto do espigão, lugar bem escondido, uma espécie de asilo, quase sempre dois ou três alqueires de terras, com lotes de mais ou menos uns quinhentos metros quadrados, com casinha de pau a pique, cobertas com folhas de bacuri, paredes sem reboque, com tudo a vista lá dentro, parecendo peneira, sem qualquer conforto, geralmente com uma igreja dedicada ao Senhor Morto (que “pacientemente” escutava as lamentações dos roceiros desvalidos, só que nunca os atendia), com vários quiosques, onde o consumo de pinga era estimulado, quase obrigatório, uma vez que quase não havia o que comer, com o que se distrair matar o tempo... Os grandes fazendeiros funcionavam como agentes dos coronéis, os mandachuvas do Município, que tinham em cada região sob o seu domínio um testa de ferro que cuidava dos interesses do maioral da política local, que sojigava seus agregados, dezenas, às vezes centenas, e os trazia em rédeas curtas, no cabresto mesmo; em época de eleições eles votavam em quem o chefe político da cidade indicava ao fazendeiro. O agregado ou meeiro, já ia para a cidade e daí para a seção de votação com o voto no bolso, e não raro votava-se mais de uma vez no mesmo candidato. Era a troca de favores. “Você me ajuda, depois eu lhe recompenso”. E a vida seguia assim. A vida do patrão de melhora em melhora. Seu latifúndio dobrando os espigões. O rebanho triplicando. A produção de arroz, feijão, milho, fumo, algodão, café enchendo os armazéns. O dinheiro, títulos, barra de ouro abarrotando os cofres, os baús. Enquanto o agregado vivia mal, dormia pior, comia mingau de farinha com leite, mandioca com açúcar, arroz branco, feijão pagão, sem gordura e sem sal; perdia as forças, via estrelas, desmaiava, perdia o interesse pela vida, ficava jururu, pelos cantos, morto vivo; os filhos cheios de vermes, lombrigas; empanzinavam; davam amarelão; a mãe a mesma coisa; virava bicho preguiça; eram enxotados da fazenda; ninguém os queria; iam para os arraiais; mendigavam; a miséria os devorava (BARBOSA, 2015b, p. 70-72).

Não há saudosismo ou bucolismo na reflexão de Barbosa. Pelo contrário, a descrição das relações sociais e econômicas do modo de vida rural é bastante dura e nos ajuda

a compreender, pelo menos parcialmente, a razão pela qual, na busca por uma narrativa que reconstruísse o seu passado, apesar de ser um Município em que a esmagadora maioria dos seus habitantes – e bem como as atividades econômicas – estivesse ligada ao ambiente rural, foi o espaço urbano, ainda em formação e extremamente precário que ganhou projeção. E, na valorização do modo de vida urbano, o Coronel Hermenegildo, maior latifundiário do Município, em cujas terras provavelmente os agregados, meeiros e demais trabalhadores rurais fossem submetidos às mesmas formas de tratamento descritas por Barbosa (2015b), foi metamorfoseado em modelo desse novo modo de vida, símbolo do progresso da vida urbana incipiente.

É assim que surge, por exemplo, a idealização de uma Morrinhos que, de *Cidade dos Pomares*, passou a ser a *Atenas de Goiás*. Ou seja, que seu passado – e presente – rural fosse olvidado para que, em seu lugar, surgisse um arremedo de civilização e progresso, se contrapondo à realidade do ambiente rural em pleno centro urbano, como podemos ler na crônica de Mário Páscoa Borges (1971), que buscou comparar Morrinhos à Atenas grega, à cuja disseminação de conhecimento e saber se poderia igualar:

É também verdade que, por muito tempo, se designou Morrinhos por Atenas de Goiás. Cá brilharam as letras e as artes de pessoas ilustres que cantaram em meio a verdura agressiva das matas virgens a mensagem do belo e do amor, da crença e da esperança que se propagou terra brasileira afora (BORGES apud REVISTA DA VII FESTA DE ARTE DE MORRINHOS, 1971, p. 38).

Zilda Diniz Fontes (1980) é outra autora a compartilhar a convicção de um passado cultural significativo do Município de Morrinhos, o que lhe justificaria o epíteto de *Atenas de Goiás*. E a autora detalhou as razões para essa denominação:

Não se pode precisar quando Morrinhos recebeu a denominação de Atenas de Goiás. Pode-se, entretanto, dizer que o título lhe foi dado pelo que ela representou, na primeira metade deste século, na história da cultura e da política deste Estado, mormente no Sul. Jovens estudando fora, trazendo para a cidade livros e livros que passavam depois de mão em mão serviam de temas de debate em reuniões alegres e boêmias. O cultivo da oratória, das declamações e da arte dramática. O hábito da assistência aos juris para ouvir as defesas eloquentes e eruditas do doutor Pedro Nunes da Silva Filho, um dos grandes luminares do direito em Goiás. O quadro de líderes políticos cultos tanto na esfera municipal quanto estadual ou federal: Intendentes, Deputados, Presidentes, Senador. A abertura de escolas para a formação dos jovens do Município e das cidades vizinhas, que para aqui acorriam (FONTES, 1980, p. 125).

Apesar de iniciar o texto aludindo à imprecisão do surgimento da denominação *Atenas de Goiás*, a descrição das características que a justificariam remete ao período em que

o Coronel Hermenegildo Lopes de Moraes e seu grupo dominaram social, econômica e, principalmente, politicamente o Município de Morrinhos. A alusão aos jovens que estudaram fora e as posições políticas de projeção estadual e federal só encontram paralelo histórico na trajetória dos próprios Lopes de Moraes e seus associados.

Em outras palavras, há uma identificação tão forte da memória histórica com a história e o período de mando do Coronel Hermenegildo e seu grupo, que acabou por haver uma incorporação de suas realizações e modo de vida, nas representações construídas sobre o passado, como se fossem de todos os habitantes, fazendo com que cada um se sentisse um pouco herdeiro dele, herdeiros de uma representação do passado em que a figura do Coronel Hermenegildo extrapolou a si próprio e a seu tempo, influenciando todo o *ethos* social da forma como a comunidade se vê e se imagina no presente.

Da mesma forma como foi construída uma idealização do passado em relação aos modos e costumes, à vida simples e aparente boa convivência entre as classes sociais, apesar da demarcação social e econômica efetiva e que impunha o respeito, o “colocar-se cada um em seu devido lugar”, à sociabilidade e intensidade das práticas sociais e culturais coletivas, também se idealizou a figura ideal desse passado, do homem religioso e simples, mas rigoroso, do sujeito que se fez por si próprio e que ao enriquecer possibilitou que a comunidade usufrísse um pouquinho do que acumulou, que ao trazer sobre si e os seus a fama e o reconhecimento públicos, por conta dos papéis sociais, econômicos e políticos que representou, contribuiu para que a pequena comunidade também adquirisse visibilidade e se destacasse entre centenas de povoações aparentemente iguais. Que ao levantar-se e atraísse o reconhecimento imediato em lugares aos quais nem a imaginação da maioria da população fosse capaz de reproduzir, o fazia como representante de uma população, que também era reconhecida e elevada por aquele gesto.

Assim, o homem comum, ou, o “homem ordinário” de Freud, que, segundo Michel de Certeau, “presta ao discurso o serviço de aí aparecer como princípio de totalização e como princípio de reconhecimento: permite-lhe dizer “é verdade a respeito de todos” e é a realidade da história” (DE CERTEAU, 1994, p. 62) contribuiu para a fixação de uma imagem que, por extensão, se aplicaria a todos.

É dessa forma que as características pessoas de chefe local foram reinterpretadas. A partir desse ponto de vista se cristalizou a representação, fixada no imaginário social e compartilhada na sociedade local e mesmo nas produções acadêmicas e literatura memorialista analisadas, de que Morrinhos, desde a República Velha, gozava de uma posição de cidade progressista, à frente de seu tempo, o que, de acordo com Amorim (2015, p. 79), já

estava em construção desde seu próprio momento histórico, conforme percebemos na narrativa da passagem pelo Município do cronista Joaquim Rosa no ano de 1925.

Há duas formas possíveis de se entender esse fenômeno. A primeira delas decorre de uma interpretação a partir do campo das representações e da forma como elas constituem imaginários sociais, categorias de análise às quais já recorreremos várias vezes ao longo do capítulo.

Esse olhar para o passado, reconstruindo-o a partir de representações específicas que permitam aflorar um imaginário social próprio, está de acordo com a reflexão de Bronislaw Baczko (1985, p. 309) que entende que, “Através de seus imaginários sociais, uma coletividade designa a sua identidade; elabora uma certa representação de si; estabelece a distribuição dos papéis e das posições sociais; exprime e impõe crenças comuns”.

O imaginário social, dessa forma, ao se voltar para o passado e buscar compor uma narrativa que sirva de identidade coletiva, aponta para o que se gostaria de ter sido, pois, ao fazê-lo, recompõe o próprio olhar sobre o momento em que a imagem é construída ou reconstruída. Essa é a compreensão de Habermas (1989), que demonstra como a produção das representações, presentes no imaginário social de uma coletividade, está intrinsecamente ligada ao conjunto de valores que se quer estabelecer como fundamentais para a identidade de quem a produz. Nesse sentido:

Valorações fortes inserem-se no contexto da compreensão de si. O modo como alguém compreende a si mesmo não depende apenas de como ele se descreve, mas também dos modelos pelos quais se empenha. A identidade própria determina-se ao mesmo tempo segundo o modo como alguém se vê e como se gostaria de ver — isto é, tal como alguém se encontra e por que ideais projeta-se a si e a sua vida (HABERMAS, 1989, p. 8).

As representações sociais construídas e ressignificadas continuamente, a compor e ressignificar os imaginários sociais, mostram a busca dos sujeitos sociais por sua própria identidade e transforma constantemente o olhar sobre o passado, carregando de significados e possibilidades o presente e o futuro, reais construtores de significados para sua identidade e para a própria historicidade, revelando um passado, um presente e um futuro carregados de buscas e anseio.

A segunda possibilidade parte do princípio de que a memória compartilhada do Município de Morrinhos, cuja imagem de cidade progressista é a principal característica, pressupõe um Regime de Historicidade próprio, em que passado e presente se articulam de

forma diferente, fazendo com que elementos qualificados como problema, como a dominação coronelística, por exemplo, sobressaíam como qualidades.

A ideia ou noção de Regime de Historicidade é um termo desenvolvido por François Hartog (2014) como instrumento heurístico, ou seja, uma forma de organizar o olhar do historiador sobre o tempo histórico, “uma maneira de engrenar passado, presente e futuro ou de compor um misto de três categorias” (HARTOG, 2014, p. 11), ele próprio, o tempo histórico, percebido como categoria derivada da ação humana, portanto de origem cultura.

Tributário de vários outros pensadores⁵², sobretudo do historiador alemão Reinhart Koselleck (2006) e suas categorias de “espaço de experiência” e “horizonte de expectativas”, Hartog desenvolveu sua proposta de Regimes de Historicidade ao se dar conta do fato de que, apesar da importância do tempo para o trabalho do historiador, raramente este se dá conta do papel daquele enquanto categoria. Isso aconteceria, segundo Hartog, porque “O tempo tornou-se a tal ponto habitual para o historiador que ele o naturalizou ou o instrumentalizou. O tempo é impensado, não porque seria impensável, mas porque não o pensamos, ou, mais simplesmente, não pensamos nele” (HARTOG, 2014, p. 26).

O tempo histórico, portanto, é o conteúdo essencial para a compreensão do Regime de Historicidade, que é definido pelo autor por sua antítese, ou seja:

Ele não é uma realidade dada. Nem diretamente observável nem registrado nos almanaques dos contemporâneos; é construído pelo historiador. Não deve ser assimilado às instâncias de outrora: um regime que venha suceder mecanicamente a outro, independentemente de onde venha. Não coincide com as épocas (no sentido de Bossuet ou Condorcet) e não se calca absolutamente nestas grandes entidades incertas e vagas que são as civilizações. Ele é um artefato que valida sua capacidade heurística. Noção, categoria formal, aproxima-se do tipo-ideal weberiano. Conforme domine a categoria do passado, do futuro ou do presente, a ordem do tempo resultante não será evidentemente a mesma. Por essa razão, certos comportamentos, certas ações, certas formas de historiografia são mais possíveis do que outras, mais harmônicas ou defasadas do que outras, desatualizadas ou malogradas (HARTOG, 2014, p. 13).

⁵² João Paulo Pimenta (2015), em extensa resenha do livro “Regimes de Historicidade”, elencou os autores e obras que teriam influenciado o pensamento de Hartog: “A fortuna do conjunto da obra de Hartog, seja no Brasil, seja em outros meios historiográficos e intelectuais, certamente merecerá a atenção devida em um futuro próximo. Aos que a ela se dedicarem, não poderá escapar o tributo explícito rendido pelo autor, neste *Regimes de historicidade*, a pelo menos três outros, dentre os muitos de que se utiliza. É de Fernand Braudel (*Histoire et Sciences Sociales: La longue durée*, de 1959) e Reinhart Koselleck (*Vergangene Zukunft*, de 1979) que emanam duas ideias fundamentais que subsidiam Hartog, respectivamente: a da simultaneidade de tempos históricos a pautarem a vida de toda e qualquer sociedade observável em perspectiva histórica; e a modernidade processualmente inaugurada no mundo ocidental entre os séculos XVIII e XIX, pautada por uma profunda temporalização da história e pela atribuição de conteúdos inovadores a noções como passado, presente e futuro, ademais rearticuladas com o progressivo distanciamento entre a primeira e terceira, fazendo a segunda sobressair como elemento central do mundo em que vivemos. Uma terceira referência central é a obra de Krzysztof Pomian (*L'ordre du temps*, de 1984) e sua concepção de uma *ordem do tempo*, espécie de cadeia organizadora de múltiplas experiências sociais relativas ao tempo” (PIMENTA, 2015, p. 400, grifos do autor).

Como se vê, o Regime de Historicidade é uma noção que pode ser percebida como categoria formal, um recurso dado ao historiador para a compreensão da realidade e não se coloca no lugar da própria realidade ou com conteúdo objetivo dela, como ocorre com os conceitos, daí a afirmação de ser um instrumento heurístico apenas.

Ao interpretar o termo historicidade como “a forma da condição histórica, a maneira como um indivíduo ou uma coletividade se instaura e se desenvolve no tempo”, François Hartog (2014, p. 12) argumentou que a historicidade de uma sociedade difere da outra, não temporalmente, ou seja, ambas podem coexistir, mas organizar de forma diferente a narrativa a respeito de sua forma de se colocar no tempo, o que ecoava Lévi-Strauss e sua classificação estrutural das sociedades:

Embora [...] o grau de historicidade das sociedades seja o mesmo, já “a imagem subjetiva que elas têm de si mesmas” e “a maneira como sentem” essa historicidade variam. A consciência que têm e o uso que dela fazem não são idênticos. Ou, em outras palavras, de uma sociedade a outra, os vários modos de historicidade diferem, isto é, as maneiras de viver e pensar essa historicidade e de servir-se dela, os modos de articular passado, presente e futuro: seus regimes de historicidade (HARTOG, 2014, p. 45).

É dessa forma, portanto, que o historiador, ao analisar a articulação da narrativa de uma sociedade no tempo percebe os “diferentes regimes de temporalidade, [...] modos de articular passado, presente e futuro – e de dar-lhes sentido” (HARTOG, 2014, p. 139), conclui o autor.

Cássio Rodrigues da Silveira (2015) observou que a noção de Regime de Historicidade de Hartog foi desenvolvida pelo autor também numa tentativa de refletir sobre a compressão do tempo numa espécie de presentismo, em que a articulação entre passado, presente e futuro, essencial para a própria proposta de Hartog, perderia sentido, o que caracterizaria a “crise do tempo” (SILVEIRA, 2015, p. 31). Essa crise do tempo, na argumentação de Reinhart Koselleck, emergiu junto com a modernidade, sendo uma de suas características, ou seja, “um tempo novo a partir do momento em que as expectativas passam a distanciar-se cada vez mais das experiências feitas até então” (KOSELLECK, 2006, p. 314).

Se as experiências de uma coletividade – caracterizadas como *passado* – são projetadas, no *presente*, como uma expectativa de *futuro*, compondo o tempo histórico, a noção de progresso, de acordo com Koselleck deslocou esse futuro a tal ponto que perdeu relação com o passado, ao mesmo tempo em que acelerou a chegada do próprio futuro. Essa seria a razão da crise do tempo histórico que forçaria a existência de um presente contínuo, dado que uma das características do progresso é acenar com possibilidades que nunca se

concretizam, pois estão cada vez mais deslocadas das experiências, ou seja, não encontram paralelo no *ethos* conhecido.

O que propomos aqui, com a utilização da categoria formal de Regime de Historicidade para compreender a forma como se articulam passado, presente e futuro na memória histórica do Município de Morrinhos vai de encontro à ideia de crise do tempo evidenciada na separação entre espaço de experiência e horizonte de expectativas. Buscamos, na realidade, demonstrar que na experiência do tempo da municipalidade estudada, o horizonte de expectativas se volta para o passado e associa a notoriedade e protagonismo político dos coronéis locais a uma representação de progresso, independentemente da contradição explícita de apor a ideia de progresso a uma sociedade basicamente agrária e cujo poder, tanto político quanto econômico, estava ligado ao mandonismo local.

É a partir dessa constatação que podemos entender os próximos capítulos deste trabalho, em que analisaremos os projetos de reformulação urbana de Morrinhos na segunda metade do século XX, tendo como ênfase o período do governo do Prefeito Joviano Fernandes, entre 1966 e início de 1970, cujos projetos de transformação eram justificados pela ideia de progresso, e este tido na conta da retomada de uma vocação natural, mas que fora interrompida com as mudanças políticas locais e nacionais, bem como as transformações econômicas do período.

A cidade dos notáveis – estruturalmente ainda colonial e economicamente um apêndice do mundo rural, apesar de já ser um centro comercial em estruturação – perdera seu protagonismo. Emergia a cidade econômica, ligada à produção econômica agroindustrial, materialização da cidade moderna, cujo ideal de progresso agora estaria associado à modernização das estruturas urbanas, que permitiria recuperar o protagonismo anterior.

CAPÍTULO III

A REFORMULAÇÃO URBANA EM MORRINHOS E SUA RELAÇÃO COM OS PROJETOS CENTRALIZADORES DA DITADURA CIVIL-MILITAR ENTRE 1964 E 1970

Impõe-se mudar a relação do homem com a natureza, com a cidade e com os homens, questionando a tradição que se apresenta com costumes e hábitos, que não mais correspondem ao que é tido como urbano e civilizado, compatível, produtor e produto do progresso, sinônimo de desenvolvimento, que só se atinge transformando a vida social, para melhorá-la.

(José Roberto do Amaral Lapa)

As décadas de 1950 a 1970 foram de grandes transformações no Brasil e em Goiás – sobretudo na região Sul do Estado. Processos migratórios cada vez mais intensificados, principalmente do campo para a cidade, mas, também, de pessoas em busca de novas terras, numa ampliação da Marcha para o Oeste⁵³, segundo Marcos Arriel (2010), graças aos programas oficiais de incentivo à colonização e ocupação; mudança do perfil da agricultura e da pecuária motivadas pelas mudanças tecnológicas, que contribuíram para o aumento e diversificação da produção; o desenvolvimento de técnicas de melhor aproveitamento do solo do Cerrado; a ampliação da agroindústria de transformação e incentivos para a implantação de parques industriais e a melhoria da rede de transportes que ligava o Centro-Oeste aos mercados do Sudeste.

Todos esses fatores contribuíram de forma significativa para a transformação da paisagem do Estado de Goiás e incidiram decisivamente sobre os projetos de transformação urbana, notadamente influenciados pelos projetos maiores, ícones da ideia de urbano a

⁵³ A “Marcha para o Oeste” foi um programa lançado por Getúlio Vargas em 1940 como política territorial – criando territórios em áreas afastadas do Centro-Oeste e Norte do Brasil – e de povoamento, incentivando a migração em massa de populações destinadas a preencher o vazio demográfico do “sertão” brasileiro. Esse programa lançou as diretrizes que, mais tarde, se tornaram políticas de Estado, com a construção de Brasília – Governo JK – e o estabelecimento de programas de comunicações e transportes destinados a ligar o interior do Brasil aos centros urbanos do Sudeste-Sul-Nordeste. Duas obras, entre várias, podem servir de base para uma análise mais profunda da Marcha para o Oeste. A primeira, de Cassiano Ricardo (1940), endossando a política integracionista do Estado Novo; a segunda, de autoria dos irmãos Orlando e Cláudio Villas Bôas (1995), que analisa a Marcha para o Oeste a partir da política indigenista.

alimentar os imaginários de governantes e governados, que foram a construção de Goiânia na década de 1930, e de Brasília, na segunda metade da década de 1950.

Dentro desse grande painel de transformações da sociedade brasileira destaca-se o período compreendido entre os anos de 1967 e 1973, chamado de “Milagre Econômico Brasileiro”, durante o qual foram criados projetos e programas específicos destinados a acelerar o processo de transição do Brasil rural para o Brasil urbano. Nesse período, houve uma verdadeira reforma do Estado e o funcionamento e a estrutura dos aparelhos do Estado – bem como os papéis que os entes federativos historicamente desempenhavam – foram reavaliados.

O resultado foi uma verticalização profunda das atividades de planejamento, financiamento, gestão e fiscalização centralizada nas mãos da União, com a consequente delegação da operacionalização das ações aos Estados, Municípios e, quando possível, às empresas estatais e de economia mista, ou aos grupos privados.

É nesse enredo que o Município de Morrinhos também passou por um processo de transformações urbanas e intra-urbanas (VILLAÇA, 2001) em que os termos modernização, progresso e desenvolvimento serviram de justificativa constante para as ações do poder público. O propósito deste capítulo é rever e avaliar a dinâmica dessas transformações a partir do quadro maior da transformação da própria estrutura social, política e econômica do Brasil, ao buscar estabelecer a relação necessária entre as ações do poder público local e nacional.

3.1 Termos e Conceitos: Apropriações e Disputas no Plano Simbólico

A leitura até aqui deste trabalho, bem como sua continuidade neste e no próximo capítulo, impõe ao leitor a convivência recorrente com termos e conceitos fundamentais, como desenvolvimento, progresso e atraso, moderno e modernização. Por conta disso, entendemos ser importante uma reflexão de modo a permitir a compreensão dos significados que as escolhas teóricas emprestam a esses termos quando empregados na presente pesquisa, bem como a utilização em relação aos seus aspectos interpretativos.

Embora a análise pudesse ser ampliada para englobar diferentes significados em seus aspectos filosóficos e sociológicos, a nossa opção, no que se remete às definições, conceitos e concepções, foi por uma abordagem puramente histórico-temporal – e, quando necessário, linguística – de seu surgimento e das mudanças de sentido ao longo do tempo, com base nos autores escolhidos para o diálogo.

A reflexão a respeito das intervenções no espaço urbano em Morrinhos entre as décadas de 1950 e 1970 não pode deixar de levar em conta a lógica discursiva dicotômica, ao

polarizar – e estabelecer contrastes ao mesmo tempo – as realidades históricas “atraso” *versus* “progresso”, como foi analisado no primeiro capítulo, o que extrapola suas possibilidades conceituais e percebe-os como sinônimos de passado e presente/futuro. É nesse sentido, que salientamos o emprego dos termos desenvolvimento e progresso, nas justificativas oficiais para as intervenções no espaço urbano, que serão analisadas no próximo capítulo.

Os conceitos de decadência e atraso na historiografia goiana ficaram ligados ao período intermediário entre o fim da mineração e o surgimento da economia agrária de subsistência, durante a maior parte do século XIX, enquanto que os de progresso e modernização passaram a ser identificados com o período de desenvolvimento das vias de comunicação e transportes, bem como do potencial produtivo – do ponto de vista do mercado capitalista – da agropecuária de Goiás nas primeiras décadas do século XX e da urbanização, da qual o maior símbolo foi a construção de Goiânia na década de 1930.

Por esses motivos que, nas páginas seguintes desta seção, propomos uma interpretação dos conceitos de progresso e modernidade, por entender que as representações do atraso encontravam sua antítese nos discursos do sonho do progresso, do qual a modernização era seu principal instrumento.

3.1.1 Atraso e Progresso

Do ponto de vista histórico e linguístico, o termo “Progresso” já era conhecido desde a Antiguidade Clássica⁵⁴; como ideia ou conceito se desenvolveu durante a Época Moderna, inicialmente em relação ao desenvolvimento científico, estando ambos, ciência e progresso, inextricavelmente ligados, como Paolo Rossi (2000), historiador das ciências, explicou:

Já disse que a imagem moderna da ciência tem um papel importante na formação da ideia de progresso. Acrescentarei agora que a ideia de progresso não é marginal, mas constitutiva da imagem moderna da ciência. Dos primeiros anos do século XVII até a segunda metade do século XIX, a ideia de um crescimento, de um avanço do saber acompanha todos os vários e diferentes programas científicos, constituindo, por assim dizer, seu fundo comum (ROSSI, 2000, p. 49).

Jacques Le Goff (2013) foi na mesma direção ao defender que o desenvolvimento da ciência nos moldes racionais que marcou a Época Moderna foi fundamental para se criar uma consciência de transformação e mudança constantes, que ampliou cada vez mais o

⁵⁴ Não é nossa intenção fazer a gênese do termo progresso desde sua origem na Antiguidade Clássica, mas apenas estabelecer que, antes do conceito atual ter surgido com os significados que agora lhe são atribuídos, já se conhecia o termo progresso, com outros sentidos. Sobre isso, ver: Le Goff, 2013, p. 219-227.

conhecimento humano. Para o autor, o surgimento da imprensa, ainda nos estertores da época medieval sinalizou um novo momento, não apenas das descobertas em si, mas da divulgação e acesso às mesmas. Portanto, “a ideia explícita de progresso desenvolve-se entre o nascimento da imprensa no século XV e a Revolução Francesa” (LE GOFF, 2013, p. 226).

Das ciências, o uso do termo progresso foi sendo, aos poucos, ligado às transformações em outros campos do saber, como a filosofia, a religião e a política, muitas vezes sem uma relação estabelecida entre eles e sem a interpretação de um crescimento linear e constante, mas não ocorreram sem resistência em sua época. Tanto Rossi (2000) quanto Le Goff (2013) demonstraram que do interior da própria ciência vieram algumas de suas principais adversárias.

Koselleck (2006) refletiu que no início da Época Moderna, a concepção da história-providência, de um lado – pensada como definida exteriormente ao homem, portanto não estando em suas mãos os problemas em relação ao futuro – e de outro, a ideia de uma história de cunho pedagógico, a *historia magistra vitae* – que continuamente apontava para um passado, de modo a orientar as ações dos homens no presente (KOSELLECK, 2006, p. 42) –, não comportavam ainda uma definição de tempo linear, típica do período de afirmação do progresso enquanto conceito, mas uma ideia de tempo histórico cíclico. Isso, na definição de Le Goff (2013), circunscreveria o alcance da ideia de progresso, limitada a progressos fortuitos, seguidos de “apogeu e de decadência” (LE GOFF, 2013, p. 226).

Por outro lado, a visão de imobilização da natureza construída paralelamente à ideia de decadência (ROSSI, 2000, 54) ainda era bastante arraigada no decorrer do século XVII. Ao longo do século XVI as próprias ciências políticas enfatizavam o aspecto imutável do homem, ao mesmo tempo em que apontavam para o passado como paradigma. Afirmou Le Goff (2013) – sobre o “pai” da moderna ciência política – que “Maquiavel, neste aspecto como em muitos outros, é um conservador. Para ele, a natureza humana é imutável, as boas instituições apenas necessitam da sabedoria de um bom legislador, o modelo de bom governo encontra-se no passado: é a Roma republicana” (LE GOFF, 2013, p. 229).

Todo esse dissenso não afasta a ideia de que as ciências, pensadas na sua forma plural – mas que não podem ser interpretadas apenas a partir da visão academicista e epistemológica –, permanecem sendo as precursoras da ideia de progresso e é a partir delas que o conceito será definido. É essa a interpretação de Rossi (2000) no excerto transcrito abaixo, ao mesmo tempo em que se pode perceber a ampliação considerável que o autor fez da ideia que temos, atualmente, de ciência. É nesse sentido que afirmou que:

[...] nos escritos dos artistas e dos experimentadores do século XV e depois nos tratados de engenharia de minas, de arte da navegação, de balística, de arte das fortificações do século seguinte, ganhava corpo não só uma nova consideração do trabalho manual e da função cultural das artes mecânicas, mas também se afirmava a imagem da ciência como construção progressiva e como resultado de contribuições individuais que se colocam uma a pós a outra no tempo, segundo uma perfeição cada vez maior (ROSSI, 2000, p. 51).

Se o termo progresso, utilizado no sentido de acumulação progressiva de conhecimento era já uma realidade entre os produtores do conhecimento desde o século XV, como Rossi (2000) afirmou, assim como Jacques Le Goff (2013), é René Descartes quem:

Pondo em evidência as uniformidades do sistema da natureza, fundando a unidade da ciência na demonstração de que a natureza obedece a leis, Descartes lançou as bases da noção de progresso. E talvez, com mais rigor, definiu o método científico e filosófico como um processo de *progresso contínuo*: é o que diz a quarta das *Regulae ad directionem ingenii*⁵⁵ (1628): “O que entendo por método é um conjunto de regras certas e fáceis, pela observação exata das quais se estará certo de nunca tomar o falso pelo verdadeiro, sem inúteis esforços do espírito, mas, aumentando o saber por um progresso contínuo, chegar-se ao conhecimento verdadeiro de tudo aquilo de que se é capaz” (LE GOFF, 2013, p. 230, grifos do autor).

Mas foi somente na Revolução Francesa⁵⁶ que a ideia de progresso se desvencilhou das amarras que as bloqueavam e se transformou no conceito de progresso⁵⁷, não mais visto de forma compartimentada, limitado às ciências de forma individual, mas como símbolo do desenvolvimento da própria sociedade ocidental. E, não apenas o tempo histórico estaria, a partir disso, ligado ao conceito de progresso, mas o próprio espaço, o que tornaria o conceito um valor universal a ser assimilado por todas as sociedades humanas. É significativa a reflexão de Baczko (1978) de que a partir do final do século XVIII, estabelecida como conceito universal:

⁵⁵ “Regras para a direção do espírito”, em tradução livre.

⁵⁶ Le Goff (2013) fez uma retrospectiva dos vários trabalhos produzidos nos séculos XVII e XVIII que tinham o progresso como objeto principal, de autores variados como Bacon, Montesquieu e Voltaire, entre outros. Mas, para o autor, “A apoteose desta ideologia do progresso dá-se, em plena Revolução, com o *Esquisse d'un tableau historique des progrès de l'esprit humain* (1793-1794), de Condorcet. Este insiste na importância das ciências e das técnicas, como, por exemplo, a imprensa. Mas a ideia de que o progresso no conhecimento é causa do progresso social e gera liberdade e igualdade é nova, ou nunca tinha sido enunciada com tanta força” (LE GOFF, 2013, p. 233). Paul Ricoeur (2007), em sua análise do ponto de vista histórico-filosófico do significado de modernidade, ao relacionar, como uma sequência, os termos moderno, novidade e progresso, apontou dois textos como fundamentais para se entender a construção do conceito atual de progresso: o trabalho de Condorcet, citado por Le Goff, como marco final do processo, e o de Turgot, *Réflexions sur l'histoire des progrès de l'esprit humain* (1749), como marco inicial da construção da ideia de progresso como conceito (RICOEUR, 2007, p. 323).

⁵⁷ Sobre o processo de transformação de uma ideia difusa de progresso no sentido de acumulação de conhecimento, para o conceito que designa um novo tempo de crescimento linear em todas as áreas do conhecimento e da ação humana, ver: Le Goff, 2013, p. 229-235.

A ideia de progresso comanda a representação do tempo, da sucessão dos séculos que culminam com tal futuro [...]. A história já não é marcada por progressos, mas pelo próprio progresso, um movimento global e irresistível cuja finalidade assenta na atualização dos grandes valores que comandam o aperfeiçoamento do espírito humano (BACZKO, 1978 apud LE GOFF, 2013, p. 230).

Paolo Rossi (2000) fez uma importante reflexão a respeito da relação entre as ciências tradicionais e a história humana o que indicaria que a progressão da ciência se tornara uma metáfora para o progresso social. Segundo o autor:

Com base numa nova imagem da ciência como construção progressiva – uma realidade nunca finita mas cada vez mais perfectível – foi formando-se também um modo novo de considerar a história humana. Esta podia agora aparecer como o resultado do esforço de muitas gerações, cada uma delas utilizando os trabalhos das gerações anteriores, como o lento acumular-se de experiências sucessivamente perfectíveis (ROSSI, 2000, p. 73).

Mas tanto uma como outra – ciência e história – precisaram se desvencilhar, pelo menos no campo das ideias, da tutela religiosa que sujeitava todas as formas de pensamento. É no final do século XVIII que se percebeu a completa transformação da visão de mundo segundo a qual a ideia de progresso seria suficiente para explicar a própria organização da civilização ocidental, estabelecendo seus valores e um novo credo laico, lastreado doravante pela fé no progresso como algo inevitável, que se basearia, de acordo com Rossi (2000) em três convicções:

1. Na história está presente uma lei que tende, através de graus ou etapas, à perfeição e a felicidade do gênero humano; 2. Tal processo de aperfeiçoamento é geralmente identificado com o desenvolvimento e com o crescimento do saber científico e da técnica; 3. Ciência e técnica são a principal fonte do progresso político e moral, constituindo a confirmação de tal progresso (ROSSI, 2000, p. 97).

Essas ideias se espalharam entre o final do século XVIII e o início do século XIX de tal modo que na sociedade ocidental as ações humanas – que tinham na técnica e no conhecimento científico sua razão de ser – se transformaram em elementos a confirmar o conceito do progresso. É neste sentido que o progresso se encontrou com a modernidade, na medida em que aquele se tornou a própria representação desta, sendo a modernização a sua faceta mais visível e o ambiente urbano o palco principal de suas ações.

Não há dúvida que as duas revoluções, a Industrial e a Francesa, foram as grandes catalisadoras das transformações estruturais das sociedades da Europa Ocidental – e da França em particular – e estabeleceram os parâmetros do que se entendeu por progresso ao assentar

seus dois paradigmas: industrialização e urbanização. Ambos sendo, também, as facetas visíveis do desenvolvimento capitalista.

Renato Ortiz (1998), ao analisar – do ponto de vista cultural – as transformações na França do século XIX, percebeu como se construiu o ambiente apropriado para a consolidação da atividade industrial, praticamente sendo realizadas, no período de meio século (1800-1850)⁵⁸, transformações estruturais e institucionais que, na Inglaterra, levaram mais de dois séculos, ainda que “não resta dúvida de que, em comparação com a Inglaterra, há um atraso relativo na consolidação da Revolução Industrial na França” (ORTIZ, 1998, p. 14). Tal atraso foi minimizado pelas medidas listadas abaixo, tomadas, primeiro, pela liderança revolucionária, em seguida, pelo império napoleônico:

[...] abolição dos direitos feudais; fim do caráter inviolável das corporações e dos privilégios das manufaturas; consagração do direito à propriedade privada; interdição de qualquer associação de empregados ou de patrões com o intuito de influir nos salários (*laissez-faire*) (ORTIZ, 1998, p. 14, grifos do autor).

O resultado da aplicação dessas medidas, segundo Ortiz (1998), permitiu que a França desenvolvesse a produção econômica nos moldes da Revolução Industrial, se inserindo na lógica do capitalismo industrial. Além disso, como consequência, o estabelecimento da atividade industrial gerou impacto direto na formação dos centros urbanos por conta do aumento da imigração e criou as mesmas condições para a formação do exército industrial de reserva⁵⁹ sobre o qual Marx escreveu, descrevendo as condições de formação e

⁵⁸ Renato Ortiz (1998), ao analisar, pela perspectiva cultural, o conjunto de transformações da França ao longo do século XIX, dividiu-o em dois, chamando-os de “os dois séculos XIX”. O primeiro deles, que abrangeu o período que vai da Revolução Francesa até a década de 1850, em que se operou o desmonte do Antigo Regime, estabelecendo-se as bases estruturais – políticas, econômicas e sociais – para a introdução formal do capitalismo industrial. O segundo, contado a partir da década de 1850, e que chegou até 1914, teve como característica a emergência e consolidação da vida urbana, isto é, das cidades (e não só Paris). Citando o geógrafo e urbanista Marcel Roncayolo, Ortiz afirmou que este, “analisando o crescimento e a reorganização das cidades, considera que o ano de 1851 inaugura um verdadeiro “segundo século XIX”. Se até então o crescimento urbano se restringia a Paris e às cidades industriais do Norte da França, tem-se agora uma intensificação do processo.” (ORTIZ, 1998, p. 21).

⁵⁹ A expressão “exército industrial de reserva” foi utilizada por Marx para se referir ao desemprego estrutural numa economia industrial capitalista, fundamental para a constituição da mais-valia e símbolo da exploração capitalista. Esse exército era formado pelo fluxo contínuo da imigração campo-cidade, motivado pela deterioração das relações sociais no campo influenciando diretamente nos modos de vida no campo, ou pela expulsão pura e simples, como nos casos de cercamentos (*enclosures*), base do processo de acumulação primitiva de capital, de acordo com Marx. Dentre as várias citações a respeito do ‘exército industrial de reserva’ na obra de Marx, apontamos a seguinte como de extrema importância para a compreensão do seu pensamento: “Quanto maiores a riqueza social, o capital em funcionamento, o volume e a energia de seu crescimento, portanto também a grandeza absoluta do proletariado e a força produtiva de seu trabalho, tanto maior o exército industrial de reserva. A força de trabalho disponível é desenvolvida pelas mesmas causas que a força expansiva do capital. A grandeza proporcional do exército industrial de reserva cresce, portanto, com as potências da riqueza. Mas quanto maior esse exército de reserva em relação ao exército ativo de trabalhadores, tanto mais maciça a superpopulação consolidada, cuja miséria está em razão inversa do suplício de seu trabalho. Quanto maior,

consolidação da economia industrial inglesa, ao mesmo tempo em que lançou luzes sobre uma das facetas do progresso que em nada lembrava as formulações laudatórias do período e já antecipava os questionamentos e críticas ao progresso de algumas décadas depois.

É dentro deste contexto que a Revolução Industrial se instala, com a introdução de novas formas de energia (vapor), mecanização das fábricas (sobretudo as indústrias têxteis), crescimento da indústria de construção e metalurgia e o advento das ferrovias. Esses acontecimentos, que se manifestam no nível da infra-estrutura econômica, tem consequências fundamentais na organização da sociedade: criação de grandes empresas industriais e comerciais, desenvolvimento do patronato, do assalariado burguês e da classe operária. Paralelamente a eles, tem-se um movimento de imigração rural, com a população concentrando-se cada vez mais nas cidades (ORTIZ, 1998, p. 14).

É dessa forma, que se estabeleceram as condições para que o progresso se estendesse para a transformação do ambiente urbano. A partir da década de 1850, as cidades de modo geral – e Paris, em particular – cada vez mais inchadas pelos fluxos migratórios, ganharam relevância e se tornaram o principal palco das ações de modernização centradas na ideia de progresso, que desse ponto de vista, se realizaram na cidade e demarcaram a diferença com a cidade anterior do Antigo Regime, mesmo ao manter algumas características dela.

A experiência de transformação urbanística de Paris, apesar de se colocar como símbolo do progresso, não foi única e, talvez, nem a que poderia, ainda no século XIX, reivindicar a primazia, tanto conceitual quanto material. O geógrafo e urbanista Marcel Roncayolo (1999), ao discorrer sobre a iluminação noturna das cidades, um dos pilares da modernização do ambiente urbano e fruto do processo histórico do estabelecimento do progresso, afirmou:

O *Paris Guide* de 1867 classifica as cidades – e implicitamente seu grau de modernidade – pelo seu consumo de gás: Londres e Berlim em primeiro lugar, Paris em seguida, Bruxelas e, bem mais distante, Florença e Madri; o que dá um mapa bem expressivo das “capitais” do momento (RONCAYOLO, 1999, p. 98).

Independente de ser ou não a pioneira em termos de urbanização, o fato é que, ao longo do século XIX, Paris se estabeleceu como a própria representação do progresso e, como

finalmente, a camada lazarenta da classe trabalhadora e o exército industrial de reserva, tanto maior o pauperismo oficial. *Essa é a lei absoluta geral, da acumulação capitalista.* (MARX, 1996, p. 273). Apesar de ter escrito quase toda a sua obra para entender o processo de formação do capitalismo na Inglaterra, de acordo com Ortiz, ainda jovem e antes de chegar a Inglaterra, “é em Paris, durante o exílio, que Marx sofre o impacto decisivo para seu destino político, ao tomar contato com uma dimensão recente da vida econômica e social: a classe proletária. Em 1844 ele descobre e se apaixona pela realidade deste mundo operário, com suas organizações, suas potencialidades, suas lutas” (ORTIZ, 1998, p. 18).

tal, o espelho a partir do qual o Brasil foi visto, a partir do olhar dos viajantes, mesmo por aqueles que vieram de outras capitais europeias tão ou mais urbanizadas quanto Paris. E o olhar dos viajantes tinha uma dualidade, pois era um olhar que, ao mesmo tempo em que louvava a natureza ainda intocada, lastimava a falta de operosidade dos habitantes, o que mantinha um país com tão vastos recursos fora do caminho do progresso, em completo atraso.

Pela régua da evolução social dos cientistas e sábios que visitaram o Brasil, a antítese do progresso era o atraso. E foi como seu par oposto, o atraso, que a ideia de progresso chegou ao Brasil ao longo do século XIX, pela literatura produzida pelos viajantes. Atraso porque, a despeito da natureza exuberante – o tal paraíso na terra – a dificuldade em domesticar a natureza operava de forma negativa no juízo construído a respeito do povo que encontraram aqui. E a imagem inicial só piorava ao avançar do século XIX:

Esta é a contradição básica: a riqueza natural em oposição à incapacidade do brasileiro a explorá-la, sendo que a natureza, a partir da segunda metade do século XIX, já não é mais vista como algo a ser admirado e, sim, a ser conquistado. Surge, então, nova e fundamental dicotomia: de um lado, uma natureza edênica e inexplorada; de outro, uma sociedade cujo regime de trabalho é baseado na escravidão e cujos valores foram por ela pervertidos, e cujos membros, por isto mesmo, vivem no paraíso, sem ter como explorá-lo. E, de tal dicotomia, surge o contraste entre a prodigalidade da natureza e a pobreza e inércia dos moradores (SOUZA, 2014, p. 226).

É dessa forma que, da imagem de decadência – fixada após a criação da miragem de desenvolvimento e progresso na breve urbanização mineradora da segunda metade do século XVIII – foi-se, a partir da literatura dos viajantes, para a concepção do atraso da terra que se desbravava, na comparação com a industrialização e urbanização europeias, por conta do descreverem como ausência de ação e disposição em vencer as condições dadas da natureza exuberante.

Nasr Chaul (2002) mostrou como a própria historiografia brasileira comprou as teses da decadência e do atraso, “a imagem do progresso invertida na janela do tempo” (CHAUL, 2002, p. 41), ao compor a história do interior do Brasil e da Goiás mineradora referente ao período de cerca de cem anos, entre o final do século XVIII e final do século XIX. Referencial de uma época, o atraso ressurgiu no final do século XIX, em plena República Velha, para se referir às condições estruturais, sociais, econômicas e sociais no Brasil de então e preparou o terreno para a entronização de seu par opositor, o progresso, agora empregado para se referir às mudanças ocorridas em algumas partes do Brasil – seja na reestruturação urbana, seja para se referir às melhorias de comunicação, com a multiplicação do uso do

telégrafo, ou em relação às estradas de ferro que ligaram regiões antes isoladas ou afastadas aos grandes centros.

Crescimento econômico, urbanização acelerada, industrialização e melhoria das comunicações e dos transportes se tornaram fatores para se avaliar o progresso, adquirindo o significado de desenvolvimento contínuo, numa perspectiva capitalista. Se não era uma Paris, pelo menos o Brasil mexia-se.

Nasr Chaul (2002) e Barsanulfo Borges (1990) analisaram a ideia de progresso em relação a Goiás e, cada um a seu modo, concluíram que – de forma efetiva ou como parte dos discursos construídos – a noção de progresso se tornou disseminada nas primeiras décadas do século XX, mas não englobavam mudanças nas relações sociais ou econômicas.

Na interpretação de Chaul (2002), a ideia de progresso, construída para se contrapor a um passado que se queria superar – atavicamente ligado às ideias de decadência e atraso – se tornou hegemônica a partir da década de 1930, relacionada ao governo do interventor Pedro Ludovico e à construção de Goiânia, seu símbolo maior. A ideia de progresso, neste sentido, estava ligada à noção de modernização das estruturas econômicas e urbanas, o que, na análise do autor, relacionava-se de maneira fundamental à formação da representação da modernidade, ou seja, em sua concepção, os fatores característicos do progresso eram as ferramentas capazes de levar o Estado de Goiás à terra prometida da modernidade.

A representação da modernidade absorvida pelos arautos de 30 indicava a tentativa de rompimento com o passado e a construção de uma utopia, na qual, por intermédio de Goiânia, vislumbrava-se um futuro grandioso para o Estado de Goiás. Esse imaginário salvacionista, que marcou o projeto brasileiro de modernidade, apresentava-se a Goiás como a redenção de um tempo que estava mergulhado em décadas de miséria e penúria. Nesse sentido, a nação e a região se encontram unidas em um mesmo fim: a busca da modernidade através do ideal de progresso. (CHAUL, 2002, p. 28)

Por seu lado, Borges (1990) analisou o progresso a partir da construção das estradas de ferro, que teria dinamizado a economia regional e ligado Goiás à economia de mercado nacional. Para o autor, o progresso derivava da relação com a economia de mercado capitalista, à qual se relacionaria com as mudanças das estruturas urbanas. Além disso, na medida em que as ferrovias contribuiriam para ligar diversas regiões do país, também promoveriam o intercâmbio cultural e de ideias, importante para fortalecer a unidade nacional. Por outro lado, Borges (1990) também relacionou as ferrovias como símbolos de

dominação, com base em uma percepção esquemática de que o capitalismo submeteria as nações em desenvolvimento àquelas em estágio avançado de desenvolvimento.

Se as ferrovias significaram progresso e foram o símbolo do triunfo do homem pela tecnologia, se intensificaram a propagação de ideias, servindo de elemento de assimilação e unidade social, linguística e cultural, e se fecundaram as civilizações umas pelas outras, por outro lado, não há como negar que foram instrumentos de colonização e dominação (BORGES, 1990, p. 19).

Se na Europa o ideal do progresso encontrou seu anticlímax nos conflitos inaugurados pela Primeira Guerra Mundial (1914-1918), no Brasil, não apenas as ideias, mas os símbolos materiais erigidos mostraram que as ideias de progresso eram, em princípio, elementos externos à realidade brasileira, ou seja, o próprio conceito construído fora do país estava relacionado às dinâmicas de desenvolvimento e cenários estranhos à realidade brasileira.

3.1.2 Modernização

Josianne Cerasoli (2004) empregou o termo Modernização ao analisar as transformações passadas (ou sofridas) na cidade de São Paulo na passagem do século XIX para o XX, sempre no sentido de “renovação, melhoramento, embelezamento”. Nesse caso, modernização, para a autora, é sempre um “conceito operacional”, pois o conjunto de ações modernizadoras é parte de um “processo modernizador”, isto é, de adequação da infraestrutura urbana, não apenas para os novos desafios que a própria urbanização, com a consequente pressão demográfica impunha, mas, sobretudo, como forma de “atualizar” a cidade aos novos tempos do século XX, para o que se esperava que uma cidade moderna fosse (CERASOLI, 2004, p. 307-317).

Nessa linha de interpretação, a modernização poderia ser entendida como o emprego da técnica, ou inovações técnicas, que contribuíram para a percepção de aceleração temporal típica da modernidade, na medida em que os contemporâneos percebiam, de fato, as mudanças que se sucediam no meio urbano.

Por outro lado, Jacques Le Goff (2013, p. 177-181) entendeu que o termo Modernização era sinônimo de ocidentalização, na perspectiva de imposição de um modelo de estrutura social, cultural e religiosa, organizada por um conjunto de códigos e valores derivados do Ocidente, tido por moderno, em oposição às civilizações e culturas com as quais travava contato.

Ao escrever sobre o período imediatamente posterior à Segunda Guerra Mundial, Le Goff (2013, p. 177) observou que “quase todas as nações atrasadas se encontraram perante a equivalência entre modernização e ocidentalização, e o problema do moderno foi posto paralelamente ao da identidade nacional”. Assim, modernização corresponderia às transformações físicas e materiais das estruturas econômicas, industriais e urbanas dessas nações, mas sem mudar a estrutura social.

Interpretamos a proposição de modernização feita por Josianne Cerasoli (2004) como conceito operacional por conta da sua relação com o progresso, ou seja, de que a serviço deste a modernização operaria as transformações da paisagem urbana e numa velocidade tal que os hábitos e comportamentos também seriam modificados.

Muitos defendem a tese de que os demais processos de reestruturação das cidades que se sucederam à experiência de Paris tinham a Cidade Luz como modelo, pelo menos no campo discursivo da própria ideia da intervenção urbana. Essa visão seria a base para o desenvolvimento das “ideias fora de lugar”, na expressão utilizada por Carpintéro e Cerasoli (2009), para se referir aos estudos de autores que viam os projetos de reestruturação baseados na modernização das estruturas urbanas como cópias, ou adaptação das soluções urbanas europeias.

Tal seria o caso de capitais importantes do Brasil, como o Rio de Janeiro – então Capital Federal – e Porto Alegre na virada do século XIX para o século XX. Da mesma forma, se daria com outras importantes cidades brasileiras que, desde meados do século XIX, sofreram profundas transformações em sua estrutura urbana, o que ocorreu também com muitas cidades pequenas e médias que, desde o início do século XX passaram por intervenções urbanas significativas.

A partir desse contexto, Josianne Cerasoli (2004) alertou para a complexidade das relações envolvidas na produção do espaço urbano e o reducionismo das explicações simplificadoras a respeito da importação inacabada de modelos europeus, ou dos esforços modernizantes das elites econômicas, que minimizavam, ou, até mesmo, faziam desaparecer as tensões, os conflitos e as disputas entre os diversos grupos envolvidos, incluindo a fragmentação da própria elite, que não tinha, de forma homogênea, um projeto único ou visão ideal da cidade moderna. É desse modo que Cerasoli (2004, p. 338) analisou as transformações urbanas da cidade de São Paulo na passagem do século XIX para o XX, percebendo que “a transformação da cidade e da sociedade na passagem para o século XX não se deu apenas *em* solo tenso e conflituoso, mas principalmente *dele* se constituiu”.

Os vários processos de reestruturação urbana levados a efeito na segunda metade do século XX, como no caso de Morrinhos, ainda tinham alguns componentes a mais. Embora as diretrizes gerais do projeto urbano moderno, baseado na coexistência da relação entre “higiene, traçado ordenado e estética arquitetônica” (BRESCIANI, 2012, p. 157) com os princípios burgueses da organização urbana e a circulação de veículos possa ser um denominador comum na maior parte desses projetos, o projeto autoritário do governo federal durante a ditadura civil-militar (1964-1985) de transformação da estrutura econômica brasileira, bem como as preocupações com a chamada “questão urbana”, devem ser levados em consideração.

Dessa forma, ao se analisar os projetos de intervenção urbana não se pode afirmar que o resultado final das experiências de transformação urbana seja único, mas, ao contrário, reflete o resultado das disputas e tensões sociais dos diversos atores sociais envolvidos, das intenções e imposições das várias instâncias governamentais, e a complexidade das diversas teias de relações envolvidas.

O caso de Morrinhos, Município do interior de Goiás que passou por significativas transformações urbanas ao longo de quase meio século e intensificadas na segunda metade da década de 1960, é um exemplo do que afirmamos. Embora constantemente se utilizasse como justificativa os ideais de desenvolvimento e progresso nos projetos de transformação urbana, também se pode perceber que as situações originárias que legitimaram as propostas eram sempre decorrentes da própria realidade local. Da mesma forma, mesmo que percebamos a ação protagonista e ativa do poder público no direcionamento das ações, o próprio trânsito das propostas dos projetos de lei, ou a forma como projetos se sucedem com o mesmo teor, indicam que os diversos atores envolvidos não comungavam das mesmas ideias ou, pelo menos, não sofreriam passivamente os efeitos das ações planejadas, mesmo que em algumas justificativas se leia que tal e qual medida é “uma aspiração de todos”.

3.1.3 Moderno

O último conceito analisado aqui é o de Moderno. Jacques Le Goff (2013), ao refletir sobre o conceito de Moderno, defendeu que é impossível entendê-lo numa perspectiva histórica como possibilidade de periodização temporal sem o seu par opositor, o Antigo. Dessa forma, o conceito de Moderno emerge em oposição ao que é antigo, isto é, anterior, fazendo com que o significado conceitual de moderno seja atual.

A oposição antigo/moderno desenvolveu-se num contexto equívoco e complexo. Em primeiro lugar, porque cada um dos termos e conceitos correspondentes nem sempre se opuseram um ao outro: “antigo” pode ser substituído por “tradicional”, e moderno por “recente” ou “novo”. Em segundo lugar, porque cada um dos dois pode ser acompanhado de conotações laudatórias, pejorativas ou neutras. Quando o termo “moderno” aparece no baixo-latim, só tem o sentido de “recente”, que mantém por muito tempo ao longo da Idade Média; “antigo” pode significar “que pertence ao passado” e, com mais precisão, à época da história a que o Ocidente, desde o século XVI, chama Antiguidade, ou seja, a época anterior ao triunfo do cristianismo no mundo greco-romano, da grande regressão demográfica, e econômica e cultural da Alta Idade Média, marcada pelo recuo da escravidão, e pela intensa ruralização (LE GOFF, 2013, p. 161-162).

A relação, contudo, é desigual, pois, segundo o autor, “quem conduz o par é ‘moderno’ (LE GOFF, 2013, p. 162), e, nesse sentido – à parte o conteúdo complexo da relação – o sentido pejorativo do termo “antigo”, quando empregado pelas sociedades atuais, deve-se muito mais à reconceituação do termo Moderno. Ao tomar o termo como categoria histórica, seus sentidos linguísticos e culturais permanecem subjacentes, uma vez que passa a entender a distinção Antigo/Moderno como a diferença entre o que passou (passado) e o que é contemporâneo (presente).

José Roberto Lapa (2006), no mesmo sentido de Le Goff (2013), pensava o Moderno como uma categoria histórica que representava o presente e demarcava a diferença entre o momento que se narra com o passado. Ao analisar as transformações urbanas de Campinas em meados do século XIX, Lapa (2006, p. 19) percebeu uma circularidade entre as mudanças dos padrões de comportamento e as mudanças na infraestrutura urbana, numa relação de impacto e transformação mútua. Assim, não apenas a nova Campinas que surgia demandava uma nova forma de viver a cidade, mas os hábitos e comportamentos que se transformavam impunham a transformação física da cidade.

Essa é uma das formas que também Koselleck (2006) interpretou o termo Moderno e sua relação com o Antigo. Para o autor, entender a realidade da experiência histórica atual como moderna, “pode significar ou a simples constatação de que o “agora” é novo, de que o tempo atual se opõe ao passado, seja qual for a profundidade desse passado” (KOSELLECK, 2006, p. 274).

A partir da constatação da possibilidade da relação entre moderno e novo como atual, ou seja, aquilo que está acontecendo no presente – simplesmente afastando-se temporalmente do que já aconteceu, o passado, sem uma avaliação da qualidade das diferenças das experiências do passado e do hoje – Koselleck (2006) avançou para a segunda possibilidade de análise do termo Moderno e o equiparou ao conceito de Modernidade, de modo a torná-lo também um conceito cujo significado não fosse apenas o da simples

constatação da passagem do tempo, mas, principalmente, da superação das próprias expectativas que se tinha anteriormente.

[...] o novo tempo pode indicar uma reivindicação qualitativa, a de ser novo no sentido de inteiramente diferente, ou até mesmo melhor, do que o tempo anterior. Então o novo tempo indica novas experiências que jamais haviam sido experimentadas dessa maneira, ganhando uma dimensão que confere ao novo um caráter de época (KOSELLECK, 2006, p. 274).

Novo no sentido de demarcar uma diferença fundamental em relação ao passado (antigo), desde então relacionado com o atraso, a decadência, que se queria superar. Esse era o tom dos discursos de desenvolvimento e progresso contidos nas justificativas dos esforços pela transformação da estrutura urbana de Morrinhos no final da década de 1960.

Superação do passado como sinônimo de rompimento com o passado? Sim, mas não de todo o passado⁶⁰, pois, no caso de Morrinhos o período da República Velha, como demonstramos no capítulo anterior, foi e continua sendo exaltado pela memória local como período glorioso, em que a cidade havia desempenhado um papel de relevância regional e até mesmo nacional, fruto da importância econômica e política de alguns de seus moradores. Nessa perspectiva, o progresso sonhado para o Município de Morrinhos da década de 1960 representaria a retomada da “vocação” para o progresso da cidade.

3.2 O Município de Morrinhos entre os anos 1950 e 1965

O historiador e memorialista José Afonso Barbosa, ao fazer o balanço das administrações públicas de Morrinhos, expressou-se de forma epifânica sobre o conjunto de realizações do Prefeito Joviano Antônio Fernandes, tido por ele como o maior realizador da história do Município:

O governo Joviano Antônio Fernandes foi altamente progressista e competente. Foi o governo que realmente desatou a senda do desenvolvimento de nosso Município. Foi certamente o Prefeito que mais obras de vulto realizara na administração municipal (BARBOSA, 2015a, p. 148).

⁶⁰ Chamamos a atenção para o excerto de Lapa (2006) que, apesar de ter sido escrito a partir da experiência de Campinas (SP) e num momento histórico distinto, acreditamos que possa ser utilizado como explicação para o caso de Morrinhos. Lapa (2006) chamou a atenção para o que, na experiência de Campinas, era modulado como moderno, no sentido de bom, na comparação com outros países em que o processo de transformação modernizadora avançava, principalmente em relação aos hábitos e costumes. Por outro lado, parte da herança sociocultural deveria ser preservada, de modo a preservar o que poderia ser enquadrado na categoria de tradição identitária. Dessa forma, na relação entre o presente e o passado, “ganha o sentido de *certo* rompimento com *certo* passado, mas não com todo o passado. A recíproca também é verdadeira, *i. e.*, assim como, nessa colocação, moderno se identifica com o presente que é bom em oposição ao passado que é mau, o antigo pode colocar-se como bom em oposição ao presente que é mau” (LAPA, 2006, p. 19, grifos do autor).

A afirmação de Barbosa (2015a) é por conta do conjunto de obras de infraestrutura urbana realizado pelo Prefeito Joviano Fernandes durante seu governo (1966-1970) e encontra base documental para ser sustentada, mas não devemos esquecer que nas décadas anteriores ao seu governo outros Prefeitos trataram do tema da infraestrutura urbana, como evidencia a análise da documentação oficial da Câmara e da Prefeitura.

No final da década de 1940 a Lei nº 11, de 14 de agosto de 1948, autorizou o então Prefeito Manoel de Freitas, em seu primeiro mandato, a realizar estudos e planejamento de “reforma, ampliação e construção dos serviços de água, rede de esgotos, calçamentos, luz e energia elétrica”. Notícia veiculada no jornal O Liberal, de 17 de julho de 1949, sob o título “Calçamento das Ruas”, informou, quase um ano depois do decreto, o início efetivo dos trabalhos:

Ao que fomos informados, a Prefeitura Municipal acaba de contratar um técnico para o calçamento das ruas. O trabalho deverá iniciar-se dentro de poucos dias, sendo escolhida a Rua Barão do Rio Branco para receber os primeiros paralelepípedos (O LIBERAL, 1949).

A Rua Barão do Rio Branco – antes Rua do Comércio – se tornou no início do século XX a principal rua de comércio e negócios e deslocou o centro comercial, cultural e político da cidade, antes localizado na atual Avenida Coronel Pedro Nunes. A Rua Barão do Rio Branco se estabelecia em artéria principal que cortava a cidade no sentido Norte-Sul, ao mesmo tempo em que marcava o limite Leste da região Central da cidade, de acordo com Bruno José Vieira (1982). Dessa forma, fazia sentido iniciar as obras de calçamento da cidade a partir dessa rua.

Um pouco depois, na administração do Prefeito Jurandir Vasconcelos (1951-1954) foi aprovada a Lei nº 07, de 26 de novembro de 1953, que autorizou o executivo a abrir licitação para o calçamento de ruas na região Central da cidade. Não há detalhes a respeito de quais ruas seriam beneficiadas pelos trabalhos de infraestrutura, mas Zilda Diniz Fontes (1982, p. 22) relatou, como serviços relevantes da administração do Prefeito Jurandir Vasconcelos, a “demarcação das ruas compreendidas entre a Piauí e Av. Couto Magalhães até a rua Ceará”,⁶¹ o que corresponderia, atualmente, a oito quadras no sentido Norte-Sul, que

⁶¹ Uma questão interessante é que o pai de Zilda Diniz, o teatrólogo Juquinha Diniz, que chegou a Morrinhos em 1916, oriundo de Franca/SP, era agrimensor prático, e teria sido, de acordo com relatos informais dos seus descendentes, bem como de outros moradores mais antigos e ainda vivos, o técnico que desde a década de 1940 até o final dos anos 1960 “arruou” a maior parte das ruas e avenidas da atual região Central da cidade, ou seja,

ampliou ainda mais os limites urbanos da cidade à Leste.

No início da década de 1960 o Prefeito Manoel de Freitas (1961-1965), que já havia ocupado o cargo entre 1947 e 1950, sancionou outra Lei, a de nº 03, de 22 de abril de 1963, que novamente dispôs sobre os trabalhos de calçamento das ruas e construção de calçadas e meios-fios, definindo a corresponsabilidade dos habitantes da cidade.

A leitura dos orçamentos oficiais do Município de Morrinhos entre os anos de 1950 e 1970 permite que se compreenda o nível e alcance das ações de intervenção no espaço urbano a partir dos recursos despendidos ou cuja previsão estivesse definida.

O orçamento para o ano de 1954 – Lei nº 08, de 27 de novembro de 1953 – não trazia a divisão dos recursos por área, daí a impossibilidade de se perceber os investimentos em obras de infraestrutura. O orçamento para o ano de 1960, elaborado pela Lei nº 21, de 28 de novembro de 1959, foi de cinco milhões e quatrocentos mil cruzeiros. Desses, a previsão orçamentária para os serviços urbanos foi de pouco menos de dois milhões e trezentos mil cruzeiros. Cerca da metade desse valor foi designada para ser empregada na manutenção, conservação e folha de pagamento. Do valor restante, quinhentos mil cruzeiros foram destinados para a edificação do Mercado Municipal, construído praticamente nos limites a Leste do perímetro urbano da cidade e que se tornou, posteriormente, o embrião da nova região Central. Descontado o valor destinado às obras do Mercado Municipal, restaram cerca de seiscentos mil cruzeiros para as atividades de planejamento das obras de infraestrutura urbana.

que orientou os trabalhos de medição e abertura de ruas e avenidas. Essa informação não pôde ser comprovada pela documentação disponível na prefeitura ou na câmara.

Figura 11 – Mercado Municipal de Morrinhos (1968)



Fonte: Projeto Centro de Memória de Morrinhos/GO (2016)

Não há registros disponíveis sobre o orçamento aprovado para o ano de 1961, mas o orçamento para o ano de 1962, previsto na Lei nº 66, de 26 de outubro de 1961, apontava para um crescimento significativo da receita do Município, de quatorze milhões e seiscentos mil cruzeiros, ao mesmo tempo em que destinava um valor bastante grande para os serviços de infraestrutura urbana, quase sete milhões de cruzeiros, mantendo a proporcionalidade percebida no orçamento de 1960.

Do valor destinado às obras de infraestrutura urbana, metade foi definida para obras específicas, ou para amortizar despesas já efetuadas dessas obras. É o caso do Mercado Municipal, cuja construção recebeu indicação de um milhão de cruzeiros, o Palácio Municipal, a quem foi destinado um milhão e duzentos mil cruzeiros, e um parque infantil, contemplado pela inversão de duzentos mil cruzeiros; além disso, cerca de um milhão de reais foram reservados para o pagamento de dívidas. Finalmente, um valor considerável foi destinado às despesas de custeio e para a folha de pagamento.

Os investimentos específicos em obras de infraestrutura urbana, seja na conservação ou no planejamento e construção de novas estradas, rodovias e praças, seja na implantação de energia elétrica e rede de saneamento básico, receberam investimentos de

menos um milhão e quinhentos mil cruzeiros.

O ano de 1963, com um orçamento previsto de vinte e sete milhões de cruzeiros – Lei nº 82, de 22 de novembro de 1962 –, apresentou uma despesa percentualmente menor destinada às obras de infraestrutura urbana do que a do orçamento do ano anterior. Para o ano de 1964, o orçamento geral do Município foi de quarenta milhões de cruzeiros, sendo que o valor destinado às obras de infraestrutura urbana foi de pouco mais de dez milhões de cruzeiros, cerca de um quarto do orçamento, e, novamente, descontadas as despesas de custeio e os projetos especiais, restaram menos de três milhões de cruzeiros efetivamente investidos pelo Município em infraestrutura.

Não há registros na documentação da Câmara Municipal ou da Prefeitura a respeito do orçamento para 1965. O orçamento para o ano de 1966 foi apresentado sob a Lei nº 45, de novembro de 1965, no último ano da administração do Prefeito Manoel de Freitas, que estimou uma receita e despesas correspondentes, de cem milhões de cruzeiros. Mais de quarenta e dois milhões de cruzeiros foram previstos para obras de infraestrutura urbana, sendo que mais da metade do valor deveria ser aplicada na amortização de dívidas, custeio, pagamento de pessoal, manutenção e reparos.

Cerca de um quarto do valor da receita prevista para as obras poderiam ser considerados investimentos efetivos em projetos de melhorias, obras de construção e/ou ampliação de equipamentos ou bens públicos. Em relação aos projetos especiais, o Mercado Municipal e a nova sede da Prefeitura já estavam terminados e parcela importante das despesas ainda era destinada à amortização das dívidas relacionadas às construções dos mesmos.

O ano de 1966 marcou o início do governo de Joviano Fernandes. Com carreira política construída na União Democrática Nacional (UDN), foi eleito Prefeito em 03/10/1965 e foi empossado em 31/01/1966. Note-se que no final do mês de outubro de 1965 o Ato Institucional nº 2⁶² (AI 2) extinguiu todos os partidos e impôs novas regras que permitiram que apenas dois partidos surgissem no início de 1966, a Aliança Renovadora Nacional (ARENA) e o Movimento Democrático Brasileiro (MDB). Joviano Fernandes ingressou na ARENA em 1966.

No final do ano de 1966, a Lei nº 101, de 06 de dezembro, instituiu o orçamento para o Município de Morrinhos e fixou a previsão de receita e de despesas em trezentos e cinquenta milhões de cruzeiros.

⁶² Sobre os Atos Institucionais, ver, entre as várias obras possíveis: Skidmore (2000); Ciotola (1997); e Gaspari (2002).

Os arquivos da Câmara Municipal e da Prefeitura de Morrinhos referentes ao ano de 1967 informam ter sido a Lei nº 33, de 1967, a responsável por fixar o orçamento para o ano de 1968, mas não há vestígio do corpo da Lei. A Lei nº 26, de 11 de dezembro de 1968, fixou a receita e a despesa do Executivo Municipal para o ano de 1969 em um milhão e duzentos mil cruzeiros novos. Desse total, a previsão de recursos para viação e obras públicas e serviços urbanos em geral era de pouco mais de quinhentos e cinquenta mil cruzeiros novos.

Duas dessas obras chamam a atenção por terem se tornado monumentos de sua administração, bem como pelo fato de serem representativas de uma visão de organização espacial urbana: A Praça Dr. Raul Nunes, conhecida como Praça da Fonte Luminosa, inaugurada em 1968, e a estátua do Cristo Redentor, no Morro da Cruz, atualmente apenas Praça do Cristo, iniciada em 1968, e concluída após o mandato de Joviano Fernandes – já no início da década de 1970. A Praça da Fonte Luminosa e o Cristo Redentor – com vinte e sete metros de altura – prestavam-se a celebrar a nova imagem do Município de Morrinhos, representantes da modernização e progresso que o Prefeito Joviano Fernandes pretendia ter associados à sua administração.

3.3 A Modernização como Estética do Progresso: Reformulação Urbana em Morrinhos na Década de 1960

A tradição histórica de Morrinhos ressalta a figura do Prefeito Joviano Fernandes, que governou o Município entre janeiro de 1966 e janeiro de 1970. Chamado de Prefeito empreendedor, seu reconhecimento se deve ao fato de com suas obras e intervenções ter alcançado uma reformulação urbana que transformou de fato a estrutura física da cidade, mantendo, décadas depois, o traçado das ruas e avenidas e as principais concepções urbanísticas por ele realizadas.

As principais ações do Prefeito Joviano Fernandes se deram em três áreas, eleitas como fundamentais. 1) O setor de infraestrutura urbana, com a construção de praças, parques e jardins públicos; a recuperação, calçamento ou recapeamento de estradas, ruas e avenidas, inclusive com a mudança de traçado e de sentido; a construção, reforma ou recuperação de pontes; a construção ou reforma de edifícios públicos. 2) A implementação de projetos habitacionais, tanto de reforma quanto de construção de novos empreendimentos, a maioria em parceria com bancos públicos ou a partir de financiamentos de instituições de outras instâncias governamentais. 3) A busca pela diversificação da matriz econômica do Município, com o estabelecimento de áreas próprias para a instalação de empresas industriais e comerciais (o que pode ser percebido como embrião para a criação futura de um distrito

agroindustrial), bem como incentivos para indústrias e comerciantes que se instalassem no Município, além dos incentivos para a construção de edificações comerciais na área urbana.

Mas a grande marca do governo Joviano Fernandes foi, além dos estímulos fiscais, a reorganização do setor de infraestrutura do Município de modo a realizar as obras que desejava.

3.3.1 Infraestrutura Urbana

Logo no início do governo de Joviano Fernandes, três ações de iniciativa do executivo possibilitaram à prefeitura realizar as obras que desejava. A criação da Superintendência de Pavimentação e Obras de Morrinhos (SUPAM), por meio da Lei nº 67, de 24 de maio de 1966, que centralizou todo o planejamento das obras de infraestrutura urbana, do arruamento, calçamento e pavimentação das ruas, a construção e reforma de pontes, até as obras de saneamento. O principal ponto da lei foi a garantia da autonomia financeira e operacional, que tornou a SUPAM responsável apenas perante o chefe do executivo, o que permitiu que a autarquia operasse praticamente sem interferência ou restrições de outras instâncias de poder. A Lei nº 79/1966 estabeleceu um orçamento definitivo para a SUPAM, correspondente a dez por cento da receita de tributos do Município.

Figura 12 – Fábrica de blocos de meio-fio da SUPAM (1967)



Fonte: Projeto Centro de Memória de Morrinhos/GO (2016)

Outra ação do Município foi o reforço do orçamento do Departamento Municipal de Estradas de Rodagem (DMER), fixado em vinte por cento do orçamento e responsável por toda a parte operacional das obras de infraestrutura urbana. A mesma Lei nº 79, de 19 de julho de 1966, que garantiu o orçamento permanente da SUPAM foi a que estabeleceu o incremento orçamentário do DMER e ampliou suas atribuições.

Figura 13 – Garagem e Oficina do DMER (1967)



Fonte: Projeto Centro de Memória de Morrinhos/GO (2016).

A terceira ação do Prefeito Joviano Fernandes se estendeu por todo o ano de 1966 e teve como objetivo viabilizar seu projeto de reestruturação do espaço urbano com a aquisição de máquinas e equipamentos, o que ampliou a capacidade de ação e intervenção do poder público municipal.

O primeiro passo foi conseguir a autorização da Câmara Municipal para ampliar o nível de endividamento do Município de modo a compor um orçamento necessário para a reformulação e ampliação de equipamentos e máquinas. A Lei nº 57, de 01 de março de 1966, na verdade foi um cheque em branco para o Prefeito, pois estabeleceu, genericamente, em seu Artigo 1º: “Fica o Poder Executivo autorizado a adquirir máquinas e respectivo equipamento destinado a montagem do Parque Rodoviário do Município, até o limite de Cr\$

200.000.000,00 (duzentos milhões de cruzeiros)”. Para se ter uma ideia do significado e alcance dessa lei, bem como dos valores envolvidos, a Lei nº 45, de 30 de novembro de 1965, que estabeleceu o orçamento para o ano de 1966, previu uma receita de Cr\$ 100.000.000,00 (cem milhões de cruzeiros) para todo o ano. Além disso, fixou como possibilidade de endividamento até oitenta por cento desse valor. Com a Lei nº 57/1966, não apenas a Câmara possibilitou um valor excepcional para os projetos do Prefeito, como ampliou o limite de endividamento e da obtenção de créditos do Município.

Figura 14 – Motoniveladoras Compradas pela Prefeitura de Morrinhos (1967)



Fonte: Projeto Centro de Memória de Morrinhos/GO (2016).

As Leis nº 61, de 15 de abril de 1966 e nº 72, de 14 de junho de 1966, foram na mesma direção da Lei 57/1966, mas focaram em objetivos específicos. A primeira autorizou a compra de uma máquina Motoniveladora “Caterpillar” usada, por Cr\$ 30.000.000,00 (trinta milhões de cruzeiros), enquanto a segunda permitiu ao executivo adquirir uma máquina Motoniveladora “Caterpillar”, um trator de esteira “Caterpillar”, uma Carregadeira ou Pá Mecânica “Caterpillar”, todos usados, além de dois caminhões basculantes “Chevrolet”, um Jeep “Willys Overland” e um trator “Massey Fergusson” novos. Não havia indicativo dos

valores empregados na aquisição desses equipamentos, mas a Lei fazia menção à Lei nº 57/1966. Além disso, chama a atenção os valores empregados e a dispensa de concorrência pública.

Figura 15 – Desfile Público: Veículos, Máquinas e Equipamentos SUPAM/PMM (1967)



Fonte: Projeto Centro de Memória de Morrinhos/GO (2016)

Na revista de comemoração de suas realizações, “Morrinhos: quatro anos de progresso”⁶³, encontramos a informação de que, ao final do mandato, os veículos e equipamentos destinados à urbanização e conservação urbana eram em número de dezoito, um aumento significativo em relação aos quatro veículos do mandato anterior.

Dentre as várias obras celebradas pelo Prefeito como realizações, se encontram a reforma ou construção de praças, a abertura, ampliação e calçamento de ruas e a reforma do cemitério municipal. Em relação às ruas e avenidas da região Central, grande parte das narrativas do período dá conta de ter sido durante a administração de Joviano Fernandes que os traçados atuais e as principais obras de saneamento e calçamento teriam sido feitas.

⁶³ Publicada ao final do mandato, em janeiro de 1970.

Figura 16 – Início das Obras de Mudança do Calçamento da Rua Pará (1966)



Fonte: Projeto Centro de Memória de Morrinhos/GO (2016)

Além das áreas prioritárias descritas acima, o setor educacional, com a construção, reforma ou ampliação de escolas, principalmente nas zonas rurais foi destaque durante o governo de Joviano Fernandes. José Afonso Barbosa (2015a, p. 146) informou terem sido construídas sessenta e cinco escolas municipais durante a administração de Joviano Fernandes, o que obviamente é um grande exagero, mesmo se forem incluídas as escolas reformadas ou ampliadas.

No balanço oficial do mandato constavam trinta e oito escolas, sendo trinta e uma construídas e sete reformadas ou ampliadas. Esses números incluíam as escolas urbanas e rurais. De acordo com a fonte consultada – com a ressalva de ser uma fonte produzida pelo próprio interessado – encontramos a afirmação de que, ao longo do governo Joviano Fernandes foi construído “um prédio em cada cinquenta dias de gestão”, fazendo com que houvesse um aumento substancial de crianças atendidas, de 1559 alunos no sistema municipal no início de 1966, para 6732 ao final do ano de 1969⁶⁴. A própria criação de uma Secretaria

⁶⁴ Informações extraídas da revista “Morrinhos: quatro anos de progresso”, na página 11.

Municipal de Educação se deu durante o governo de Joviano Fernandes, através da Lei nº 76, de 30 de junho de 1966.

Figura 17 – Escola Rural São Pedro (1967)



Fonte: Projeto Centro de Memória de Morrinhos/GO (2016)

3.3.2 Setor Habitacional

Ainda na linha da reorganização do espaço urbano, uma das áreas de intervenção do Município foi a criação de políticas públicas de habitação, destinadas não apenas à produção de loteamentos para disponibilizar o acesso à casa própria aos habitantes do meio urbano, mas, principalmente, como política de atração de populações da zona rural para o meio urbano, produzindo, ao mesmo tempo, a mão de obra necessária para as indústrias que se queria atrair para a cidade.

Quase todas as ações para a construção de loteamentos nos anos 1960 e 1970 tiveram a Prefeitura Municipal como protagonista, algumas vezes em parceria com a Companhia de Habitação Popular (COHAB) e/ou Banco Nacional de Habitação (BNH). Nas décadas seguintes o protagonismo do poder público municipal continuou, como mostra a tabela 2 abaixo:

Tabela 2 – Conjuntos Habitacionais Populares em Morrinhos (1960-1998)

Nome	Ano de aprovação	Ano de entrega	Número de unidades	Área do lote-padrão (m ²)	Área das Unidades (m ²)	Agente promotor
Vila Bela	1960	–	235	221,15 (M)	51.970	COHAB
Vila Santos Dumont I	1970	–	375	274,00	207.725,32	BNH e Prefeitura
Vila Santos Dumont II	1980	–	216	351,58 (M)	106.365,42	BNH e Scala Engenharia Ltda.
Monte Verde	1989	–	500	250,00 (M)	250,00	Construtora Central do Brasil Ltda.
Setor Sol Nascente	1990	1996	284	182,41 (M)	51.1806,49	Prefeitura
Morro da Saudade II	1991	–	228	170,00 (M)	170,00	Prefeitura
Setor Vila Nova	1995	–	339	190,00	98.050,34	BNH e Prefeitura
Setor Genoveva Alves	1998	2000	626	250,00	292.725,32	Prefeitura e Estado de Goiás

Fonte: Silva (2006, p. 94)

Cláudia Romano Silva (2006) nos mostrou que cessão de terras para a construção de conjuntos habitacionais era anterior à administração do Prefeito Joviano Fernandes. A primeira legislação sobre o tema – denominada Lei n. 4.132, de 10 de setembro de 1962⁶⁵ – foi elaborada na administração anterior, do Prefeito Manoel de Freitas (1961-1965). Ao escrever na primeira década do século XXI e observando em retrospecto, Silva (2006), a partir da análise do processo de desapropriação, construção e entrega de casas, da reformulação das vias e praças e da definição das políticas de atração das indústrias, constatou que:

[...] a dinâmica do espaço intra-urbano de Morrinhos retrata os movimentos de sua produção, por meio de sua paisagem, a partir dos elementos que compõem as formas e funções de sua estruturação. A forma urbana corresponde a um arranjo ordenado, adquirido ao longo do tempo, a qual conserva um pouco de seu passado. A cidade tem o seu significado social ao ser criada e usada para desempenhar o papel para o qual foi produzida (SILVA, 2006, p. 74).

3.3.3 Setor Industrial

O terceiro foco de atuação da prefeitura era a busca da criação de uma política de desenvolvimento industrial no Município, de modo a superar a hegemonia da produção agropecuária ou aproveitar seu potencial com investimentos na agroindústria. Essa política de desenvolvimento se deu a partir de duas ações.

A crescente percepção da necessidade de se estabelecer locais específicos para a instalação e operação de indústrias, embrião da criação de um polo industrial, que se tornaria, anos depois, uma realidade em muitos Municípios do Brasil. Dois Projetos de Lei (PL) foram enviados à Câmara Municipal, o primeiro em 1968, sob nº 18/68, destinado à concessão de

⁶⁵ As leis de desapropriação do município de Morrinhos foram confirmadas pelo Decreto Expropriatório nº 248, de 16 de abril de 1998.

terras para a instalação de plantas industriais e o segundo de 1969, PL 30/69, que definiu a própria especificidade dos tipos de indústrias a serem instaladas.

O PL nº 18/68 – que se tornou a Lei nº 17/68 – em seu artigo primeiro determinou o local na área urbana em que seriam instaladas as indústrias:

Artigo 1º- É o Poder Executivo autorizado a alienar a Quadra de nº 33 (trinta e três), situada no Setor Oeste pelo lado direito com a rua 19 e pelo lado esquerdo com terrenos da Quadra de nº 34 do mesmo loteamento, medindo uma área total de 7.200 m². (sete mil e duzentos metros quadrados), sendo: 90 ms. (noventa metros) pela Av. “J”; 80 ms. (oitenta metros) pela confrontação da Quadra 34; 90 ms. (noventa metros) pela rua 1-A e 80 ms. (oitenta metros) pela rua 19. Artigo 3º- O adquirente da mencionada área deverá utilizá-la na instalação de indústrias, devendo esta condição constar na respectiva escritura de compra e venda (MORRINHOS, Lei 17/68, 1968).

A outra ação da prefeitura se deu na forma de investimentos em equipamentos produtivos, como o Matadouro Municipal e o Mercado Municipal, este último concluído na administração de Joviano Fernandes, mas iniciado em administrações anteriores.

3.4 A Dependência da União

É necessária aqui uma observação a respeito da evolução dos valores orçamentários do período em estudo, de modo que possamos compreender pelo menos em parte o aumento contínuo de receitas e despesas, que permitiu que entre 1959 e 1966 os valores orçamentários coligidos ano a ano tivessem um salto espetacular, saindo de pouco mais de cinco milhões de cruzeiros para trezentos e cinquenta milhões de cruzeiros.

Da observação às possibilidades de entendimento. Duas são as questões que levantamos. A primeira delas diz respeito aos impactos causados pela inflação ao longo do tempo. Dercio Garcia Munhoz (1997, p. 59-87), ao analisar o crescimento da inflação brasileira desde os anos 1930, destacou que, ao longo da década de 1950, a inflação brasileira ultrapassou 560%, e alcançou, no ano de 1959, a taxa anual de 40%. Ao se iniciar a década de 1960, a inflação deu sinais de um possível abrandamento e fechou o ano de 1960 na casa dos 30%, para subir logo em seguida, até alcançar a taxa anual de 80% no final de 1963 e ultrapassar os 90% em dezembro de 1964.

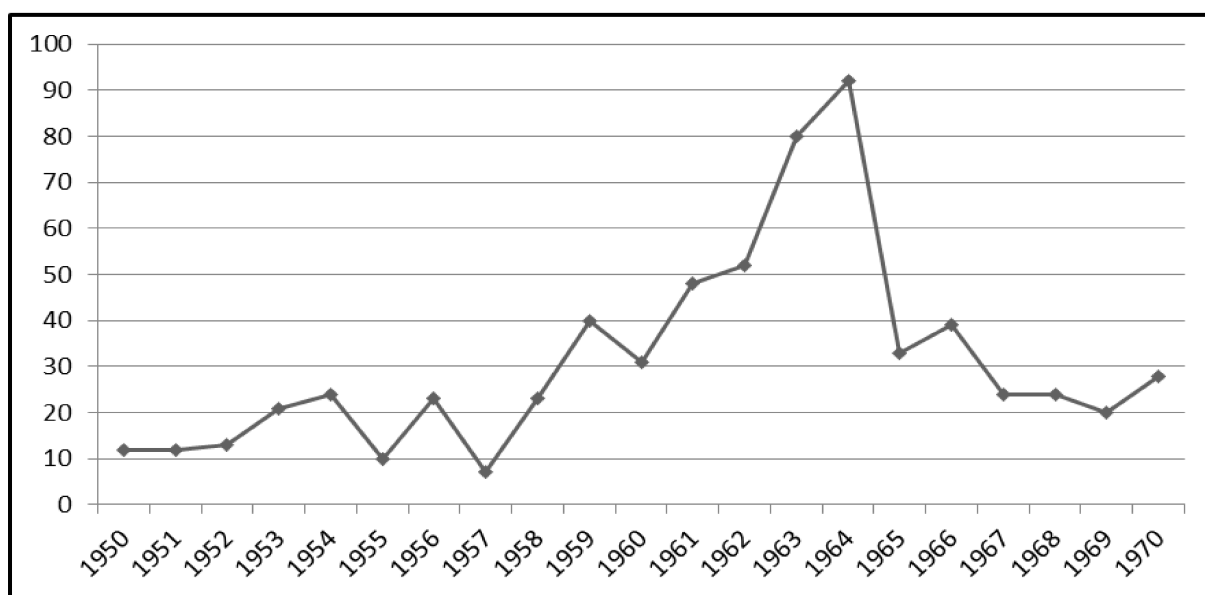
Apenas após o golpe civil-militar de 1964, medidas de impacto tomadas a partir de políticas fiscais e econômicas lograram diminuir os índices inflacionários a partir de 1965. De acordo com Munhoz (1997), as:

[...] políticas de estabilização baseadas em controles de preços, equilíbrios das

finanças governamentais, e redução dos salários reais permitiram um recuo persistente nas taxas de inflação, para 35/40% em 1965-66, 25% aproximadamente em 1967-68, e em torno de 19% anuais no final da década, coincidindo com uma fase de extraordinário dinamismo da economia, iniciada em 1968, e que passaria a ser identificada como o “milagre brasileiro” (MUNHOZ, 1997, p. 63).

De forma a perceber mais claramente a forma como a inflação se comportou ao longo do período pesquisado, observemos o gráfico abaixo:

Gráfico 3 – Variação da Inflação entre os Anos de 1950 e 1970 (em %)



Fonte: Adaptado a partir dos dados de Munhoz (1997, p. 62-64)

As ações e políticas específicas do Governo Federal, após o pico inflacionário alcançado em 1964 – próprias de uma época de conflagração social e política, da qual a própria ditadura civil-militar derivava e era corresponsável – conseguiram diminuir os índices da inflação, mesmo que não tenha conseguido retornar aos índices anteriores a 1953⁶⁶.

Nessa perspectiva, é possível afirmar que uma parte significativa do aumento dos valores previstos nos orçamentos do Município de Morrinhos provinha dos reajustes

⁶⁶ É importante salientar que os índices utilizados neste trabalho são os oficiais, medidos pelo IBGE. Essa observação é importante porque a medição dos índices de inflação durante a ditadura civil-militar continua sendo uma questão controversa até hoje. Muitos economistas acreditam que, assim como outros índices, o índice de inflação também era manipulado. Entre eles o economista Marcio Pochmann (2014), que alude a um episódio de 1973, em que o DIEESE descobriu fichas de falsificação dos índices de inflação, feitas pelo IBGE. O mesmo Pochmann, em artigo publicado em 1991, remeteu à manipulação dos índices de inflação utilizando, inclusive, uma epígrafe de abertura de seu texto, de autoria do ex-ministro Delfim Netto, que afirmava que “(...) quando não se pode derrubar a inflação, ao menos se pode derrubar o índice que mede a inflação” (POCHMANN, 1991, grifos do autor).

necessários devidos à desvalorização que a inflação causava à unidade monetária nacional.

Além das diversas ações que as políticas de estabilização apontadas por Munhoz (1997) trouxeram ao ambiente econômico brasileiro, em fevereiro de 1967, houve a mudança da moeda, entrando em cena o Cruzeiro Novo, na proporção de um Cruzeiro Novo para cada um mil Cruzeiros. Essa nova moeda foi de transição, já que em maio de 1970 foi trazido de volta o Cruzeiro, porém mantendo o valor de face do Cruzeiro Novo.

Novamente, podemos perceber que os anos correspondentes à década de 1950 e primeira metade da década de 1960 foram de instabilidade e volatilidade econômica, enquanto que os anos finais da década de 1960 foram de relativa estabilidade (aparente) e de intenso investimento em obras de infraestrutura que resultou em crescimento econômico, ou pelo menos assim nos contam as estatísticas oficiais⁶⁷.

A segunda questão nos remete às relações entre os diversos níveis de poder ao longo do período pesquisado. Luis Alberto Bahia (1978, p. 41) refletiu a respeito das relações entre os Municípios brasileiros e o Governo Federal antes e depois do golpe civil-militar de 1964. Conforme demonstra, “o Município pobre, antes de 1964, era mais autônomo do que hoje”. Por outro lado, o preço dessa autonomia era o quase abandono, mas a forma como os recursos eram aplicados diziam respeito às necessidades ou prioridades estabelecidas localmente. Após 1964 e principalmente após 1966 a relação mudou. E mudou por conta das novas diretrizes políticas estabelecidas pelo projeto que se impôs, que representou aumento significativo de recursos, mas controle cada vez maior:

De um modo geral, pode-se dizer que foram duplicados os recursos municipais *per capita* depois de 1964. Por outro lado, desfez-se a autonomia municipal com a perda de controle sobre a maior parte da receita e sobre grande parte da despesa. O fortalecimento financeiro teve a consequência contraditória de aumentar a dependência financeira e política (BAHIA, 1978, p. 41).

Marta Arretche (2004, p. 18) demonstrou o nível de concentração da arrecadação no Brasil, o que dava uma boa ideia das prioridades na forma de se aplicar esses recursos. Afirma a autora que, “em 2002, 70,1% do total da arrecadação tributária foi realizada pela União, 25,5% pelos Estados e 4,3% pelos Municípios”. Essa realidade, pelo menos no campo da arrecadação, nunca foi muito diferente no Brasil e variava apenas em relação a pequenas margens. Na mesma obra, a autora, ao analisar uma série histórica mais alongada da capacidade de arrecadação, apontou que, por parte da União, a arrecadação tributária,

⁶⁷ O período de 1968 a 1973 ficou conhecido como o “Milagre Econômico Brasileiro”, pelo relativo controle da inflação (em relação à década anterior) e crescimento total de 11,1%, iniciando em 1968 com um crescimento de 9,8% e chegando a 14% em 1973 (VELOSO et al, 2008, p. 224).

raramente foi inferior a 60% do total dos recursos arrecadados.

A variação em relação aos demais entes federativos também foi sempre muito pequena ao longo do tempo. Mesmo com uma disputa histórica sobre o direito de se apropriar da autonomia arrecadadora – o que implicava na possibilidade de se estabelecer e cobrar tributos – pelo menos desde a Constituição de 1934 esse esforço foi substituído no sentido de se apropriar dos recursos via o direito de receber, de forma permanente, transferências fiscais. É o que Marta Arretche (2005, p. 79) demonstrou ao evidenciar que a Constituição de 1946 definiu as características e os percentuais dessas transferências, que se mantém razoavelmente até hoje.

À parte as intenções dos constituintes, até o início da ditadura civil-militar poucos recursos eram, de fato, transferidos – e sempre com atraso – e os Estados ficavam com a maior parte deles. Eventualmente, a ideia federativa tinha mais apelo principalmente por conta do isolamento e abandono que Municípios menores, em Estados fora do centro político e econômico.

Desse ponto de vista, a autonomia local baseava-se exatamente nesse isolamento, fazendo com que as políticas públicas, os investimentos locais, seguissem os critérios e as prioridades possíveis ou dos grupos que detivessem o poder, favorecendo o mandonismo local. Lordello de Mello (apud Bahia, 1978) ressaltou que, após 1964, houve um:

[...] esforço consciente do Governo federal em fazer com que as ações municipais se enquadrem dentro dos objetivos nacionais, tais como o combate à inflação e a execução de programas estratégicos de desenvolvimento do citado Governo. [...] Jamais estiveram as políticas locais tão em harmonia com os propósitos nacionais (MELLO apud BAHIA, 1978, p. 39).

Essa “harmonia”, na verdade, pode ser traduzida como dependência e vinculação obrigatórias. É isso que concluiu Bahia (1978), ao afirmar que “o período pós-64 tem-se caracterizado por: a) limitações da autonomia municipal; b) aumento dos casos de intervenção; c) alocação de recursos municipais segundo diretrizes do Governo atual” (BAHIA, 1978, p. 40). O ciclo descentralizador foi seguido por outro centralizador e essa centralização atendia ao projeto de poder do período. Ribeiro e Pontual (2009) definem esse projeto como um:

[...] planejamento de longo alcance e num prazo longo. A meta era alcançar o desenvolvimento nacional e regional e promover as reformas institucionais necessárias, por parte dos governos municipais, para fazer frente aos novos padrões de crescimento econômico (RIBEIRO; PONTUAL, 2009, p. 13).

Nesse planejamento, a Reforma Urbana (RU) era fundamental; que, ao lado dos demais projetos de transformação da infraestrutura econômica e social, tinha uma função utilitária, de acordo com as análises de Alberto de Oliveira (2009). Para o autor, o modelo arquitetônico da cidade do período da transição rural/urbano tinha como objetivo “tornar claro o traço industrial e moderno que visava aproximar o país das grandes nações industrializadas” (OLIVEIRA, 2009, p. 2). A partir dessa premissa:

Durante o regime militar (1964/85), o planejamento centralista-tecnocrático alcançou sua máxima expressão em sua missão de tornar as cidades brasileiras funcionais as necessidades impostas pelo processo de acumulação capitalista. “A cidade é pensada, então, como lugar da produção e da reprodução. O fundamental e assegurar sua funcionalidade. Os homens e mulheres devem estar a serviço da cidade, que, por sua vez, deve estar a serviço da produtividade. O modelo, no fundo, e a própria oficina fabril, pautada pela racionalidade, pela funcionalidade” (OLIVEIRA, 2009, p. 02-03).

As ações de enquadramento do Governo federal aconteceram em duas frentes principais. Em primeiro lugar, a mudança na legislação, com a redação da Constituição de 1967 e com o Decreto-Lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967, em que a descentralização era oficializada, no plano da aplicação dos recursos, ao mesmo tempo em que a concentração dos recursos via tributação e a autonomia da implementação de tributações residuais e específicas ficaram definidos como de atribuição exclusiva da União.

Na mesma Constituição, uma norma de transferência aplicada desde a Constituição de 1934 passou a ser nomeada de Fundo de Participação dos Estados e Municípios (FPEM).⁶⁸ Ao mesmo tempo, transferia responsabilidades para os Municípios, principalmente em relação à aplicação de políticas públicas ou de infraestrutura urbana, derivadas de acordos ou investimentos de origem federal, num processo que, paradoxalmente, tem origem numa ideia que relaciona descentralização e democracia⁶⁹.

A premissa constitucional na verdade efetivava o estabelecido alguns meses

⁶⁸ Art. 26, alíneas I e II. A alínea II, especificamente, que estabelecia que 5% dos impostos arrecadados exclusivamente pela União deveria ser dividido entre os Municípios. Na Constituição de 1988 o valor a ser repassado ao FPM foi estabelecido como de 20% do arrecadado de 2 impostos, o Imposto de Renda (IR) e o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI).

⁶⁹ O paradoxo consiste em perceber que o processo de descentralização das atividades do Estado Nacional – que delegava aos entes da federação, como Estados, Municípios e, muitas vezes, entidades da sociedade civil, atividades antes concentradas nas mãos da União – foi percebido posteriormente como típico de um Estado democrático, a convidar a participação efetiva da sociedade. Tal paradoxo é invocado aqui por se dar em um regime de exceção, às vésperas do aprofundamento da repressão e supressão das liberdades individuais e políticas. Ocorre que tal visão foi firmada a *posteriori*, ao longo da década de 1990, quando a descentralização foi o ponto principal de propostas e programas das mais diversas correntes ideológicas sobre o papel do Estado, de um lado vista como diminuição do Estado, de outro como capilaridade do Estado na criação e aplicação de políticas públicas. Quem apontou de forma competente esse paradoxo é Marta Arretche (1996).

antes pelo Decreto-Lei nº 200/1967, ao definir que a descentralização, de fato, foi pensada apenas para os níveis de definição local das prioridades e a operacionalização ou implementação das ações. Isso já fora percebido por Meira (2009) ao refletir que o Decreto-Lei nº 200/1967:

Na prática consumava a centralização do processo administrativo nas mãos do Poder Executivo Federal, [...] através de um modelo de planejamento setorial e execução operacional descentralizada. O Art. 6º do decreto-lei estabelece os passos através dos quais, ao mesmo tempo em que se reforçava a centralização, buscava-se a agilidade na execução. De acordo com o artigo, a administração pública se pautaria pelo **Planejamento, Coordenação, Descentralização, Delegação de Competência e Controle**, sendo que os dois primeiros seriam prerrogativas da presidência e de seu auxiliar civil direto, o Ministro do Planejamento Delfim Neto, alçado à categoria de Superministro (MEIRA, 2009, p. 31, grifos nossos).

Como Marta Arretche (1996) esclareceu, descentralizar a operacionalização, ou mesmo a gestão, de ações ou políticas a entes federados ou outras modalidades de associação, não se confundia com democratização, ou seja:

[...] não existe uma garantia prévia – intrínseca ao mecanismo da descentralização – de que o deslocamento desses recursos implique a abolição da dominação. Deslocar recursos do “centro” para subsistemas mais autônomos pode evitar a dominação pelo “centro”, mas pode permitir esta dominação no interior do subsistema (ARRETCHÉ, 1996, p. 50).

A reforçar essa ideia de que a descentralização operacional não representou autonomia administrativa, muito menos democratização, Ana Maria Brasileiro (apud Bahia, 1978) analisou que, na consolidação da ditadura civil-militar:

[...] grandes modificações foram introduzidas restringindo a autonomia municipal, aumentando os casos de intervenção no Município, reformando o sistema tributário para fazê-lo mais diretamente **dependente dos fundos transferidos e estabelecendo condições que limitaram o emprego dos recursos a eles atribuídos sob a forma de fundos transferidos e estabelecendo condições que limitaram o emprego dos recursos a eles atribuídos sob a forma de fundos especiais** (BRASILEIRO apud BAHIA, 1978, p. 40, grifos nossos).

A segunda frente de enquadramento do Governo federal foi a criação de grandes projetos de transformação da estrutura urbana e industrial do país, com os consequentes instrumentos de implementação e de fontes de financiamento.

O início da década de 1960 confrontou o Brasil com a realidade de uma “sociedade em movimento” (MELLO; NOVAIS, 1998, p. 574), ou seja, uma sociedade em vias de se tornar majoritariamente urbana, com hábitos e consumos em rápida transformação,

mas ainda vivendo em um país em que a infraestrutura urbana era precária e os serviços públicos incipientes ou inexistentes. Da mesma forma, com uma estrutura de relações sociais e políticas que eram oriundas de uma ideia de nação patriarcal e patrimonial de um tempo anterior, mas que resistia em dar lugar para uma nova configuração de nação.

Essa sociedade em transformação tinha como fio condutor o modelo capitalista, na medida em que mesmo no campo, as próprias relações sociais e de trabalho eram capitalistas. Mello e Novais (1998) demonstraram que sociedade brasileira nos anos 1950, excetuando os pequenos proprietários pobres, posseiros e parceiros, os demais habitantes do campo – dos proprietários rurais, usineiros e arrendatários, aos trabalhadores rurais de média, baixa ou inexistente especialização – estavam integrados ao sistema capitalista. Como dominadores ou dominados, exploradores ou explorados, estavam inseridos na lógica capitalista da produção para o mercado.

Mas mesmo no campo, a cidade já era uma realidade para eles, pelo menos as pequenas cidades próximas ou conjugadas ao campo; uma cidade em que:

[...] fazem a feira, assistem a missa, participam das festas, vendem o que resta de sua produção. E, também, a cidade um pouco maior, aonde vão de vez em quando. E observam: o ônibus, o trem, o caminhão, o *jeep*, o automóvel; o rádio do bar, que toca música, dá notícias, irradia futebol; o consultório do médico, a farmácia, o posto de saúde, tão longes; as ruas iluminadas; o cinema; o modo de vestir das pessoas; a variedade de alimentos no armazém; a escola. Depois, já nos anos 60 e 70, a televisão toma, no bar, muitas vezes o lugar do rádio. Até nas pequenas cidades ou vilarejos lá está ela, no alto, colocada no ponto de encontro ou na praça: todos estão vendo a novela das oito. Como na música do notável Chico Buarque, vêem o Brasil na TV. Observam tudo e conversam. E recebem cartas de parentes, compadres e vizinhos que foram morar na cidade – cartas escritas e lidas pelo favor de quem é alfabetizado. E as cartas falam de uma outra vida, melhor, muito melhor. A cidade não pode deixar de atraí-los (MELLO; NOVAIS, 1998, p. 580).

E eles migraram. Os mesmos autores apontam que entre as décadas de 1950 e 1970 cerca trinta e nove milhões de pessoas migraram do campo para a cidade, o que corresponderia, em 1980, a 30% da população total do país (MELLO; NOVAIS, 1998, p. 581). Muitas dessas pessoas migraram para lugares distantes, para centros urbanos consolidados ou capitais dos seus Estados; outros migraram para a região urbana mais próxima, muitas vezes para a sede do Município em que já moravam. Essas migrações em massa provocaram duas mudanças significativas.

A primeira incidiu diretamente na relação demográfica entre campo e cidade, e fez com que adquirisse nova configuração. Marcos Arriel (2010), ao analisar o processo histórico de formação da economia goiana, apontou que o fluxo migratório intenso nas décadas de 1950

e 1960 ampliou a fronteira agrícola e expandiu a exploração agropecuária do cerrado, o que resultou no aumento do número de pessoas nas áreas urbanas, particularmente na nova capital, Goiânia e nos Municípios próximos, como Anápolis, beneficiados pela ligação de vias de transportes, caso de Morrinhos, ao lado da principal via rodoviária do Estado, a BR 153. Essa proximidade, aliada a outros fatores de atração, fez com que a relação entre habitantes do campo e da cidade mudasse rapidamente, além do próprio aumento do número total de habitantes do Município, como pode ser visto na tabela abaixo:

Tabela 3 – População Urbana e Rural de Morrinhos (1950-2000)

Ano	Urbana	%	Rural	%
1950	4.696	22,5	16.151	77,5
1960	9.879	42,5	13.358	57,5
1970	14.066	44,4	17.606	57,6
1980	20.154	63,5	11.559	36,5
1991	25.395	77,9	7.197	22,1
2000	30.881	83,6	6.045	26,4

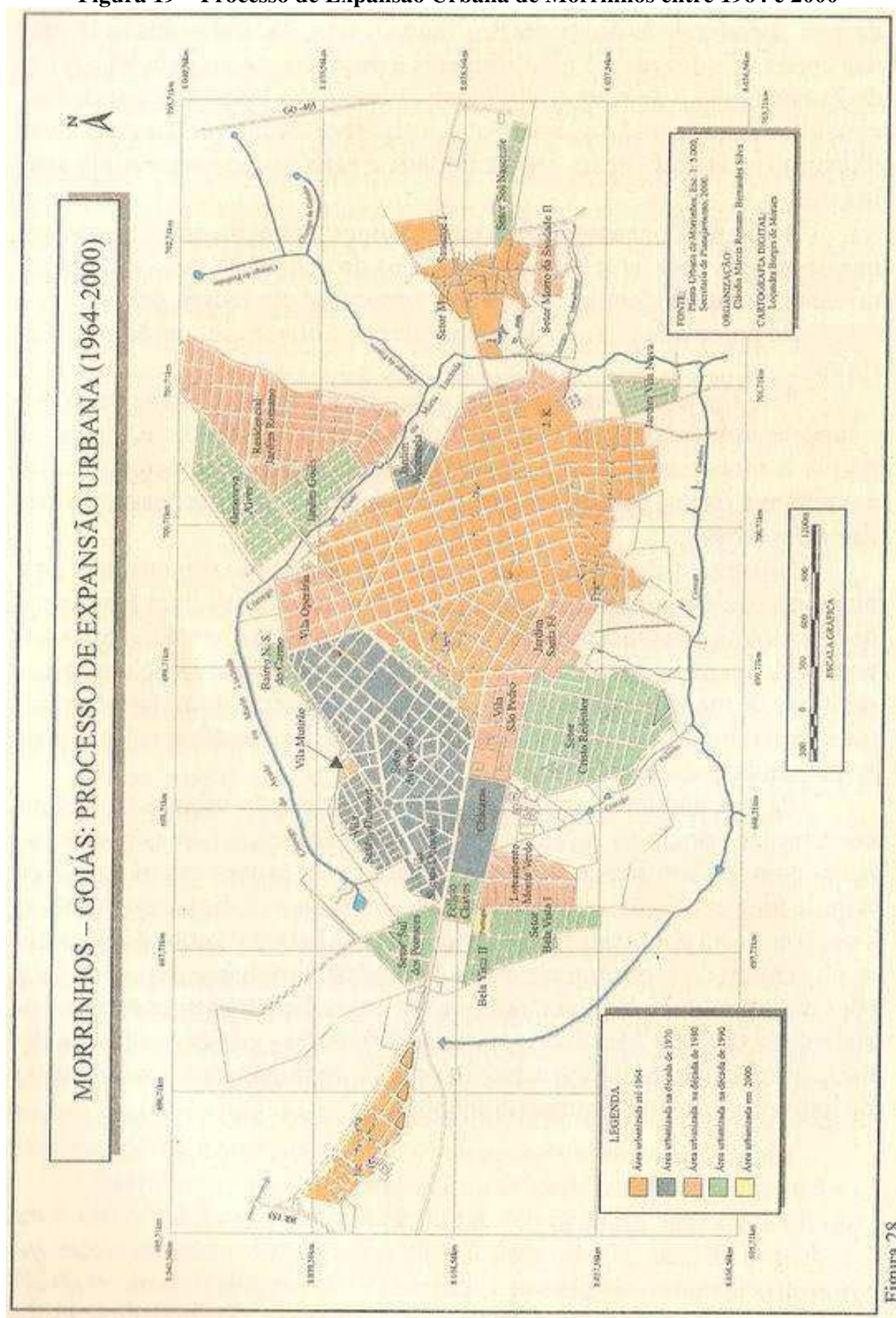
Fonte: IBGE (2010)

Acreditamos que a questão fundamental é que um deslocamento tão grande de pessoas em um espaço de tempo tão curto fez com que as estruturas urbanas existentes praticamente colapsassem, exigindo intervenções significativas rapidamente.

Isso nos leva a outra mudança fundamental, que se reflete na própria estrutura da cidade, obrigada a expandir-se para receber novos contingentes populacionais. Em Morrinhos, a visualização da mudança e ampliação da planta urbana do Município, nos últimos cinquenta anos, permite perceber as modificações da ocupação do espaço e do solo, bem como as intervenções do poder público, de modo a conseguir acomodar tantas pessoas.

As imagens a seguir (Figuras 18 e 19) mostram a planta urbana do Município de Morrinhos em dois momentos. A primeira delas é uma imagem da planta urbana no ano de 1970. A segunda imagem apresenta o mapa da planta urbana ao longo do processo histórico, abrangendo os anos de 1964 a 2000. A comparação das Figuras 18 e 19 nos permite verificar significativas mudanças ocorridas na planta do Município.

Figura 19 – Processo de Expansão Urbana de Morrinhos entre 1964 e 2000



Fonte: Romano (2006, p. 136)

Figura 28

A primeira década da ditadura civil-militar foi marcada por um esforço de planejar a infraestrutura urbana nacional, aliviando, por um lado, a pressão demográfica cada vez mais intensa para enfrentar o desafio crescente de um país às portas de ter população urbana majoritária, o que aconteceu já em meados da década de 1970 e por outro, promover o aquecimento da economia e estimular programas de obras gerais de infraestrutura urbana e industrial.

Na área da habitação urbana, o governo ditatorial, logo após o golpe civil-militar, emitiu a Lei nº 4.380, de 21 de agosto de 1964, que criava, entre outras medidas, o Banco Nacional de Habitação (BNH). Uma leitura rápida dessa lei revela o grau de intervenção e, principalmente, de centralização, que marcou a atuação do governo da ditadura civil-militar, principalmente em seus primeiros anos. Ao mesmo tempo, demonstra como os demais entes federativos deveriam se articular para participar das políticas e iniciativas da União e garantir os investimentos, repasses e transferências tributárias.

Todas as ações deveriam ter, como princípio integrado, o planejamento, a formulação de diretrizes básicas e o financiamento nas mãos da União, enquanto os Estados e Municípios elaborariam seus projetos e planos diretores para estabelecer as prioridades e áreas de atuação, enquanto que a parte operacional seria colocada nas mãos da iniciativa privada, que estimularia o desenvolvimento de uma cadeia de produção privada. É o que expressam os três primeiros artigos da lei:

Art. 1º O Governo Federal, através do Ministro de Planejamento, formulará a política nacional de habitação e de planejamento territorial, coordenando a ação dos órgãos públicos e orientando a iniciativa privada no sentido de estimular a construção de habitações de interesse social e o financiamento da aquisição da casa própria, especialmente pelas classes da população de menor renda.

Art. 2º O Governo Federal intervirá no setor habitacional por intermédio:

I - do Banco Nacional da Habitação;

II - do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo;

III - das Caixas Econômicas Federais, IPASE, das Caixas Militares, dos órgãos federais de desenvolvimento regional e das sociedades de economia mista.

Art. 3º Os órgãos federais enumerados no artigo anterior exercerão de preferência atividades de coordenação, orientação e assistência técnica e financeira, ficando reservados:

I - aos Estados e Municípios, com a assistência dos órgãos federais, a elaboração e execução de planos diretores, projetos e orçamentos para a solução dos seus problemas habitacionais;

II - à iniciativa privada, a promoção e execução de projetos de construção de habitações segundo as diretrizes urbanísticas locais (BRASIL, Lei nº 4.380, 1964).

Apesar de deixar explícito o respeito “às diretrizes urbanísticas locais”, a mesma lei determinou a criação do Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SERFHAU),

destinado a “regular a produção da habitação e promover o planejamento local integrado (princípios de racionalidade da organização espacial, visando o processo produtivo)” (IPEA, 2010, p. 48).

Rubin e Bolfe (2014), ao analisar a criação do BNH e o desenvolvimento de políticas nacionais de habitação e infraestrutura urbana, demonstram que havia um elemento a mais a ser analisado pela criação do BNH. Esse elemento correspondia a uma estratégia do novo governo em garantir o apoio das populações urbanas de modo a legitimar o governo ditatorial, sem deixar de levar em conta a real necessidade, sempre crescente, da pressão demográfica, fazendo aumentar exponencialmente a crise da habitação. Afirmam os autores que:

[...] o BNH, criado após o golpe em 1964, foi uma resposta do governo militar à forte crise habitacional presente no país que se urbanizava aceleradamente. **O Banco buscava adquirir o apoio das massas populares urbanas** e criar uma política permanente de financiamento, que estruturasse o setor da construção civil habitacional (RUBIN; BOLFE, 2014, p. 202, grifos nossos).

Nabil Bonduki (2004) observou que, embora a política de habitação do Governo federal, baseada na atuação do BNH, tivesse alcançado sucesso numérico, não se percebia em sua formulação e muito menos na implementação, a preocupação em levar em conta os interesses das populações. O interesse social, no caso dos grandes projetos de construção de moradias urbanas, pode ser entendido como “a edificação em série, com padronização e pré-fabricação, como instrumentos para atender às grandes demandas existentes nas cidades contemporâneas, marcadas pela presença do operariado” (BONDUKI, 2004, p. 15).

Apesar de o BNH ter financiado “4,8 milhões de habitações, em torno de 25% das moradias construídas no país entre 1964 e 1986” (RUBIN; BOLFE, 2014, p. 208), apenas cerca de 20% dessas unidades habitacionais foram destinadas às populações mais pobres. Tal política, de forma efetiva, acabou por ser marcada como uma “política de periferia”, já que o local preferido para a construção dos conjuntos habitacionais para as populações de baixa renda estavam localizado, em geral, na periferia das cidades, longe dos equipamentos de saúde e educação, dos locais de trabalho e, frequentemente, sem os serviços de saneamento necessários.

Raquel Rolnik (2009) reforça essa ideia, ao afirmar que:

Quando construídas, as moradias populares foram, em sua maioria, implantadas fora das cidades, em periferias distantes e desequipadas e, muitas vezes, sob as mesmas condições de irregularidade e precariedade urbanística que marcava o mercado

informal popular. Por outro lado, o mercado de classe média – que concentrou 2/3 das unidades financiadas pelo BNH – conheceu enorme expansão, gerando crescimento da verticalização residencial e constituindo novos eixos de centralidade nas cidades médias e grandes do país (ROLNIK, 2009, p. 32).

No caso de Morrinhos, a preferência pela periferia da cidade foi uma constante na formulação das políticas de habitação nas décadas de 1960 e 1970, já que é impossível atribuir ao Município uma política bem sucedida de verticalização. Os principais conjuntos habitacionais construídos ou que tiveram seu lançamento entre o final da década de 1960 e início da década seguinte foram os residenciais Vila Bela e Vila Santos Dumont I.

Os dois residenciais distavam, no momento de sua construção, cerca de um quilômetro da área central do Município e destinavam-se às populações de baixa renda. Na imagem a seguir (figura 20), de meados da década de 1960, podemos ver claramente que o Residencial Vila Bela estava em pleno cerrado, sem a existência de nenhuma outra construção ao redor que pudesse caracterizar como indícios de uma área urbana, o que reforça a tese da periferia.

Figura 20 – Residencial Vila Bela (1966)



Fonte: Projeto Centro de Memória de Morrinhos/GO (2016)

Cerca de dois anos depois de criado o BNH, o Governo federal promulgou a Lei nº 5.107, em 13 de setembro de 1966, criando o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), que, mais do que constituir-se em garantia ao trabalhador com o fim da estabilidade no emprego, garantiu uma fonte de recursos importante para projetos de habitação e de infraestrutura urbana, como a redação do Artigo 3º define explicitamente. No ano seguinte o FGTS foi vinculado definitivamente ao BNH, ou pelo menos até 1989, quando a administração do fundo passou à Caixa Econômica Federal.

Com a incorporação do FGTS, que passou a representar um fluxo seguro de recursos, o BNH se tornou o principal instrumento planejador e operacionalizador do Governo federal nas áreas de habitação e infraestrutura urbana. Sobre isso, Raquel Rolnik (2009) acrescenta:

Em 1967, o BNH assumia a gestão dos recursos do FGTS (Fundo de Garantia por Tempo de Serviço), constituído pela poupança compulsória de todos os assalariados brasileiros, tornando-se assim o maior banco de segunda linha do país. O BNH passou então a concentrar não apenas o financiamento mas também toda a atividade de planejamento do desenvolvimento urbano no âmbito do governo federal, consubstanciada em metas quantitativas de produção nos setores de habitação e saneamento. Sua atuação se dava através de disponibilização de crédito com juros subsidiados para companhias públicas de saneamento e de habitação – organizadas sobretudo pelos Estados e, em alguns casos, por Municípios – para a execução de projetos de implantação de redes de água e esgoto e de construção de moradias populares, além de construtoras e indivíduos para a produção de casas e apartamentos para o mercados de média e alta renda (ROLNIK, 2009, p. 33).

Além do BNH e do SERFHAU, outras ações do governo ditatorial foram fundamentais para as intervenções na infraestrutura urbana. No ano de 1965 foi lançado o Programa de Ação Econômica do Governo (PAEG), destinado a redefinir o sistema financeiro brasileiro, tendo como foco o combate à inflação e a organização do mercado de crédito nacional. Para isso foram criados, de acordo com Bellingiere (2005): a) o Banco Central, destinado a ser o “banco dos bancos”; b) o Sistema Financeiro de Habitação, do qual o BNH seria, posteriormente, o principal instrumento; c) a reorganização da política de investimentos externos, da administração da dívida externa e diversificação da pauta de exportações; d) a correção monetária do sistema tributário; e) a reorganização do sistema de tributos, que garantiu a centralização nas mãos da União e regulou os fundos de transferência para Estados e Municípios, bem como estabeleceu as bases para a criação posterior dos fundos compulsórios como FGTS e Programa de Integração Social (PIS).

Rubens Pinheiro Cysne (1993), a partir de uma análise da atuação de Mário Henrique Simonsen, um dos artífices do PAEG, apontou a importância do Programa na

organização, normatização e regulamentação do mercado financeiro nacional, fundamental para o:

[...] desenvolvimento do mercado de capitais, com a criação dos Bancos de Investimentos, com a ampliação do crédito direto ao consumidor, com a instituição do FINAME⁷⁰, para o financiamento de máquinas de produção nacional, e com a criação de incentivos ao mercado de ações (CYSNE, 1993, p. 202).

Algumas leituras são possíveis quando analisamos os resultados da implementação do PAEG, ainda na segunda metade da década de 1960. Dentre elas, a de que os resultados comprovam que a maioria das ações econômicas do governo teve como objetivo a transformação do país em uma economia de mercado, com um ambiente de investimentos seguro para investidores internos e externos. Vários observadores, tanto aqueles que acompanharam o processo como interessados diretos e como intelectuais da academia, quanto aqueles que, *a posteriori* ofereceram diversas narrativas a respeito do momento político-econômico conjuntural do pós-1964, têm seu ponto de intersecção justamente na conclusão de que a criação de um ambiente de negócios seguro era o objetivo maior dos mentores dos programas econômicos da ditadura civil-militar, em especial do PAEG.

Ambiente seguro de negócios normalmente é um eufemismo para a liberalização ou abertura da economia. Paradoxalmente, o governo ditatorial, com o PAEG, buscou construir as bases para, por um lado, atrair e manter os investidores e um ambiente de negócios, enquanto, por outro, buscou efetivar seu processo de centralização e intervencionismo estatal na economia.

De todo modo, pelo menos do ponto de vista dos investimentos externos, já em 1967 se começou a sentir os efeitos das medidas propostas pelo PAEG, ampliando-se a captação de recursos até o final da década, em patamares bastante superiores ao período anterior. Cysne (1993, p. 206) informa que “a partir de 1967, o Brasil acrescentou a seu passivo externo líquido algo ao redor de seis bilhões de dólares entre 1967 e 1973 (em dólares correntes de cada ano)”.

Pedro de Vasconcellos Costa (2014) analisou os resultados do PAEG e, apoiado nas reflexões de Roberto Campos (1979), concluiu que as ações do Governo federal – em relação ao ambiente de tranquilidade que se buscava construir como fator preponderante de atração dos investimentos externos – tinham como foco o estabelecimento de:

⁷⁰ Financiamento de Máquinas e Equipamentos (FINAME).

[...] uma política pragmática a partir da qual se buscou passar tranquilidade para os investidores internacionais, facilitando a remessa de lucros e melhorando o ambiente institucional para atrair novos investimentos e multinacionais sendo as exportações consideradas um importante fator gerador de desenvolvimento (COSTA, 2014, p. 44).

Em 1968, já no governo do marechal Artur da Costa e Silva, o Orçamento Plurianual de Investimentos enviado ao Congresso, trazia em seu bojo um Programa Estratégico de Desenvolvimento (PED), em que as atividades do Governo federal em planejamento, investimentos e implementação foram listadas, numa proposta de ações concretas estipuladas para os anos de 1968 a 1970. Patrícia Matos (2002) esclarece que:

O ponto de partida para a elaboração do PED, foi o diagnóstico dos problemas principais da economia brasileira na época: o esgotamento da oportunidade de substituir importações e a crescente participação do setor público na economia. Era portanto, indispensável a renovação dos setores dinâmicos, a consolidação da infraestrutura e o incentivo a programas de expansão do poder de demanda. Também se mostravam imprescindíveis a política de distribuição de renda, mas preservando a capacidade de poupança, e a recuperação do atraso tecnológico (MATOS, 2002, p. 43).

Apesar de começar criticando a política intervencionista e centralizadora do governo anterior (Castelo Branco), consubstanciada no PAEG que, com sua fixação no combate à inflação e aumento de tributos, “pôs em prática uma política financeira que, buscando equilibrar a qualquer custo a Caixa do Tesouro, acabou por desequilibrar a das empresas”⁷¹, o PED acabou por definir pela continuidade da maioria das políticas do PAEG e consolidou a centralização e a intervenção da União, tanto na definição e cobrança de tributos, quanto na escolha dos setores a serem contemplados por suas políticas públicas e investimentos.

A atuação do governo, como indutor das transformações que o diagnóstico do PED preconizava como fundamentais, tanto do ponto do planejamento quanto do investimento direto, apontava para quatro áreas:

[...] consolidação das indústrias básicas (indústria de bens de capital, siderurgia, metais não-ferrosos, indústria química e mineração de ferro) e reorganização das indústrias tradicionais: aumento da produtividade agrícola e modernização do sistema de abastecimento: fortalecimento da infra-estrutura de energia, transportes e comunicações, fortalecimento da infra-estrutura [urbana], notadamente no tocante à educação e habitação (BRASIL, 1969).

⁷¹O Programa Estratégico de Desenvolvimento (PED) também pode ser encontrado no CPDOC da FGV, no site: <http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-tematico/programa-estrategico-de-desenvolvimento-ped>. Acessado em 21/03/2016.

Praticamente apontava para todas as áreas da economia produtiva concreta, e, nos aspectos que interessam a este trabalho, é possível afirmar que o PED, entre outros pontos, consolidava a ideia da participação estatal em investimentos de infraestrutura urbana nas áreas de energia – geração e transmissão –, transportes – tanto na construção das vias de transporte rodoviárias ou ferroviárias, habitação, saneamento básico e reorganização do espaço urbano.

A produção e geração de energia eram fundamentais numa sociedade em transformação, rapidamente passando da condição de uma economia agrária para urbana. Ferreira e Malliagros (1999 apud PROSDOCIMI; LINHARES, 2006) destacam que, de todos os investimentos setoriais do Governo federal entre 1966 e 1969 realizados pelas empresas públicas, 55% foram para o setor de energia. Esse percentual demonstra a importância do setor no período de transição para uma economia industrial urbana.

Essa importância fica patente até mesmo nos pequenos Municípios, como é o caso de Morrinhos. O PL nº 24, enviado à Câmara Municipal em 1966, solicitava a autorização para o Prefeito investir em uma companhia de geração e distribuição de energia, subsidiária da empresa pública denominada Centrais Elétricas de Goiás (CELG). Na justificativa do projeto, o segundo parágrafo apontava para a necessidade de se ampliar a capacidade de geração de energia em um tempo em que a economia local se voltava para a industrialização.

O nosso Município vive, na atualidade, no campo da energia elétrica os mesmos problemas das demais comunas da região. Esperamos, sem dúvida nenhuma, com a criação dessa nova subsidiária melhoramentos profundos em nosso sistema de energia elétrica, **principalmente agora que volvemos as nossas vistas para a industrialização de nossas verdadeiras riquezas** (MORRINHOS, PL 24/1966, grifos nossos).

Obviamente que o momento em que a “industrialização de nossas verdadeiras riquezas” (MORRINHOS, PL 24/1966), do ponto de vista da produção econômica relevante – principalmente numa economia de forte tradição agropecuária – demorou mais do que poderia supor o Prefeito Joviano Fernandes. Essa afirmação se baseia na observação da realidade econômica do Município.

Por outro lado, o fato de se investir em uma fonte geradora de energia segura revela a preocupação geral daquele momento. Segundo Mello e Novais (1998) a própria pressão demográfica motivada pelas migrações e a demanda sempre crescente que os novos hábitos de consumo dos habitantes das regiões urbanas exigiam, justificavam os investimentos e as preocupações das elites políticas e econômicas no interior de Goiás, no final da década de 1960.

O PL nº 24 foi aprovado pela Câmara Municipal no mesmo ano de 1966, tornado Lei sob nº 85/1966. O crescimento populacional de Morrinhos, expressado na Tabela 3 revela o fundamento da preocupação do chefe do executivo. Os vinte anos que separam os anos 1960 e 1980 fizeram a população do Município saltar de 23.237 para 31.663 habitantes, um acréscimo de 8.476 pessoas, o que representou pouco mais de 35% em relação à população de 1960. Se for tomada apenas a população urbana como referência, os números são mais significativos. Em 1960 a população urbana do Município era de 9.879 pessoas, ou 42,5% da população total; em 1980, a população da área urbana saltara para 20.154, ou 63,5% de todos os habitantes, um percentual de crescimento da relação entre população urbana-rural um pouco menor do que a realidade brasileira⁷².

Outro aspecto importante da preocupação do PED foi o setor dos transportes. Desde o final da década de 1940 que a opção pelo transporte rodoviário já se desenhava no Brasil, em detrimento de outras modalidades, como o transporte ferroviário. Mas a partir de meados da década de 1950 essa opção se tornou oficial, como notou Britto Pereira (1974), que relacionou a instalação da indústria automobilística no Brasil, em 1957, com a opção oficial do governo brasileiro pelo transporte terrestre rodoviário.

Não é nossa intenção analisar exaustivamente a opção pelo transporte rodoviário neste trabalho, em detrimento, por exemplo, do transporte ferroviário ou aquaviário, mas demonstrar que, do ponto de vista dos recursos advindos da União e distribuídos para Estados e Municípios durante a primeira década do governo da ditadura civil-militar, a opção pelo transporte rodoviário ficou evidente e a narrativa decorrente dessa opção ressaltava os benefícios, em desenvolvimento, modernização e, principalmente, na ligação efetiva de todas as regiões em direção aos dois grandes centros estabelecidos no país naquele momento, o centro político do Centro-Oeste, pós-construção de Brasília, com o bônus da nova frente de expansão econômica do cerrado e o centro econômico do Sudeste, maior mercado produtor e consumidor nacional.

Nem sempre fora assim. Barsanulfo Borges (1990) relacionou a instalação das ferrovias, entre o final do século XIX e primeiras décadas do século XX, com a possibilidade de desenvolvimento e modernização nas estruturas produtivas na medida em que contribuiu para a inserção do país e das regiões Central e Norte, à economia capitalista, dentro da perspectiva da teoria de desenvolvimento dependente. Essa interpretação, principalmente em

⁷² De acordo com o IBGE, em 1960 a população total do Brasil era de 70.992.343 habitantes, sendo que pouco menos de 45% vivam nas áreas urbanas. Em 1980, a população brasileira era de 121.150.573, com 68% dos habitantes vivendo nas áreas urbanas. Disponível em: <http://www.censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?dados=8>. Acesso em 28/04/2016.

relação a Goiás, pode ser percebida em trechos da sua obra:

Portanto, sem delimitar muito o objeto da análise a cidades ou regiões, pode-se afirmar que nas primeiras décadas deste século [XX], boa parte do Estado de Goiás se encontrava inserida num processo de mudanças que, embora lento, ganharia dimensões significativas. A Estrada de Ferro desempenhou um papel fundamental como elemento promotor dessas transformações, como uma locomotiva que arrastava o processo de modernização em todos os níveis da sociedade regional (BORGES, 1990, p. 102).

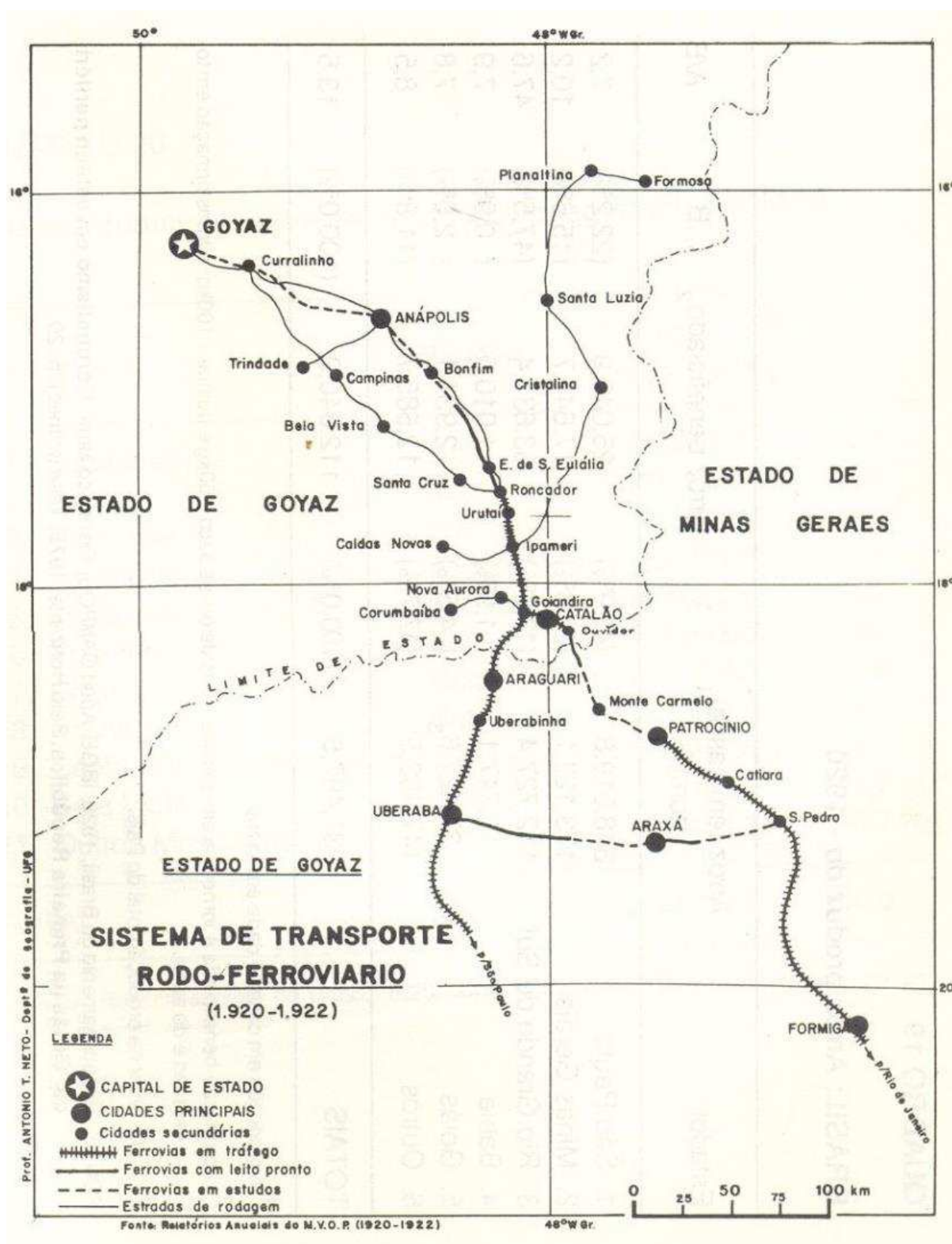
A posição do autor é, em certa medida, corroborada com testemunhos da própria época da construção da estrada de ferro e dos ramais que cruzaram o território goiano, a partir do Sudeste do Estado. Mesmo localidades em que a estrada de ferro não chegou, de alguma forma beneficiaram-se da proximidade dessas vias de transporte, pois as estradas de rodagem ligaram essas as localidades às vias férreas e criaram, com o passar do tempo, uma rede de transportes rodoferroviária.

Até o ano de 1925 a expansão da estrada de ferro no Brasil foi uma realidade constante e ascendente, dando a impressão de ser essa a opção de transporte terrestre ideal para um país de dimensões continentais, tanto no transporte de passageiros quanto no de cargas. No entanto, a partir de 1925 a expansão estagnou, conforme verificado por Borges (1990), que constatou que a mesma quilometragem da estrada de ferro naquele ano – 32.003 quilômetros – se manteve em 1929 (BORGES, 1990, p. 47). Já era um prenúncio das escolhas que viriam.

O mapa a seguir (Figura 21) mostra o traçado da ferrovia em Goiás em 1922 e a malha de estradas de rodagem a ligar as estradas de ferro aos principais Municípios daquela época que não eram atendidos pela rede ferroviária. Vindas do Estado de Minas Gerais, as duas vias ferroviárias se encontravam em Goiandira e dali seguiam rumo ao Norte, até Roncador (atual Urutaí), com o objetivo de continuar até Anápolis e à então capital Goiás ⁷³.

⁷³ Apenas no momento em que este capítulo é redigido, no primeiro semestre de 2016, a ferrovia chegou a Anápolis – Ferrovia Norte-Sul –, constituindo-se numa plataforma multimodal ao incorporar diversos tipos de vias de transporte.

Figura 21 – Sistema de Transporte Rodoferroviário de Goiás (1920-1922)



Fonte: Borges (1990, p. 111)

A ferrovia jamais chegou à cidade de Goiás. Com a perda de *status* de capital para Goiânia, na década de 1930, essa possibilidade deixou de ser cogitada. Tampouco chegou à

Morrinhos, distante cem quilômetros – em linha reta – se considerados o ramal mais próximo, na Vila de Ipameri.

A forma de buscar beneficiar-se da estrada de ferro foi através da criação de vias de transporte rodoviárias que ligaram o Município aos ramais mais próximos. Essa ideia não era nova, como mostra a correspondência entre a Câmara Municipal de Morrinhos e o Presidente do Estado de Goiás no ano de 1895. Na ocasião, a liderança política local, que também era sua liderança econômica, via na criação de uma estrada de rodagem que ligasse Morrinhos a Uberlândia – então São Pedro de Uberabinha, onde um tronco da estrada de ferro Mogiana foi implantado, ligando São Paulo e o porto de Santos ao interior do sertão brasileiro – uma possibilidade de estabelecer vínculos permanentes entre Goiás e os mercados consumidores potenciais. Uma parte dessa carta, transcrita abaixo, apontava os benefícios econômicos que o investimento na ligação com a estrada de ferro traria:

A Camara Municipal de Morrinhos tem a honra de dirigir-se a vossa excia, pedindo-vos a vossa attensão para o que vamos expor. Daqui há poucos dias terá de ser inaugurada em São Pedro de Uberabinha, Estado de Minas Gerais a chegada da Via Férrea Mogyana. Este acto que para nós já é um facto, provocou entre as Câmaras Municipais de São Pedro de Uberabinha e Morrinhos, o pensamento de uma estrada que partindo daquele termo e atravessando provisoriamente e em barcas os rios Paranyba e Corumbá vinha tocar neste termo e daqui ramificando-se por diferentes pontos do Estado, especialmente do Sul, atrahindo a exportação e com especialidade do gado para um ponto mais proximo e comodo, indo Ter a Estação do Mogyana em S. Pedro de Uberabinha. Não escapará ao tino administrativo de V. Excia, a vantagem que tem de advir ao Estado e ao commercio com a abertura da citada estrada e portos, pois que, convergindo para ahi a maior parte dos vehiculos, sujeitos a impostos e locadeiros, com certeza triplicará a arrecadação dos impostos que se cobram nessa immundade de portos, espalhados pelo Paranahyba, onde a força do governo não é sufficiente para embaraçar o monopólio com o extravio da Terça parte de suas rendas, ao passo que, feichando-se alguns destes pela concentração da estrada que se projecta, a fiscalização torna-se segura e potente (AMORIM, 2015, p. 147-148).

Da carta depreendem-se muitas coisas, entre as quais se destacam a pecuária como principal produto exportador da região Sul de Goiás e de Morrinhos, bem como o fato de que ao exportar seus produtos muitos dos produtores recorriam a expedientes que envolviam contrabando e sonegação de impostos. Isso os senhores Conselheiros da Câmara Municipal de Morrinhos deveriam conhecer bem naquela época, pois a maioria deles era formada pelos principais produtores rurais e comerciantes da cidade.

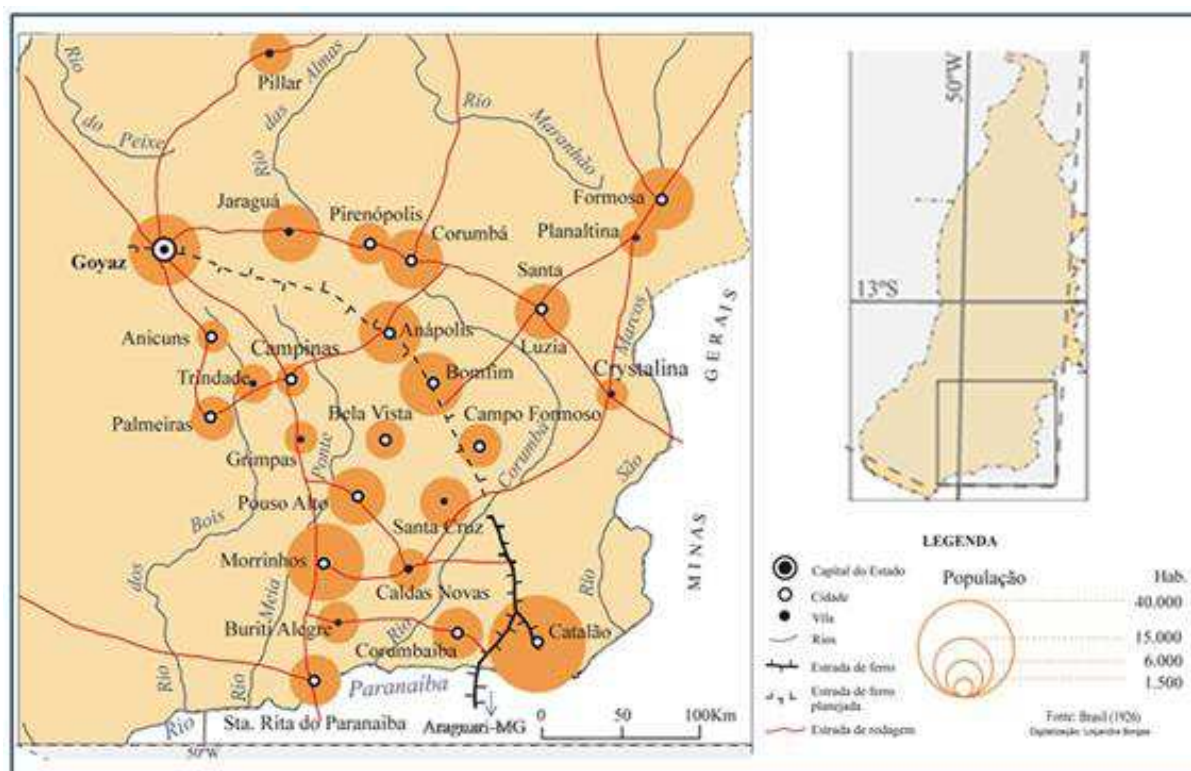
A ligação rodoviária com São Pedro de Uberabinha acabou sendo feita, tendo como marco a construção da ponte Afonso Pena sobre o Rio Paranaíba e inaugurada em 1909, ligado pela via rodoviária o Sul de Goiás e o Triângulo Mineiro. Essa rota, ou via do Sul, já era conhecida e utilizada frequentemente desde meados do século XX. Zilda Diniz Fontes

(1980) corrobora essa tese, quando afirma que a posição geográfica do Município de Morrinhos:

[...] tem-lhe dado relevo em diversos setores, desde o século passado. Quando ainda se fazia o correio a cavalo, era ela o ponto de contato da Capital da Província com Minas Gerais e, por conseguinte, da Capital do Império. De três em três dias, num total de 10 viagens por mês, saía o correio de Goiás para Uberaba, com saída ao meio dia e chegada às 18 horas, cinco dias depois em Villa Bella de Morrinhos. No início de 1889 publicava o Semanário Oficial a notícia de que ia ser mandado construir linha telegráfica de Uberaba a Morrinhos e daqui a Goiás, pois era “de grande vantagem ficar a Capital do Império ligada a Goiás”. Em 1º de março de 1890, já na República, nova notícia: “inaugurada na **Villa Bella de Morrinhos** (ainda o termo Vila) a estação da linha telegráfica que tem de ligar a capital federal aos Estados de Goiás e Mato Grosso” (FONTES, 1980, p. 23, grifos do autor).

No entanto, a distância entre Morrinhos e São Pedro de Uberabinha fez com que, nas primeiras décadas do século XX a principal ligação rodoviária entre Morrinhos e um ramal ferroviário se desse com a estação de Ipameri, um prolongamento resultante do encontro da própria Mogiana com a linha Formiga-Patrocínio.

Figura 22 – População dos Municípios nas Regiões Próximas da Estrada de Ferro Goiás (1920)



Fonte: Brasil (1926 apud CASTILHO, 2012, p. 67)

Coube à iniciativa privada a tarefa de construir essa estrada, via Caldas Novas, ligando Morrinhos a vilas e cidades próximas, sob concessão do governo do Estado. Conforme Silva:

No início da década de 1920, Morrinhos começou a aproveitar sua posição geográfica. Nessa época, a cidade já mantinha boas relações com o governo do Estado. Em 1919, fundou-se a “Empresa Automobilística de Morrinhos”, empresa construtora de estradas e rodagem. Em Santa Rita do Paranaíba (Itumbiara), começava uma estrada, indo até Bananeiras (hoje Goiatuba) e dirigindo-se até Morrinhos. No mesmo ano, inaugurou-se o trecho Morrinhos-Pouso Alto (Piracanjuba); um ano após, a etapa Morrinhos-Caldas Novas, inaugurada no dia 7 de setembro de 1920, foi construída sob a responsabilidade de José Mendes Diniz (SILVA, 2006, p. 34-35).

Na década de 1940 iniciou-se a construção da BR 153, que por passar por Morrinhos, acabou sendo a principal via de ligação entre o Município e o Sul de Goiás com os principais centros consumidores do país. Conforme aponta relatório técnico do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT), inicialmente o trecho goiano recebeu o nome de “Estrada da Colônia”, em alusão aos projetos de colonização do governo Vargas, dentro do princípio da “Marcha para o Oeste”⁷⁴.

Mas foi durante os governos militares que a preocupação com o setor dos transportes – em um país em transição do rural para o urbano, com todas as consequências decorrentes disso para as atividades econômicas – foi efetivamente parte de políticas permanentes.

Como instituição de planejamento central, em 1965 foi criado o Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT) – um órgão interministerial em parceria com o Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD), ligado ao Banco Mundial (BM) – destinado a produzir um relatório a respeito da situação dos transportes no país.

Em 1969 o GEIPOT se transformou, via Decreto-Lei nº 516, de 07 de abril de 1969, no Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes, vinculado ao Ministério dos Transportes. Com a Lei nº 5.908, de 20 de agosto de 1973, o GEIPOT recebeu nova denominação, com a finalidade de se tornar uma autarquia permanente em âmbito estatal, com a finalidade de subsidiar a União nas decisões a respeito das políticas de transportes, sob a denominação de Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes,

⁷⁴ Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) das obras de duplicação da BR 153 no Estado de Goiás, 2009. Disponível em: <http://www.dnit.gov.br/download/planejamento-e-pesquisa/meio-ambiente/acoes-e-atividades/estudos-ambientais/br-153-go.pdf>. Acesso em 30/04/2016.

preservando a sigla GEIPOT⁷⁵.

De acordo com Britto Pereira (1974), tendo o GEIPOT assumido as funções de planejamento e integração das políticas de transportes, coube ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), a partir de 1968, a função operacional das políticas de transporte, oficializada Decreto-Lei nº 512, de 21 de março de 1969 (BRITTO PEREIRA, 1974).

Os recursos federais destinados à construção de estradas e rodovias, que liberou recursos imensos na década de 1960 para Estados e Municípios, tanto para os Departamentos de Estradas de Rodagem (DERs) quanto para os Departamentos Municipais de Estradas de Rodagem (DMERs); de acordo com Prosdócimi e Linhares (2006), durante a década de 1960 a malha rodoviária federal teve um crescimento de 178,3%, enquanto que a ampliação das vias de rodagem de responsabilidade dos Estados teve sua ampliação em 506,5% no mesmo período (PROSDOCIMI; LINHARES, 2006). Os recursos provinham do Tesouro Nacional, via DNER, além de tributos estaduais autorizados pelo Tesouro Federal, como a Taxa Rodoviária Única (TRU) e do Imposto sobre os Serviços de Transporte Rodoviário Intermunicipal e Interestadual de Pessoas e Cargas (ISTR).

A forma de se ter acesso aos recursos estaduais e federais destinadas às políticas de transportes era por meio da produção de Planos Diretores, que incluía, além do diagnóstico e da definição das obras a serem realizadas, a criação de órgãos locais de planejamento, gerenciamento e operacionalização. No caso de Morrinhos, várias das ações delineadas pelo GEIPOT aconteceram antes mesmo de se criar o plano diretor, ainda em 1966, logo após a posse do Prefeito Joviano Fernandes, quando a Lei 67/1966 criou a Superintendência de Pavimentação e Obras de Morrinhos (SUPAM) e reforçou as atribuições e o orçamento do DMER.

Apenas no ano de 1969 foi enviado um Anteprojeto de Lei à Câmara Municipal, que foi aprovado como Lei nº 17, de 19 de dezembro de 1969 e autorizou o Prefeito Municipal a participar do Consórcio Rodoviário Municipal, órgão criado pelo Estado de Goiás para centralizar as ações na área de transportes, com o objetivo de ter acesso aos recursos federais dos fundos e projetos rodoviários. Na justificativa do anteprojeto, após discorrer sobre todas as ações do Executivo Municipal, o Prefeito aponta a importância de participar do Consórcio, pois o Município precisa “de um plano coordenado de realizações (entre o Estado e o Município), no sentido de que recursos não sejam dispersados ou mal

⁷⁵ As informações a respeito do GEIPOT podem ser encontradas no site <http://www.geipot.gov.br/>. Acesso em 29/04/2016.

empregados”.

Os recursos empregados na expansão e modernização da rede de estradas e rodovias vinham de várias frentes. Britto Pereira (1974) apontou pelo menos três fontes diferentes de financiamento, a partir de 1968. Esses recursos provinham:

a) no aumento de recursos do Imposto Único sobre Lubrificantes e Combustíveis Líquidos e Gasosos; b) na criação de novos recursos como a Taxa Rodoviária Única, o Imposto sobre Transporte de Passageiros; c) numa política de endividamento interno e externo através da participação do Banco Mundial, do Banco Interamericano, de bancos particulares e diversos fornecedores estrangeiros (BRITTO PEREIRA, 1974, p. 163).

Do ponto de vista da totalidade dos recursos disponíveis para investimentos, Britto Pereira (1974) afirmou que, no período, a União decidiu “transferir recursos de outros setores da economia para o setor rodoviário” (BRITTO PEREIRA, 1974, p. 164), o que demonstra a importância estabelecida para tal setor da economia. Muitos Municípios, como é o caso de Morrinhos, além dos recursos recebidos especificamente para o fim de investimentos em construção e/ou conservação de estradas e rodovias, já vinham – e continuaram – aplicando recursos de outras fontes, tanto próprias, quanto de origem estadual ou federal, na infraestrutura de transportes. Como exemplo, podemos aludir à Lei nº 14, de 13 de dezembro de 1969, que modificou a aplicação de recursos do Fundo de Participação dos Municípios (FPM), destinando uma parte para o DMER.

Os resultados da política de investimentos em infraestrutura de transportes no Brasil puderam ser percebidos rapidamente. Entre 1967 e 1973 a quilometragem de rodovias pavimentadas mais do que dobrou, passando de “34 mil km para 70 mil km” (BRITTO PEREIRA, 1974, p. 163).

Prosdocimi e Linhares (2006) concordam que a ação centralizadora do governo ditatorial foi fundamental para a expansão da malha rodoviária pavimentada. Segundo eles, “a rede pavimentada federal cresceu 178,3% no período 1960-70, [...]. Enquanto a rede estadual cresceu 506,5%” (PROSDOCIMI; LINHARES, 2006, p. 6). Porém, não se percebeu, no mesmo período, uma expansão da malha rodoviária total, o que aponta para a escolha pela pavimentação de rodovias e estradas já em operação, mas sem a pavimentação. Poucas rodovias foram construídas ou iniciaram sua construção no período estudado pelos autores.

Além da política de energia e de infraestrutura de transportes, o Programa Estratégico de Desenvolvimento (PED) estabelecia como fundamentais a atuação nos setores da habitação, educação e saneamento. Considerando que as duas primeiras já foram

suficientemente abordadas neste trabalho, resta, finalmente, a análise da relação entre a política de saneamento delineada pelo governo ditatorial e a sua efetiva aplicação no âmbito do Município de Morrinhos.

Um apanhado das políticas de saneamento no Brasil foi feito por Andréa Freire de Lucena (2006) e demonstrou que a preocupação estatal com essa área somente começou, de fato, no primeiro governo Vargas, em 1934, quando foi promulgado o Código de Águas pelo Decreto nº 24.643, de julho de 1934, que “dava ao governo a possibilidade de fixar tarifas. Dessa forma, iniciou-se a intervenção estatal no setor e o processo de nacionalização das concessionárias estrangeiras. Os investimentos no setor passaram a ser oriundos do orçamento governamental” (LUCENA, 2006, p. 117).

Desde o início oficial da preocupação do Estado com o saneamento, vários planos e projetos foram elaborados, no sentido de prover – inicialmente apenas à população urbana – serviços de abastecimento de água e coleta e tratamento de esgoto. No entanto, utilizando dados de uma pesquisa do IPEA, realizada em 1995, Lucena (2006) demonstrou que, “em 1960, somente 43,4% dos domicílios urbanos estavam ligados à rede de água e apenas 27,6% utilizavam as redes de esgotos” (LUCENA, 2006, p. 119).

Carlos Mendes (1992) corrobora esses dados sobre o Brasil ao afirmar que, “na década de 60 [...] menos de 50% de sua população urbana eram atendidos com água e cerca de 25% com esgotos sanitários”. Isso fazia com que o país, à época, ocupasse “o penúltimo lugar na América Latina em termos de saneamento” (MENDES, 1992, p. 39).

Se tratando de um país em que a crescente população urbana brevemente suplantaria a população rural, os números do saneamento básico representavam um problema crescente e a falta de disposição ou de instrumentais adequados para lidar com a situação.

Um dos diagnósticos possíveis era a falta de uma política centralizadora nas mãos da União que promovesse o planejamento, o financiamento, e as articulações necessárias para a implementação das metas e objetivos traçados. De fato, mesmo com a criação, ainda na década de 1940, do Departamento Nacional de Obras de Saneamento (DNOS) e do Serviço Especial de Saúde Pública (SESP), cabia aos Municípios as principais ações, desde o planejamento até a parte operacional, das ações de saneamento. À União cabia completar os recursos para o financiamento e oferecer auxílio técnico, sem interferir nas ações e decisões dos entes municipais (IPEA, 1995 apud LUCENA, 2006).

Logo após o golpe civil-militar de 1964, com a formulação do PAEG, no ano de 1965, foram criados dois programas federais específicos para o saneamento, como parte da política de infraestrutura urbana: “o Programa Nacional de Abastecimento de Água, que

pretendia cobrir 70% da população urbana, e o Programa Nacional de Esgotos Sanitários, que objetivava atender a 30% da população urbana até 1973 (BRASIL, 1965, apud LUCENA, 2006, p. 119)”. Um pouco mais tarde, já no ano de 1971, esses programas passaram a fazer parte do Plano Nacional de Saneamento (PLANASA), fortalecendo o órgão centralizado de financiamento, o Sistema Financeiro de Saneamento, criado em 1968.

Na segunda metade da década de 1960 a primeira fonte regular de recursos do governo ditatorial para o financiamento das ações de saneamento básico foi o próprio BNH. Em 1967:

[...] foi criado o Fundo de Financiamento para o Saneamento (FISANE), reunindo recursos federais e oriundos de empréstimos externos. Foram também incorporados ao Fisane os recursos e encargos dos Fundo Nacional de Obras de Saneamento e Fundo Rotativo de Águas e Esgotos. O Departamento Nacional de Obras de Saneamento (DNOS), criado em 1940, ficou encarregado, inicialmente, da gestão do Fisane, mas os recursos foram logo transferidos ao Banco Nacional da Habitação (BNH), com a criação, em 1968, do Sistema Financeiro de Saneamento (SFS) (MENDES, 1992, p. 40).

As mudanças de 1968 ocorreram a partir dos pressupostos do PED. Como modalidade de financiamento em longo prazo, além dos recursos do FGTS, base do BNH, e do Sistema Financeiro de Saneamento (SFS), o FISANE passou a contar com recursos estaduais dos Fundos de Água e Esgotos (FAE), formados pelas tarifas cobradas do consumidor. Os Estados deveriam investir na criação de autarquias destinadas a centralizar o oferecimento dos serviços de água e esgoto, retirando dos Municípios as prerrogativas de gerenciamento desses serviços, e consequentemente, do direito de cobrar por suas tarifas.

Apesar de ainda ser no Município que os efeitos da aplicação das políticas de água e esgoto seriam sentidos, posto continuarem sendo os agentes de aplicação das ações no saneamento básico, seriam outras as instâncias a planejar, financiar, fiscalizar e, principalmente, auferir os tributos oriundos das cobranças de tarifas dos consumidores finais. Essa ocorrência fica clara em relação ao Município de Morrinhos, ao observarmos a cronologia da implantação de um serviço oficial de água e esgoto.

Em 1965, sob a gestão do Prefeito Manoel de Freitas foi criado o Serviço Autônomo de Água e Esgoto (SAEE), com a Lei nº 34, de 15 de junho de 1965. De acordo com o Artigo 1º, o SAEE seria uma autarquia que deteria a “exclusividade e monopólio para exploração dos serviços de água e esgoto do Município, cabendo-lhe cuidar da operação, manutenção, conservação e ampliação dos sistemas”.

No ano de 1966, já na gestão de Joviano Fernandes, foi sancionada a Lei nº 80/66, que autorizava o executivo local a buscar convênios com o Governo federal, através do Grupo Executivo do Fundo Nacional de Financiamento para Abastecimento de Água (GEF), ligado ao DNOS, de modo a conseguir recursos para estruturar o serviço de abastecimento de água na cidade. O Artigo 1º da Lei nº 80/66 afirmava que:

Fica o Prefeito Municipal autorizado a propor uma operação de crédito junto ao Grupo Executivo do Fundo Nacional de Financiamento para Abastecimento de Água (GEF) para fazer face às despesas com a execução das obras de ampliação do sistema de abastecimento de água da cidade de Morrinhos (MORRINHOS, Lei nº 80, 1966).

A questão da água como problema fica patente na justificativa que acompanhara o PL que deu origem à Lei 80/66. Em primeiro lugar o Prefeito se referia à necessidade de – além da busca de novas fontes de captação e a construção de novos reservatórios – se investir numa estação de tratamento de água, o que leva à interpretação de que não houvesse tal equipamento na cidade. Em segundo lugar não há menção a saneamento básico, o que demonstra que, se era incipiente o serviço de abastecimento de água na cidade, não havia a oferta de captação e tratamento do esgoto, o que comprova a análise de Lucena (2006) e Mendes (1992), de que apenas cerca de um quarto da população urbana do país era atendida por algum tipo de rede de tratamento de esgoto. Pequenas cidades do interior do país, à época, faziam parte da estatística da imensa maioria que não ofereciam esses serviços à população.

Atendendo às diretrizes esboçadas no PAEG e, posteriormente, confirmadas pelo PED e o FISANE, o Estado de Goiás criou, em 13 de setembro de 1967, através da Lei nº 6.680, a empresa Saneamento de Goiás S.A. (SANEAGO), uma estatal de economia mista, cujas atribuições eram, de acordo com informações da própria empresa:

- Promover o saneamento básico em Goiás, cumprindo-lhe especificamente elaborar projetos, realizar estudos e praticar a exploração dos serviços de água e esgotos sanitários;
- Os encargos relativos ao controle da poluição ambiental;
- Promover a execução de novas obras;
- Ampliar as instalações de sistemas de esgotos sanitários já existentes;
- Fixar tarifas e contribuições para os seus serviços, reajustando-as, sempre que necessário, de modo a atender à amortização dos investimentos, encargos de manutenção e operação, bem como da natural e imperiosa necessidade de expansão dos sistemas⁷⁶.

⁷⁶ As informações sobre a SANEAGO foram retiradas do site: <http://www.saneago.com.br>. Acesso em 02/05/2016.

Após a criação da SANEAGO, o Município de Morrinhos aderiu aos serviços da autarquia estadual, mas por pouco tempo, já que a Mensagens do Executivo de 31 de janeiro de 1969, referente ao exercício do ano de 1968, ao descrever as realizações na área de infraestrutura urbana no ano de 1968, informa: “Rompemos convênio com o SANEAGO e criamos o Serviço Autônomo de Água e Esgoto de Morrinhos” (SAEE).

Analisando as Mensagens em retrospecto, e comparando-as com os atos dos poderes executivo e legislativo entre os anos de 1966 e 1969, não conseguimos encontrar nenhum tipo de normativa ou qualquer outra modalidade de legislação que corroborasse as informações do Prefeito.

A hipótese com a qual trabalhamos é a de que já houvesse algum tipo de convênio entre Município e Estado no sentido de regulamentar os serviços de água e esgoto, que se manteve, mesmo com a criação da autarquia estadual. De fato, bem antes da criação da SANEAGO já se construía as bases para uma centralização dos serviços de saneamento no Estado de Goiás. Em 1949 foi criado o Departamento de Viação e Obras Públicas (DVOPS), transformado em Departamento Estadual de Saneamento (SAE), que em 1967, foi transformado na SANEAGO. Tais serviços, apesar de oferecer algum apoio técnico, somente se encarregavam da gestão dos serviços de saneamento na capital, Goiânia. Em 1967 é que a autarquia recém-criada foi encarregada dos serviços de planejamento, financiamento e operacionalização dos serviços de saneamento em todo o Estado.

Nenhuma das 26 leis aprovadas pela Câmara Municipal de Morrinhos no ano de 1968 aludiam a algum tipo de rompimento com a SANEAGO e criação de serviços de saneamento municipal. A única lei a tratar do saneamento naquele ano foi a Lei nº 16, de 13 de maio de 1968, que autorizava o SAEE a “contrair empréstimo junto a Caixa Econômica do Estado de Goiás (CAIXEGO)”, conforme seu Artigo 1º. Na justificativa enviada junto com o PL, não havia nenhuma menção ao governo estadual ou à SANEAGO. Todas as afirmações e informações apontam para um serviço efetivamente municipal, situação que mudou apenas com a Lei nº 19/70, que repassou a gestão dos serviços à autarquia estadual.

Um aspecto importante das novas diretrizes do PED foi apontado por Andréa de Lucena (2006). As ações já em curso e financiadas pelos recursos federais seriam mantidas como estavam, mas, a partir da vigência do PED, as novas ações teriam algumas restrições.

[...] a centralização das decisões na esfera federal, a restrição das aplicações a fundo perdido, a instituição de novas fontes de recursos para investimentos e a concentração dos recursos em projetos relevantes. De acordo com esses critérios, no período 1968-1970, foram escolhidos 53 projetos e 14 programas prioritários (LUCENA, 2006, p. 122).

Segundo Lucena (2006) com a implantação do PED em 1967, a política de saneamento passou a apresentar, como característica principal, a eleição de projetos considerados relevantes ou prioritários. Esse critério delimitava o alcance das políticas públicas, e estabelecia novas práticas para o acesso ao financiamento federal.

3.5 Alianças Políticas entre os Entes Federativos

Os programas do Governo federal, como o PAEG e o PED, efetivamente contribuíram para a centralização nas mãos do governo ditatorial dos principais instrumentos políticos, financeiros e tributários e submeteram os demais entes federativos, doravante sujeitos às vontades do governante militar do momento, diminuindo ou eliminando toda a possibilidade de autonomia. Se os fundos de compensação e transferência garantiam receitas mínimas permanentes, representavam, por outro lado, a concretização da retirada da autonomia de tributação e taxação, que começara cerca de trinta anos antes.

Fazer parte da base de apoio político da ditadura civil-militar era uma possibilidade real de se ter acesso aos financiamentos e investimentos setoriais da União ou de instituições controladas por ela, bem como a possibilidade de se conseguir empréstimos ou a rolagem das dívidas. Abria-se assim uma perspectiva concreta de se atrair investimentos para os Prefeitos que conseguissem algum tipo de articulação política. Silva (1976), ao fazer um estudo sobre o perfil dos Prefeitos brasileiros, defendeu a tese de que, nos Municípios brasileiros em geral, até 1964, era comum um ativismo político dos Prefeitos, que barganhavam votos em troca de recursos. Após 1964, no entanto, esse perfil passou a ficar restrito aos chefes do executivo de municipalidades menores, enquanto que nos demais Municípios, uma atuação mais técnica com a produção de projetos passou a ser a norma.

Os Prefeitos que se identificaram com o tipo de atuação mais 'política' são maioria entre os Municípios mais rurais (57,1 %), enquanto entre os medianamente urbanizados esta percentagem desce para 41,1 %, e daí para 29,7% nos mais urbanizados. Seguindo tendência contrária, os Prefeitos que defenderam um tipo de atuação técnico-administrativa são mais numerosos naquelas faixas em que a população urbana do Município é maior. Na última faixa (acima de 20 mil habitantes urbanos) a predominância da atuação mais técnica é bastante sensível, dado que 70% dos dirigentes locais consideram ser esse tipo de atuação a melhor forma de assegurar o sucesso do seu governo (SILVA, 1976 apud BAHIA, 1978, p.43).

O autor certamente releva o momento político dessa mudança de comportamento, pelo fato de que Estados, capitais e alguns Municípios estratégicos passaram a ter seus

governantes impostos pela ditadura civil-militar a partir de 1966, os chamados governantes “biônicos”. Em tal situação, uma atuação política, pelo menos nos primeiros anos do novo regime, era um contrassenso, haja vista que o panorama político nacional e local fora subvertido pelo golpe civil-militar.

Em segundo lugar, a interpretação do autor sobre a troca de ofícios e memorandos entre os representantes do executivo nacional nos diversos níveis hierárquicos como prova de haver se instalado no país, ou pelo menos nos Estados e Municípios mais importantes, uma espécie de apoliticismo tecnoburocrático, na medida em que as demandas eram feitas a partir de projetos e estudos legitimados por dados científicos.

Ora, em relação a essa hipótese, na maioria das vezes o documento técnico é posterior à negociação política, servindo, quando muito, para embasar e referendar os pleitos. Em todo caso, a atuação política ativa somente poderia ser possível para os apoiadores explícitos do governo, mormente os participantes do partido de sustentação política.

No caso de Morrinhos, ainda que não seja possível, a partir da documentação, estabelecer uma relação direta entre o alinhamento político-ideológico do Prefeito local e o Governo federal com os recursos e investimentos recebidos, por inferência não podemos descartar que esse seja um fator relevante a se levar em consideração.

A análise da proposta de orçamento municipal de Morrinhos para o ano de 1968 adquire relevância maior na parte da receita intitulada “Renda de Transferências Correntes”, que representou para aquele ano mais da metade da receita total do Município. Tais transferências se explicam porque o ano de 1968 foi aquele em que, também, tendo concluído a engenharia administrativa da organização do Sistema Financeiro de Habitação com o BNH e as fontes de recursos da poupança compulsória do FGTS, iniciaram-se os grandes projetos de habitação urbana. Da mesma forma, a centralização financeira e tributária consolidada pela Constituição de 1967 nas mãos da União formalmente começou a distribuição dos recursos através dos Fundos de Participação dos Estados e Municípios.

O protagonismo do governo Joviano Fernandes nas obras de reestruturação urbana certamente diz muito a respeito da forma como, num governo centralizador e ditatorial, os benefícios e investimentos consolidavam as alianças e apoios estabelecidos. Conforme já apontado, o Prefeito Municipal era do partido que dava sustentação política aos governos da ditadura civil-militar, a ARENA, assim como o Governador de Goiás, Otávio Lage de Siqueira (1966-1971), tendo sido, tal como Joviano Fernandes, eleito pela UDN e depois ingressado na ARENA.

Dessa forma, adquire significado maior a leitura dos documentos oficiais do

período de governo do Prefeito Joviano Fernandes, que deixam entrever todo o jogo de acordos e alianças estabelecidas, de modo a garantir ao Município sua parte nas transferências de recursos. São frequentes as menções às negociações e acordos, principalmente com o Governo do Estado, em busca de recursos específicos e convênios, contribuindo para a consolidação da imagem do Prefeito como a de um gestor realizador, como aponta José Afonso Barbosa (2015a), com o evidente exagero de um admirador conterrâneo:

Seu legado como gestor público passou a ser referência às administrações seguintes. Até hoje seu conjunto de obras é lembrado com respeito por toda a comunidade do Município de Morrinhos, como uma era de crescimento nunca vista na administração pública local (BARBOSA, 2015a, p.148).

Chama a atenção o Ofício 49, de 31 de janeiro de 1969, em que o Prefeito Joviano Fernandes faz um balanço do ano anterior e aproveita para lembrar aos Vereadores suas realizações desde o início do mandato. Entre os dezoito tópicos abordados, os seis primeiros fazem menção direta aos recursos do Estado, ou via Estado junto ao Governo federal. Ao longo do seu período de governo, inúmeras Leis e PLs aludiram a convênios e parceiras, seja em relação a órgãos específicos da administração estadual ou federal, como as Centrais Elétricas de Goiás (CELG), SANEAGO, DER, DNER, até recursos do FPM, FINAME, COHAB ou BNH.

São demandas que vão da construção de estradas e vias, conjuntos habitacionais, investimento em energia elétrica, implantação de agência CAIXEGO, até recursos para a educação, com a construção, ampliação ou reforma de escolas e autorização para a implantação de cursos científicos – atual ensino médio.

Representativo do momento de crescimento do país, esses recursos, juntamente com a ampliação da capacidade de endividamento concedida pela Câmara Municipal, ajudam a entender a razão dos massivos investimentos em obras de infraestrutura urbana do governo de Joviano Fernandes.

CAPÍTULO IV

O PROGRESSO CHEGA A MORRINHOS: ANÁLISE DAS JUSTIFICATIVAS DOS PROJETOS DE REFORMULAÇÃO URBANA

O governo Joviano Antônio Fernandes foi altamente **progressista** e competente. Foi o governo que realmente desatou a senda do **desenvolvimento** de nosso Município. Foi certamente o Prefeito que mais obras de vultos realizara na administração municipal.

(José Afonso Barbosa)

Como vimos no capítulo anterior, a segunda metade da década de 1960, sob a administração do Prefeito Joviano Antônio Fernandes, foi de grandes mudanças para o Município de Morrinhos. Vários projetos buscaram fazer com que o Município adquirisse uma nova configuração urbana, num esforço em adequá-lo às exigências de uma cidade “moderna”, ao mesmo tempo em que se tentava modificar a sua matriz econômica, com políticas de incentivo à instalação de indústrias.

É claro que as transformações pelas quais Morrinhos passou durante o período em análise não podem ser vistas como um caso isolado. Como buscamos salientar, a atividade de transformação da realidade urbana local deve ser vista a partir do panorama geral da época, dos próprios esforços empreendidos pelo grupo político então no poder no Brasil – via golpe civil-militar – em traduzir materialmente as suas concepções ideológicas, políticas e econômicas. Esses esforços incluíram uma ativa política de intervenção em áreas como o transporte, produção e fornecimento de energia, incentivo à ampliação das plantas industriais, adequação e regulação do sistema econômico-financeiro, abertura da economia e, principalmente, transformação da paisagem urbana, num país em rápido processo de inversão da demografia rural-urbana.

O Município de Morrinhos – com seus projetos de transformações da paisagem urbana – se torna representativo dos acontecimentos mais gerais do momento histórico, assim como o governo local de Joviano Fernandes pode ser percebido como uma alegoria dos

governos que, em âmbito federal, envidavam esforços para a transformação da imagem do país. As justificativas para os projetos do Governo federal foram a adequação e modernização de um país ainda ligado a estruturas econômicas, sociais e culturais do século XIX. Com a chegada do século XX, o Brasil precisava ser transformado, suas estruturas modernizadas, ajustando-se ao ambiente de progresso em que o país floresceria.

A ideia de progresso era central nos discursos que justificavam a atuação do poder público do Município de Morrinhos. Em todos os Projetos de Lei (PL) enviados à Câmara Municipal não havia alusão aos transtornos ou possíveis visões diversas, apenas aos efeitos de desenvolvimento e progresso que as medidas anunciadas trariam à cidade.

4.1 Finalmente o Progresso!?

Em janeiro de 1970, por ocasião do término do seu mandato de Prefeito de Morrinhos, Joviano Fernandes mandou publicar uma revista que fizesse um balanço de suas realizações ao longo dos quatro anos em que esteve à frente do Executivo Municipal. Intitulada “Morrinhos: quatro anos de progresso”, a revista dizia muito a respeito da forma como o Prefeito Joviano Fernandes buscara imprimir uma marca de realizações em que a ideia de progresso fosse a inspiração para as mudanças e transformações que sua administração realizara no Município.

Figura 23 – Revista "Morrinhos: Quatro Anos de Progresso" (1970)



Fonte: Projeto Centro de Memória de Morrinhos/GO (2016)

Ao longo de suas vinte e cinco páginas, a ênfase recaía para os projetos de infraestrutura, bem como para a reforma e construção de escolas, obras consideradas pelo gestor municipal como de fundamental importância para retirar o Município de seu estado anterior, pois, “se não fora isto, talvez Morrinhos estivesse, ao invés de progredir,

continuando num marasmo triste para os seus habitantes e vergonhoso para os seus dirigentes”, como escreveu o Prefeito na página de apresentação.⁷⁷

A ênfase no discurso do progresso foi uma constante ao longo dos quatro anos de mandato do Prefeito Joviano Fernandes. Essa constatação não deriva apenas da leitura da revista de celebração do mandato, mas, principalmente, da análise das justificativas dos PLs originados no Executivo e enviados à Câmara Municipal – posteriormente transformados em Leis. Ao mesmo tempo, tanto a revista quanto os próprios PLs demonstraram que a sua ideia de progresso relacionava-se com as obras de infraestrutura urbana, na tentativa em transformar a paisagem semirrural do núcleo central do Município em um centro urbano.

A pesquisa nos arquivos da Câmara Municipal e da Procuradoria Geral do Município a respeito das leis aprovadas na Câmara Municipal entre 31 de janeiro de 1966 a 31 de janeiro de 1970, período do mandato de Joviano Fernandes, revelou que foram criadas algo em torno de 170 leis, das mais diversas naturezas e finalidades nesse período. Excetuando um breve interlúdio de cinco meses, em 1968, em que o Vice-Prefeito Luiz Falone esteve à frente do Executivo Municipal, exatas 152 leis receberam a assinatura de Joviano Fernandes.

A maioria dessas leis foi originária de PLs do Executivo. No decorrer do processo da pesquisa tivemos acesso a vinte e sete justificativas de PLs assinadas pelo Prefeito Joviano Fernandes e a duas “Mensagens do Executivo”, espécie de prestação de contas do Prefeito ao Poder Legislativo Municipal. A primeira “Mensagem” é o Ofício nº 24/67, com data de 28 de março de 1967, referente às realizações do ano de 1966; a segunda, Ofício nº 49/1969, com data de 31 de janeiro de 1969, a respeito das atividades do ano de 1968.

Em comum, as “Mensagens do Executivo” e as justificativas dos PLs celebravam as realizações como frutos da visão política e administrativa do Prefeito, bem como a ênfase na modernização como característica de progresso. De maneira particular, as duas “Mensagens” apresentavam características discursivas peculiares.

A primeira delas (Ofício nº 24/67), referente ao ano de 1966 – portanto o primeiro ano daquela administração – trazia um tom comedido, enaltecendo uma visão racional e descentralizada de gestão, aparentemente surpreendente para o período, mas que faz todo sentido ao ser confrontado com a ideia de administração pública do período dos governos

⁷⁷ A análise das obras de infraestrutura urbana realizadas em Morrinhos no período do governo de Joviano Fernandes (1966-1970) foi feita no capítulo III deste trabalho, num contexto maior, em que o período analisado abrangeu os anos 1950 a 1970, com a evidente centralidade do período do Prefeito Joviano Fernandes. Neste capítulo serão analisadas apenas as justificativas dos PLs de autoria do Executivo Municipal, ao se buscar demonstrar que a ideia de progresso sobressai como a base do processo de transformação da infraestrutura urbana.

militares que ora se iniciava⁷⁸.

A segunda “Mensagem” (Ofício nº 49/1969), referente ao ano de 1968, tinha um tom discursivo bastante diferente da primeira. Em primeiro lugar, apontava para um protagonismo do chefe do Executivo, inicialmente por conta do fato de ficar evidenciada a narrativa em primeira pessoa do singular; além disso, ao se referir ao Prefeito, utilizava termos e adjetivos que podem ser relacionados à ideia de um governante paternalista e populista, realizador de obras, com uma espécie de onisciência em relação aos problemas da cidade e a forma correta de dirimi-los. Apresentava seu trabalho como uma espécie de vocação, o que fazia com que fosse seu “dever prosseguir na luta e procurar sempre cativar mais um para a formação do grande exército que marchará em direção ao grande destino de Morrinhos” (MORRINHOS, Ofício nº 49/1969, fl. 2).

Em segundo lugar, a “Mensagem do Executivo” fazia inúmeras menções aos convênios, parcerias e investimentos de outras instâncias de poder – do governo estadual ou de fundos próprios do Governo federal – responsáveis por grande parte das obras de infraestrutura de Morrinhos durante o governo de Joviano Fernandes. Da construção de pontes e escolas, pavimentação de ruas ou redes de saneamento básico, até a instalação ou melhoramento dos serviços de distribuição de energia elétrica ou de água encanada, a parceria com as demais instâncias governamentais se fazia sentir e a “Mensagem” referente ao ano de 1968 deixava isso evidente.

Em terceiro lugar, expressões que acabaram por marcar a sua administração, como progresso, desenvolvimento e modernização, de forma direta ou indireta estavam presentes em todo o texto, tanto para indicar a ideia de vocação, ou de “grande destino” celebrando a visão de futuro da própria administração municipal, o que motivou o historiador e memorialista José Afonso Barbosa (2015a) a se referir a Joviano Fernandes como o Prefeito mais “progressista” da história de Morrinhos, o que “desatou a senda do desenvolvimento de nosso Município” (BARBOSA, 2015a, 148).

Da mesma forma que as “Mensagens do Executivo”, as justificativas dos PLs contribuíram para a consolidação desse discurso de progresso. Dos aludidos vinte e sete PLs de autoria do Executivo, quinze mencionavam, de forma explícita, as expressões desenvolvimento e progresso.

A análise desses PLs revela as preocupações do Prefeito Joviano Fernandes em,

⁷⁸ O capítulo III trouxe algumas reflexões a respeito das características do modelo de administração pública e dos diversos planos e programas lançados pelos governos militares na primeira fase da ditadura civil-militar, em que vetores como racionalização e descentralização foram – pelo menos no campo discursivo – fundamentais.

desde o início de seu governo, procurar implementar uma imagem de realizador de obras, de construtor que elegera a transformação da infraestrutura urbana como sua principal marca. E isso englobou a construção e/ou reforma de rodovias intermunicipais, ruas e avenidas, praças e equipamentos públicos como escolas e postos de saúde; ampliação das redes de distribuição de energia e saneamento básico; a construção de habitações populares, na forma de conjuntos habitacionais; reordenamento da ocupação da cidade com a criação do que seria o embrião do distrito agroindustrial e de nova zona comercial, buscando incentivar a diversificação na matriz econômica, ainda dependente das atividades ligadas ao campo, com ênfase na industrialização⁷⁹.

O PL nº 1/66-E foi o primeiro a ser enviado à Câmara Municipal, na segunda semana de sua administração como Prefeito de Morrinhos, e trazia a seguinte epígrafe: “Autoriza a aquisição de máquinas e equipamentos destinados à montagem do parque rodoviário do Município de Morrinhos”. A justificativa do PL apontava para duas das metas perseguidas ao longo da administração de Joviano Fernandes: a criação de incentivos para a ampliação e diversificação da atividade econômica no Município e a transformação da paisagem semirrural com obras de transformação da infraestrutura urbana.

Ao defender a criação de um parque rodoviário e os investimentos na aquisição de máquinas e equipamentos que tornassem o Município independente para as intervenções na construção, conservação e manutenção de estradas, pontes e ruas, da área urbana e rural, o Prefeito entendia que:

[...] a montagem de um parque rodoviário moderno, prestando serviços exclusivamente a este Município, é claro, poderá trazer inúmeros benefícios à zona rural, abrindo estradas, conservando as que existem, enfim, fazendo chegar o **progresso** até o mais longínquo trecho do território municipal de Morrinhos. Por outro lado, a aquisição do maquinário e todos os seus equipamentos, possibilitaria, também, o prosseguimento do trabalho de pavimentação de vias públicas, além da conservação constante daquelas artérias que, por motivos diversos, não vierem receber em curto prazo, todos os melhoramentos compatíveis com o **progresso** e o **desenvolvimento** de uma grande cidade: **urbanização** completa (MORRINHOS, PL nº 1/66-E, grifos nossos).

Progresso e desenvolvimento. Essas eram as expressões presentes no primeiro PL e que continuaram sendo, até o fim do mandato de Joviano Fernandes, as representações que culminaram na edição da revista de celebração do seu governo, “Morrinhos: quatro anos de progresso”. Além dessas duas expressões, uma terceira, urbanização, à qual retornaremos um

⁷⁹ Uma análise mais detalhada das ações do Prefeito Joviano Fernandes em cada uma dessas áreas foi feita no capítulo III deste trabalho. A preocupação deste capítulo é demonstrar que o discurso de progresso, desenvolvimento e modernização compunha a base das justificativas para a ação do Executivo Municipal.

pouco mais à frente neste capítulo, para análise mais cuidadosa. A ousadia do Prefeito fica evidenciada no fato de que o valor do endividamento ao qual solicitava aprovação da Câmara Municipal para a constituição do seu parque rodoviário era de duzentos milhões de cruzeiros, o dobro do orçamento aprovado em 1965, na gestão do então Prefeito Manoel de Freitas, para o ano de 1966, e mais da metade do orçamento aprovado para o ano seguinte, 1967.

Vários outros PLs com a mesma temática foram enviados pelo Executivo à Câmara Municipal ao longo do ano de 1966, dando mostras dos debates que a solicitação inicial deve ter suscitado entre os Vereadores. Eram PLs que buscavam esmiuçar a proposta inicial, definindo a quantidade – e as características – das máquinas e equipamentos, a utilização de cada uma delas e, até mesmo, as questões relacionadas à manutenção e reposição de peças.

O PL nº 5/66-E, de abril de 1966, deixa entrever que o projeto inicial já fora aprovado, mas que os recursos a serem negociados em empréstimos junto aos bancos públicos ainda não estavam disponíveis. Por conta disso, solicitava autorização para a aquisição de um equipamento usado, aparentemente em utilização pelo Município em regime de empréstimo, e que seria pago com recursos próprios, além de cotas de participação em fundos federais.

Em junho de 1966 foi enviado outro PL de nº 16/66-E, solicitando a autorização para a abertura de licitação das máquinas e equipamentos destinados à montagem do parque rodoviário, já com as especificações de cada equipamento, incluindo marca e modelo; do que se depreende que os recursos já haviam sido colocados à disposição do Município. No PL nº 21/66-E, de julho de 1966, que tratava da ampliação dos recursos e da estruturação das duas autarquias municipais responsáveis pelo planejamento e operacionalização das obras de infraestrutura urbana – SUPAM e DMER – é enfatizada a importância da criação do parque rodoviário e do investimento nas máquinas e equipamentos, que representará “quase uma dezena de máquinas **trabalhando para o progresso** de Morrinhos” (MORRINHOS, PL nº 21/66-E, grifos nossos).

No final do seu mandato, em dezembro de 1969, o Prefeito enviou à Câmara Municipal o Anteprojeto de Lei nº 21/69-E, cuja epígrafe era a seguinte: “Autoriza o Poder Executivo Municipal a celebrar convênio com o Consórcio Rodoviário Intermunicipal S/A para a execução de obras rodoviárias, inclusive obras de artes especiais e dá outras providências”. A justificativa do PL aludia à centralidade de Morrinhos em relação a outros da região Sul de Goiás e à importância que o Município tinha como polo de atração da produção econômica e como via de acesso e escoamento da produção dos Municípios circunvizinhos a outros mercados, tanto em Goiás quanto em outros Estados. Dessa forma,

faria sentido compor um consórcio rodoviário intermunicipal, em que houvesse “um plano coordenado de realizações (entre o Estado e o Município), no sentido de que recursos não sejam dispersados ou mal empregados” (MORRINHOS, Anteprojeto de Lei nº 21/69-E). Além do mais, no discurso contido na justificativa, o avanço no desenvolvimento do Município de Morrinhos dependeria, em certa medida, da melhoria das “condições de desenvolvimento dos citados Municípios que tem como centro de escoamento a sede da nossa cidade” (MORRINHOS, Anteprojeto de Lei nº 21/69-E).

Novamente podemos ver empregada a expressão “desenvolvimento” para definir certas condições de crescimento socioeconômico, a consolidar a ideia de progresso da administração de Joviano Fernandes. Dentro dessa proposta, as praças e áreas públicas de convivência e circulação de pessoas mereceram uma atenção especial, principalmente, pelo fator estético e como representações da imagem difundida de que uma cidade progressista deveria ser uma cidade “bem cuidada”, conforme justificativa do PL nº 27/67-E – que, entre outras coisas, propunha a construção das praças Nossa Senhora do Carmo e Cel. Hermenegildo de Moraes – emulando monumentos urbanos existentes em outras cidades e reconhecidos como representações do progresso.

Como procuramos demonstrar no capítulo anterior, dentre as várias praças, duas, em especial, se transformaram em verdadeiros monumentos do padrão de progresso pretendido. A Praça Dr. Raul Nunes, também conhecida como Praça da Fonte Luminosa, destinada a ser um monumento puramente estético, como reconhecia o Prefeito na própria justificativa contida no PL nº 21/67-E, de 02 de agosto de 1967:

A meta deste Poder Executivo é proporcionar a Morrinhos o que realmente ela necessita. A construção da Praça Dr. Raul Nunes, será sem dúvida alguma um dos maiores benefícios que poderíamos ofertar à nossa cidade. [...] a fonte luminosa e sonora que ali pretendemos instalar irá dar aos olhos dos Morrinhenses um espetáculo que só é visto em outras plagas (MORRINHOS, PL nº 21/67-E).

Inaugurada em 1968, a Praça Dr. Raul Nunes, se localiza no mesmo espaço onde era o antigo cemitério municipal – mudado no ano de 1918 – e foi construída como um símbolo do traçado em grelha da cidade burguesa, ao mesmo tempo em que representava uma visão higiênica da cidade e a busca pela definição dos espaços de sociabilidade. Sua própria localização é uma demonstração da ampliação da área urbana do Município, pois até as primeiras décadas do século XX o cemitério estava na periferia da cidade. Já na década de 1960 a Praça Dr. Raul Nunes se encontrava na nova região Central, ao final da Avenida Couto de Magalhães, entre as ruas Dr. Pedro Nunes e Rio de Janeiro.

Figura 24 – Praça Dr. Raul Nunes, ou Praça da Fonte Luminosa (1968)



Fonte: Projeto Centro de Memória de Morrinhos/GO (2016)

Da mesma forma, a Praça do Cristo Redentor, distante cerca de um quilômetro a Oeste dos limites até então estabelecidos da área urbana, recebeu esse nome por conta e ter recebido uma estátua, o Cristo Redentor, com cerca de vinte e sete metros de altura, contando com pedestal.

Edificado ao lado do Residencial Vila Bela, o monumento religioso representou a tentativa de ampliação dos limites da área urbana do Município em fins dos anos 1960, concomitante com os esforços de transferir o centro econômico da cidade, na época localizado na Rua Barão do Rio Branco para a Avenida Senador Hermenegildo Lopes de Moraes, tendo como foco o novo Mercado Municipal, construído na Praça Monte Castelo.

Figura 25 – Construção da Base da Estátua do Cristo Redentor (1968)



Fonte: Projeto Centro de Memória de Morrinhos/GO (2016)

Além de ser um monumento físico de demarcação geográfica dos novos limites da cidade, a construção da Praça do Cristo Redentor também teve outro objetivo – no campo simbólico – pois se destinou a ser o cartão de visitas para quem chegava ao Município a partir da BR-153 e buscou consolidar as representações autoatribuídas de “amor à paz, o sacrifício, a honradez e o trabalho [...]”, fechando “com chave de ouro” a administração do Prefeito Joviano Fernandes⁸⁰, difundindo uma imagem de cidade moderna.

A revista de celebração do governo de Joviano Fernandes, ao estampar a imagem do Cristo ainda em construção, descreveu a obra de engenharia para a construção da estátua da seguinte forma: “A imagem que a foto mostra veio de Campinas, no Estado de São Paulo, dividida num total de cento e três peças, que aqui foram montadas” (Ver p. 186).

A ênfase que a revista emprega ao descrever a forma como a estátua foi construída e, posteriormente, montada em Morrinhos, revela a importância atribuída pelo Prefeito Joviano Fernandes à engenharia civil moderna, tida como exemplo prático da ideia de

⁸⁰ Revista “Morrinhos: quatro anos de progresso”, página 18. O Cristo Redentor foi inaugurado, ainda inacabado, em 31 de janeiro de 1970, último dia do mandato do Prefeito Joviano Fernandes.

modernização que queria imprimir no Município, bem como ao fato de que, findos os quatro anos de sua administração, a despeito de todos os esforços pela mudança da imagem do Município e da tentativa de recriar a matriz econômica e incentivar a industrialização, Morrinhos não tinha a estrutura e os saberes necessários para produzir uma estrutura como a da estátua do Cristo Redentor.

Desenvolvimento e progresso também apontavam para a ideia de uma cidade organizada espacialmente. Foi neste sentido que três metas se tornaram uma constante durante o mandato de Joviano Fernandes, como já apontamos no capítulo anterior: a primeira delas se refere à instalação de indústrias na cidade, com políticas de incentivos fiscais e financeiros destinadas a atrair empresas que quisessem vir para o Município, incluindo a organização de uma área dentro do espaço urbano do Município para que essas empresas pudessem ser instaladas; as outras duas metas, na verdade, se complementam, haja vista que a criação de um novo centro econômico-financeiro com as atividades comerciais deslocando-se do “centro velho” da cidade – situado então na Rua Barão do Rio Branco – para a Avenida Senador Hermenegildo Lopes de Moraes, ao redor do novo Mercado Municipal se coadunam com a tentativa de verticalizar a cidade, incentivando a construção de prédios, tanto de moradia quanto destinados ao comércio.

4.2 A Busca do Desenvolvimento pela Via Industrial

Em relação às indústrias, no balanço realizado da sua administração, há uma menção sucinta do “parque industrial” de Morrinhos e da variedade dos estabelecimentos comerciais com a descrição genérica dos tipos de estabelecimentos industriais e comerciais existentes no Município ao final de 1969, sem especificar a sua localização. Não que pudéssemos atribuir, em retrospecto, ao Prefeito Joviano Fernandes a idealização de um Distrito Agroindustrial de Morrinhos (DAIMO), que foi criado apenas no ano de 1992, mais de vinte anos após o período dos fatos narrados neste trabalho; mas podemos inferir que a sua própria criação fez parte de um processo que foi se delineando desde o início da década de 1960, cuja ênfase ocorreu ao longo do mandato de Joviano Fernandes.

Os esforços para a atração e instalação de indústrias em Morrinhos já podiam ser percebidos no ano de 1965 com a sanção da Lei nº 31, pelo então Prefeito Manoel de Freitas, que concedia por um prazo de cinco anos isenção de impostos municipais às indústrias que quisessem se instalar no Município. As empresas teriam um período de oito meses para iniciar a construção das instalações físicas, após a notificação de interesse e de compra do terreno, o que dá uma ideia da importância e urgência que os administradores municipais atribuíam à

medida.

A Lei editada no final do mandato do Prefeito Manoel de Freitas, apesar de revelar a intenção e a necessidade da atração de indústrias, não fazia parte de um plano maior de preocupação com a diversificação da matriz econômica do Município. Isso vai acontecer, na administração do Prefeito Joviano Fernandes. Logo no início de seu mandato (1966) algumas medidas foram tomadas que revelam essa preocupação como parte de um plano de governo, ao menos no campo das intenções, ou, quando muito da retórica discursiva. Três PLs enviados à Câmara Municipal no dia 09 de agosto de 1966.

O primeiro desses PLs é o de nº 24/66-E, que, segundo a epígrafe, tinha como objetivo autorizar “o Poder Executivo a participar da constituição de uma companhia subsidiária da CELG – Centrais Elétricas de Goiás S/A”. A importância deste PL, para os efeitos deste trabalho, reside na sua justificativa, em que a ideia de progresso como marca daquela administração já se mostrava plenamente na própria redação do último parágrafo, em que o Prefeito afirmava ter “a grata satisfação de passar às mãos dos nobres Vereadores morrinhenses o anexo PL, como verdadeira **contribuição para o progresso de nosso Município**” (MORRINHOS, PL nº 24/66-E, grifos nossos).

A relação com o projeto de diversificação da matriz econômica, em que a atração de indústrias era fundamental, podia ser percebida ao longo da redação da justificativa do respectivo PL:

Esperamos, sem dúvida nenhuma, com a criação dessa nova subsidiária melhoramentos profundos em nosso sistema de energia elétrica, **principalmente agora que volvemos as nossas vistas para a industrialização de nossas verdadeiras riquezas**. [...] Nestas condições, portanto, recebendo o chamamento para participarmos da formação da nova empresa subsidiária da CELG, achamos oportuno e estreitará, ainda mais, os nossos vínculos com a vitoriosa organização, ampliando, inclusive, o nosso raio de ação, além das reivindicações futuras (MORRINHOS, PL nº 24/66-E, grifos nossos).

Enquanto o PL nº 24/66-E, ao assegurar a geração e fornecimento de energia de forma abundante e confiável atuava no sentido de estabelecer condições estruturais para a atração e instalação de empreendimentos industriais em Morrinhos, o PL nº 26/66-E, enviado à Câmara Municipal no mesmo dia, apontava para a ampliação do espaço urbano do Município, buscando circunscrever a área de localização para essas futuras indústrias. O Artigo 1º do PL definia a dispensa de leilão:

[...] a venda de lotes no Setor Oeste, desde que se destinem à instalação de estabelecimentos comerciais e industriais, além de residências, desde que se obrigue

o adquirente a construir e concluir o respectivo edifício, dentro do prazo máximo de doze (12) meses, devendo a respectiva planta obedecer a exigências especiais estabelecidas pelo Poder Executivo (MORRINHOS, PL nº 24/66-E, Art. 1).

Além de manter os incentivos fiscais da Lei 31/65, editada no apagar das luzes da administração do Prefeito Manoel de Freitas, o PL nº 26/66-E oferecia três atrativos importantes para a política de empreendimentos industriais e comerciais.

Em primeiro lugar, o Setor Oeste, como já vimos, era o setor que marcava os novos limites do espaço urbano do Município na construção do Residencial Vila Bela – e, posteriormente, da instalação da Praça do Cristo Redentor –, não por acaso, um empreendimento voltado à classe trabalhadora, potencial fornecedora de mão de obra para as indústrias que viessem se instalar no local.

Em segundo lugar, pelo fato de ser uma área já em processo de urbanização, contava com asfalto, algo que não existia, nem nas ruas e avenidas centrais da cidade, além da rede de saneamento básico – água e tratamento de esgoto – e de fornecimento de energia.

Em terceiro lugar, a possibilidade de urbanizar parte dos terrenos adquiridos pelas potenciais indústrias e que não fossem aproveitados para a edificação de suas instalações, revendendo para novos empreendimentos de habitação, o que representava uma possibilidade real de lucro.

O último dos PLs enviados à Câmara no dia 09 de agosto de 1966, de nº 29/66-E, pode ser entendido como o projeto originário da ideia de regulamentar a destinação do Setor Oeste para a instalação de indústrias. Nesse caso, tratava-se de uma proposta concreta, feita por uma indústria de produção de cerâmica, para a compra de uma quadra inteira no referido setor. Por conta da importância do PL dentro do processo de delimitação da política de atração de indústrias do Município, bem como da consequente necessidade de normatizar a circunscrição do espaço de ocupação dos futuros empreendimentos industriais, vejamos a justificativa que o acompanha:

O crescimento da cidade é fato incontestável e que muito nos alegra e nos anima. Este Poder Executivo acaba de receber a proposta de instalação de mais uma indústria, desta feita uma cerâmica, ocupando grande área de terras. Em face da localização ser de fácil acesso os proprietários da organização comercial e industrial propuseram a compra de uma quadra inteira, de propriedade da municipalidade. Os entendimentos estão chegando a bom termo e dependendo de lei especial, estamos enviando mais esse Projeto de Lei anexo, a fim de possibilitar a venda global da quadra, instalando-se aí **mais uma indústria que muito contribuirá para o progresso e desenvolvimento de Morrinhos**. Mais uma vez, esperamos contar com o elevado espírito público dos senhores Vereadores, prestando mais **essa valiosa colaboração ao progresso e desenvolvimento de Morrinhos**, conforme está dito em linha acima. Gabinete do Prefeito Municipal, aos 9 dias do mês de agosto de

1966 (MORRINHOS, PL nº 29/66-E, grifos nossos).

A pouco mais de um mês do final do mandato, o Prefeito Joviano Fernandes encaminhou um de seus últimos PLs, de nº 30/69, modificando lei anterior (de 1968) que autorizava a venda à vista de lotes no Setor Oeste para a instalação de indústria e que possibilitava a compra parcelada em até vinte e quatro meses. A justificativa apresentada pode, ao mesmo tempo, ser lida de duas formas.

Em primeiro lugar, é um testemunho em primeira mão dos esforços empreendidos no oferecimento de melhores condições para a instalação das indústrias. É o que a redação do primeiro parágrafo permite interpretar, ao trazer o seguinte conteúdo:

Desde quando teve o Poder Executivo Municipal voltados os seus pensamentos para o incentivo à industrialização em nosso Município, tem procurado por todos os meios, facilitar condições para que a implantação de indústrias em nossa cidade seja não uma aspiração, mas sim uma realidade presente (MORRINHOS, PL nº 30/69).

Em segundo lugar, é uma confissão de que tantos esforços não parecem ter surtido muitos efeitos em um Município em que a economia era profundamente ligada às atividades do campo. A confissão advém da leitura das palavras do próprio Prefeito transcritas acima, de que a economia industrial com a qual sonhava ainda não era uma “realidade presente”, e sim uma “aspiração”; da mesma maneira pode ser interpretado o final do parágrafo seguinte da justificativa, ao afirmar que com a proposta de parcelamento dos lotes de terra, “a Prefeitura, sem ficar prejudicada, estará oferecendo **a bem do progresso** desta evolução socio-econômica tão carente em nosso meio” (MORRINHOS, PL nº 30/69, grifos nossos).

Novamente, como nos demais decretos, a redação deixa explícita a ideia de que o incentivo à instalação da indústria é condição essencial para se alcançar o progresso.

4.3 Desenvolvimento Urbano e Verticalização

Buscar a verticalização da cidade e ao mesmo tempo incentivar o deslocamento do centro econômico-financeiro para os arredores do novo Mercado Municipal fazia sentido, na medida em que a Rua Barão do Rio Branco, com suas construções do início do século XX – em que predominavam as edificações térreas e um ou outro sobrado – dificilmente conseguiria atender de forma plena às aspirações de modernização que a verticalização parecia trazer em seu bojo.

Conforme procuramos demonstrar no Capítulo III, a Rua Barão do Rio Branco se

tornara o centro financeiro, econômico, político e cultural da cidade nas primeiras décadas do século XX. Antes disso, ao longo da segunda metade do século XIX, era na atual Avenida Cel. Pedro Nunes, às margens do Córrego do Açude ou Maria Lucinda, onde se iniciou o povoamento da cidade. Apesar da importância econômica para a cidade, somente no ano de 1949 é que a Rua Barão do Rio Branco recebeu calçamento de paralelepípedos⁸¹, mantendo ainda, na virada da década de 1960 para 1970 o ar acanhado de rua de cidade pacata do interior, em nada lembrando a imagem de cidade moderna e pujante que se pretendia, como podemos observar na imagem a seguir:

Figura 26 – Rua Barão do Rio Branco, entre Av. Senador Hermenegildo de Moraes e Rua Major Limírio (c. 1960)



Fonte: Projeto Centro de Memória de Morrinhos/GO (2016)

Dois PLs, enviados à Câmara Municipal nos anos de 1966 e 1967, vão nessa direção da ideia de verticalização e tinham como fio condutor a ênfase sobre os aspectos físicos da cidade, ao buscar estabelecer, além das próprias obras e ações concretas, a visão de

⁸¹ Jornal o Liberal, ano 01, nº 01, edição de 17 de julho de 1949: “Ao que fomos informados, a Prefeitura Municipal acaba de contratar um técnico para o calçamento de ruas. O trabalho deverá iniciar-se dentro de poucos dias, sendo escolhida a Rua Barão do Rio Branco para receber os primeiros paralelepípedos.” Na edição de 22 de janeiro de 1950 (ano 01, nº 28) foi noticiado: “Continuando as obras de calçamento da cidade, sua Excelência, o senhor Prefeito Municipal, iniciou o calçamento do segundo quarteirão da Rua Barão do Rio Branco, desta cidade. Também o calçamento de um quarteirão, na entrada da cidade, da rua Dr. Pedro Nunes, está bem adiantado”.

um novo ordenamento de ocupação da cidade, no sentido de dinamizá-la, afastando-a da imagem do atraso.

O primeiro desses PLs é o de nº 33/66-E, de 26 de setembro de 1966, editado no primeiro semestre da administração do Prefeito Joviano Fernandes e versava sobre os esforços do Prefeito em criar uma imagem moderna de cidade burguesa, com um centro comercial verticalizado.

Na justificativa que acompanhava o PL, as ideias já recorrentes de progresso e desenvolvimento, amparadas na busca de uma imagem de modernização, estão presentes já no primeiro parágrafo: “Os empreendimentos imobiliários devem merecer a melhor acolhida por parte do Poder Público, sem dúvida nenhuma, pois é a presença do capital particular auxiliando o progresso e o desenvolvimento de uma cidade” (MORRINHOS, PL nº 33/66-E).

Em busca dessa verticalização o PL concedia estímulos legais e incentivos fiscais para os que desejassem construir prédios com mais de três andares na cidade⁸² – na verdade, isenção fiscal total – como mostra a redação dos artigos segundo e terceiro:

Artigo 2º - Será isento de todos os impostos e taxas municipais, relativos à construção, o prédio de mais de três (3) andares, inclusive o térreo, que vier a ser edificado nesta cidade, cuja obra tiver início nos próximos quinze (15) meses, a contar da publicação desta lei. [...] Artigo 3º - o prédio que for beneficiado pela isenção referida no artigo anterior, ficará isento, também. Do pagamento de o Imposto Predial Urbano, durante o prazo de dez (10) anos, a contar do término da obra (MORRINHOS, PL nº 33/66-E)⁸³.

O discurso contido na justificativa que acompanhava o referido PL permite perceber o esforço da conjugação entre a cidade possível e a que se queria, uma etapa – da qual o próprio PL se colocava como uma ação intermediária – a se conquistar antes do objetivo final de se chegar a um processo de verticalização realmente urbano.

Morrinhos, atualmente, passa por uma fase de dinamização em todos os setores de atividades humanas, numa verdadeira prova de confiança de uma maioria que acredita num futuro promissor para a terra dos pomares. Em face da grande

⁸² Havia, em meados da década de 1960, poucas edificações com mais de dois andares na cidade de Morrinhos e a maioria conservava ainda a aparência de sobrados senhoriais, típicas construções da primeira metade do século XX. As primeiras construções que poderiam ser enquadradas na categoria de edifícios e que se distanciavam do padrão “assobradado” – se colocando, portanto, como precursores de uma arquitetura “moderna” – foram o Cine-Teatro Hollywood e o Edifício Chaul: o primeiro teve sua construção concluída em 1949 (sua inauguração se deu em 26 de março de 1949 – jornal O Liberal, edição do dia 23 de março de 1952, ano 03, nº 141) e o segundo em 1950. Ambos, ao contrário de se tornarem símbolos da modernidade, ou seja, de um padrão vertical em consolidação, podem ser considerados como exemplos da exceção e uma cidade cuja arquitetura era, hegemonicamente, horizontal.

⁸³ Projeto de Lei nº 33/66-E, de 26 de setembro de 1966. A Câmara Municipal aprovou na íntegra a proposta do executivo, que se tornou a Lei nº 94, de 06 de outubro de 1966.

confiança é que estamos procurando, também, emprestar o máximo de colaboração às iniciativas provadas (MORRINHOS, PL n° 33/66-E).

Uma diferença fundamental do PL n° 33/66-E em relação aos anteriores, que tratavam também de incentivos para a construção de imóveis comerciais ou industriais, dizia respeito ao prazo para início das atividades de construção, a partir do ato de assinatura da documentação necessária. Antes definidos como algo em torno de oito a doze meses, agora se permitia aguardar por até quinze meses, como se percebe no Artigo 2°. Essa ampliação do prazo para início das construções tinha destino certo, como a transcrição do quarto parágrafo da justificativa explicita:

Com o presente Projeto de Lei visamos dar maior elasticidade ao prazo para que se iniciem as construções mais arrojadas, como é o caso de estabelecimento bancário, ressaltando-se no momento, o trabalho dinâmico dos dirigentes do Banco do Brasil e Banco de Minas Gerais, agências de nossa cidade (MORRINHOS, PL n° 33/66-E).

A menção aos bancos do Brasil e de Minas Gerais na justificativa acima possibilita-nos ampliar um pouco a reflexão sobre a construção da representação de desenvolvimento e progresso. Sedar agências de grandes bancos era um símbolo da importância de uma cidade. No caso de Morrinhos, no início da década de 1950 alguns bancos já estavam instalados na cidade, com agências próprias, como o antigo Banco do Comércio e Indústria de Minas Gerais; mas, enquanto cidades vizinhas como Buriti Alegre ou Goiatuba tinham agências próprias do Banco do Brasil, um símbolo da importância, que se possuía ou se autoatribuía, os moradores de Morrinhos, principalmente os produtores rurais, tinham que se dirigir a essas cidades vizinhas para realizarem seus negócios.

Eis porque, desde o início da década de 1950 havia reivindicações de diversos setores da sociedade local para a instalação de uma agência do Banco do Brasil em Morrinhos. Um exemplo disso é a edição de 19 de fevereiro de 1950 do jornal *O Liberal*⁸⁴, que mostra uma troca de telegramas entre o Dr. Sylvio de Melo – Presidente do Partido Social Democrático (PSD) de Morrinhos e o principal chefe político local naquela época – e o Senador Dario Cardoso, solicitando que este fizesse gestão junto ao Presidente do Banco do Brasil para que fosse instalada uma agência do banco em Morrinhos.

As reivindicações e as gestões de políticos e homens de negócios foram crescendo, incluindo-se na lista de personalidades o Governador Pedro Ludovico e as bancadas da Câmara e do Senado. A criação da Agência do Banco do Brasil em Morrinhos

⁸⁴ Jornal *O Liberal*, ano 01, n° 32.

finalmente ocorreu, através de despacho da presidência do banco, em 06 de março de 1952⁸⁵. Contudo, a instalação da agência não foi imediata, vindo a acontecer apenas em 1954, em imóvel alugado, na Rua Barão do Rio Branco. Apenas em 1970 foi inaugurada a sede própria, na esquina da Rua Rio Grande do Sul com a Rua Pará, onde está até hoje⁸⁶.

Também o Banco de Minas Gerais S/A (BMG) era uma reivindicação antiga de determinados setores da política e da economia de Morrinhos, como mostram as diversas reportagens, ao longo dos anos de 1950 a 1953, no jornal *O Liberal*. Em meados de 1954 instalou-se em Morrinhos, construindo, posteriormente, sede própria, na Rua Major Limírio, esquina com a Rua Barão do Rio Branco⁸⁷.

Uma matéria publicada na edição de 17 de junho de 1951 do jornal *O Liberal* ilustra bem o fato da importância atribuída à instalação de grandes bancos na construção da imagem de cidade desenvolvida que se buscava. A matéria com o título “Apelo ao Banco de Minas Gerais S/A”, era a transcrição de um abaixo assinado, com mais de cento e cinquenta assinaturas de representantes – segundo o jornal – das “classes conservadoras” da cidade. Depois da apresentação dos diversos segmentos patronais e classes profissionais representadas no abaixo assinado, todas do comércio, indústria e profissionais liberais, havia então uma apresentação da cidade em que se buscava justificar a necessidade da instalação de mais um banco:

Morrinhos, um dos Municípios mais prósperos do Sul do Estado, possui atualmente apenas uma Agência Bancária que, a despeito dos benefícios por ele trazidos à coletividade desta Comuna, não pode suprir as necessidades de todas as classes que recorrem aos estabelecimentos bancários⁸⁸ (O LIBERAL, 1951).

A construção das sedes dos dois bancos nas imediações da Rua Barão do Rio Branco, então centro econômico-financeiro da cidade, entre as décadas de 1960 e 1970, apesar de ter consolidado a imagem de desenvolvimento e progresso que se pretendia, e que as próprias reivindicações apontavam, não serviu para contribuir para o projeto de verticalização da cidade pretendido pelos PLs do Prefeito Joviano Fernandes. Apesar de definidas como “arrojadas” na justificativa ao PL nº 33/66-E, as construções das sedes dos dois bancos mantiveram o padrão de edificações térreas, ou, quando muito, com um pavimento superior.

⁸⁵ Jornal *O Liberal*, edição de 16 de março de 1952, ano 03, nº 140.

⁸⁶ Conforme matéria publicada na revista “Isto é Morrinhos”, editada no primeiro semestre de 1971, à página 18.

⁸⁷ Idem, p. 12.

⁸⁸ Edição de 17 de junho de 1951, ano II, nº 101, pág. 03. O banco que já tinha sua agência instalada no Município era o Banco Comércio e Indústria de Minas Gerais S/A.

Aparentemente o PL nº 33/66-E não surtiu o efeito desejado e no ano seguinte, outro PL, de nº 7/67-E, de maio de 1967, retomava o tema das regras para a construção de prédios na cidade, com expectativas um pouco menores, na medida em que diminuía a ambição de se construir edifícios acima de três andares para apenas dois andares. A ideia da reestruturação urbana está presente, mas agora com outra motivação: a estética. Na justificativa que acompanhava o PL de lei enviado à Câmara Municipal, lia-se:

Achamos de grande utilidade ao maior embelezamento do aspecto urbanístico de qualquer cidade interiorana a construção de prédios de mais de dois pavimentos e sentimos que tem o Poder Executivo a obrigação de dar a maior parcela de colaboração possível a empreendimentos de tal vulto, isto porque, temos certeza, irá dar maior incentivo, aqueles que possuem condições, de fazer com que seus capitais sejam revertidos em obras da natureza que citamos no Projeto de Lei nº 7/67 – E, que enviamos à esta colenda Câmara, para que seja submetido a apreciação dos senhores Vereadores (MORRINHOS, PL nº 7/67-E).

A motivação estética para as intervenções urbanas se coloca como parte de uma concepção de urbano em que “higiene, traçado ordenado e estética arquitetônica” constituem-se como parte fundamental do processo civilizador, “elemento formador do cidadão”, como ensina Maria Stella Bresciani (2012, p. 157), ao refletir sobre o discurso contido nas propostas de habitação operária da Revista de Engenharia nas primeiras décadas do século XX. A partir da fonte analisada, a autora conclui que, para os engenheiros e arquitetos que propunham a estética como um dos princípios da intervenção urbana:

As formas do belo – equilíbrio entre espaços urbanos edificados e verdes, ordenados, saneados e limpos – configuram a noção de conforto imprescindível à formação de hábitos urbanos e civis e mantém nítidos vínculos com as projeções imagéticas das cidades ideais e com seu poder modelador de comportamento (BRESCIANI, 2012, p. 157-158).

No caso em análise para esta pesquisa, tal como disposto na justificativa do PL 7/67-E, a verticalização se colocava como um dos fatores arquitetônicos a contribuir para o que é descrito como “embelezamento arquitetônico”. Esse PL, juntamente como o anterior (PL nº 33/66-E), foi a base para a redação da Lei nº 01, de 06 de fevereiro de 1968, aprovada na Câmara Municipal e promulgada pelo Prefeito, que após cerca de dois anos de debates, estabelecia o incentivo para a verticalização da cidade, como se pode constatar na redação do Artigo 1º:

Ficam isentos de todos os impostos e taxas municipais, relativos à construção, os prédios de dois (02) ou mais andares, inclusive o térreo, que vierem a ser edificados

nesta cidade e cujas obras tiverem início dentro do período compreendido entre a publicação desta lei e a data de 31 de dezembro de 1969 (MORRINHOS, Lei nº 1/68, Art. 1º).

Uma tentativa de estímulo à edificação de sobrados e prédios já havia sido feita na redação da Lei nº 102 de 13 de dezembro de 1966, quando da instituição do Código Tributário de Morrinhos, que estabelecia, na Tabela III – ao tratar das cobranças das taxas de licença para obras particulares – que o imposto pago para edificações residenciais de um ou mais pavimentos, em “áreas de expansão urbana e povoados” teria um desconto de cinquenta por cento do valor da taxa. No caso de edificações com fins comerciais ou industriais o valor do imposto permanecia inalterado, equivalente a um por cento do valor bruto da obra, o que só viria a ser modificado quando da sanção da Lei 01/1968.

O geógrafo Milton Santos (2009) ensinou que a construção espacial do urbano não é um dado pronto, é necessário que se faça perguntas à cidade, buscando com isso compreender a dinâmica de sua formação, sua historicidade. Isso possibilita o entendimento dos aspectos pontuais, das especificidades daquele processo em curso, tornando-o, de certa maneira, único.

Também é importante, por certo, compreender que o processo de transformação urbana de Morrinhos não se constitui como caso isolado, mesmo em suas especificidades, mas, ao contrário, se insere num processo histórico maior, das próprias políticas de planejamento urbano no Brasil.

4.4 Política de Planejamento Urbano

Cláudia Romano Silva (2006) observou que existe uma relação entre o processo de urbanização de Morrinhos nas décadas de 1960 e 1970 com outros processos que aconteciam no Brasil na mesma época, influenciados pela teoria de planejamento urbano – então hegemônica – denominado “progressismo” (CHOAY, 2005), o que possibilita que uma dada realidade, por mais específica que seja, possa ser representativa de um momento histórico e de outras experiências em curso. Afirma Silva (2006) que:

Muitas cidades brasileiras, principalmente os grandes centros, constituíram-se num misto de influências externas, com repercussão nas organizações de núcleos urbanos brasileiros. **Mesmo uma cidade como Morrinhos participava de um planejamento urbanístico. No final da década de 1960, ruas e avenidas foram alargadas, surgiram praças e jardins, como o Cristo Redentor e a praça da “Fonte Luminosa”. Esses elementos podem ser notados como produtos de um novo período para o urbanismo da cidade, assim como a canalização da água e esgoto, para uma boa parte da cidade, e a melhoria da iluminação pública** (SILVA, 2006, p. 130, grifos nossos).

Todos esses projetos, materializados em ações, buscavam não apenas transformar a paisagem urbana a partir da ótica da “modernização”, mas buscavam instituir um novo imaginário na cidade e sobre a cidade, principalmente em relação a focos de atuação que derivam de uma visão de cidade ocidental, verticalizada, com avenidas largas e praças como espaço público de convivência.

Um mapa de Morrinhos do início da década de 1960 (Figura 27) mostrava uma cidade cujo espaço urbano, pelo menos em sua região Central, denotava a pretensão à organização e ao planejamento, pois seu desenho apontava para os esforços de Prefeitos anteriores, pelo menos desde o início da década de 1950, de se construir uma cidade de traçado geométrico.

Figura 27 – Mapa da Cidade de Morrinhos (c. 1960)



Fonte: Catálogo Telefônico de Morrinhos, 1960. Projeto Centro de Memória de Morrinhos/GO (2016)

Antonio Risério (2013) chama a atenção para o fato de que o planejamento urbano no Brasil faz parte da herança portuguesa desde os primórdios da colonização, em busca da “racionalidade construtiva” (RISÉRIO, 2013, p. 92). Essa racionalidade se dava na tentativa de se constituir um espaço urbano em que fosse demarcado o local das diversas formas de

apropriação da cidade, dos locais de moradia aos locais de atividades econômicas. Frequentemente, a forma visível do planejamento urbano assumia a aparência da grelha, retangular, como um tabuleiro de xadrez. Para Risério (2013), a despeito das diversas críticas ao traçado em grelha, frequentemente, ao longo do século XX se recorria a ele pelas mais diversas correntes arquitetônicas.

O traçado quadriculado é apenas a solução menos imaginosa para construir cidades: retalha-se o terreno, deixando lotes vazios para futuras praças – e a obra está feita, como na formação de muitas cidades no interior de São Paulo e do Paraná (RISÉRIO, 2013, p. 103).

O interior de Goiás não escapou da disseminação desse modelo arquitetônico do planejamento urbano, como podemos constatar ao vislumbrar o traçado da cidade de Morrinhos, definido no início da segunda metade do século XX e antes da implantação dos projetos de reconstrução da infraestrutura urbana.

Ruy Moreira (2014) alerta para o fato de que o planejamento urbano frequentemente esteve ligado a um projeto autoritário de ocupação do espaço da cidade, motivado pelos interesses do capital e induzido pelo Estado. Por conta disso, muitas vezes a reorganização do espaço urbano precede a apropriação do espaço pela população, quando não indo de encontro às formas orgânicas e culturais de apropriação e utilização das próprias camadas urbanas.

Flávio Villaça (1999) destaca pontos positivos da atuação do Estado no planejamento urbano no Brasil nas últimas décadas. Segundo ele:

O Estado Brasileiro tem atuado sobre as cidades, enquanto organismos físicos, de várias maneiras: tem instalado redes de abastecimento de água e de coleta de esgotos, tem construído avenidas, parques e casas populares; tem regulamentado a delimitação de áreas urbanas, a abertura de loteamentos e a construção de edifícios pela iniciativa privada; tem oferecido ou regulado a oferta de transporte urbano, etc. (VILLAÇA, 1999, p. 171-172).

É importante destacar que Villaça (1999), ao se utilizar da expressão “planejamento urbano”, o faz como sinônimo de organização do espaço da cidade, o que o coloca em sintonia com o pensamento de Risério (2013) e sua “racionalidade construtiva”.

José Roberto do Amaral Lapa (2008) demonstrou que a ideia de planejamento urbano no Brasil, na linha interpretativa de Villaça (1999) e Risério (2013) é bem mais antiga do que se supõe. Ao descrever o processo de transformação do espaço urbano da cidade de Campinas, em São Paulo, na segunda metade do século XIX, Lapa constatou como o discurso

da racionalidade – que servia para legitimar a ocupação e a organização do espaço público – já estava presente, perceptível nas orientações que embasavam o trabalho do “arruador”, no ano de 1829:

Ao arruador competia ainda o alinhamento de ruas e becos [...], portanto, a simetrização do conjunto edificado em relação aos espaços que o intervalam, objetivando o ordenamento funcional, econômico, social e estético que a sociedade local vai passar a exigir (LAPA, 2008, p. 42).

Dessa forma, a organização do espaço está ligada à normatização de sua ocupação; à imposição de novos padrões de comportamento e valores sociais; ao estabelecimento de uma nova lógica de atuação do poder público, que se tornara, cada vez mais, fornecedor de bens e serviços aos cidadãos e, ao mesmo tempo, adquirindo uma estatura monumental, como a representar tanto a nova burocracia administrativa como a imagem de força e onipotência já perceptíveis na passagem da cidade colonial para a cidade senhorial do início do século XIX (LAPA, 2008, p. 36). A consolidação desse modelo de urbano aconteceu na virada do século XIX para o século XX, com o advento da urbanização, em que os diversos interesses encontraram seu ponto de intersecção na ação do poder público local na configuração do espaço intra-urbano.

Luiz Alberto Bahia (1978) demonstrou que ao longo das décadas de 1960 e 1970 o planejamento urbano, vinculado a uma política urbana verticalizada, foi uma das principais preocupações do poder público, principalmente da União, por conta da mudança nítida do perfil demográfico e econômico do país. Cecília Ribeiro e Virgínia Pontual (2009), ao analisar a forma como as questões urbanas eram tratadas na revista “Arquitetura”, afirmam que, no início da década de 1950, apesar da atuação estatal, os projetos e discussões a respeito da Reforma Urbana (RU) eram levados a cabo por parcelas significativas da sociedade que pensavam o urbano como um processo de ocupação humana, com espaços de sociabilidade, de habitação, de produção de bens e produtos, mas, também, cultural e social. Como exemplo desse ideal de RU, as autoras apontam para um projeto de 1963, desenvolvido na região de Cajueiro Seco, no Município de Jaboatão de Guararapes, Pernambuco, durante a administração de Miguel Arraes. O projeto:

[...] contava com um planejamento comunitário e de habitação para 2.000 pessoas, consistindo na construção de casas de taipa com estrutura pré-fabricada, usando como mão de obra a própria população. No projeto estava previsto o equipamento social com centro de trabalho comunitário, oficinas, lavanderia comum, acesso a telefone e conjunto comercial, além de uma escola para crianças e adultos e um posto de saúde. A ideia era fazer com que as pessoas que quisessem participar do

núcleo recebessem um terreno dentro de uma nova comunidade bem estruturada e com transporte (RIBEIRO; PONTUAL, 2009, p. 10).

Na mesma época, um seminário sobre RU⁸⁹ definiria a visão que se tinha do tema e os princípios fundamentais, bem como as atribuições de cada ator envolvido no processo. Analisando o documento final elaborado pelos participantes do evento, Ribeiro e Pontual (2009) chamam a atenção para a definição de RU construída: “conjunto de medidas estatais, visando à justa utilização do solo urbano, à ordenação e ao equipamento das aglomerações urbanas e ao fornecimento de habitação condigna a todas as famílias” (RIBEIRO; PONTUAL, 2009, p. 10). Em seguida, interpretam os significados dos termos empregados, verificando as competências e atribuições:

[...] nele estão contidas palavras que definem bem o termo, como: medidas estatais, que coloca a Reforma Urbana como atribuição do governo federal; solo urbano, ou terra urbana, que estava no cerne ou na origem do problema, deveria ter seu uso de forma justa, numa alusão à especulação imobiliária que deveria ser combatida; ordenação e equipamento das aglomerações pressupunham um planejamento físico das cidades; e por fim, fornecimento de habitações a todas as famílias, que foi o problema inicial que gerou os debates que agregaram questões mais complexas, e que deveria ser direito de todos (RIBEIRO; PONTUAL, 2009, p. 12).

É importante que percebamos que o centro da questão é o tema da habitação e, por extensão, a ocupação do solo urbano, o que demandava uma atuação efetiva do Estado, no sentido de normatizar e regulamentar a posse da terra. De modo concreto, a questão da RU era carregada de valores e sentidos políticos, o que condizia com os tempos então vividos. O golpe civil-militar de 1964 estabeleceu novas diretrizes nas discussões, bem como redefiniu as atribuições dos entes estatais e da sociedade civil.

As novas diretrizes ficaram nítidas, de acordo com Ribeiro e Pontual (2009), no próprio vocabulário empregado pela revista *Arquitetura*, após 31 de março de 1964. Em sua interpretação:

A partir dessa ruptura, a revista adotou uma postura mais técnica, com a despolitização das questões do acesso à terra urbana. Expressões como “desenvolvimento” e “planejamento urbano” foram usadas como tentativas de eliminar os desníveis existentes entre o patrimônio físico e a dimensão econômica do país (RIBEIRO; PONTUAL, 2009, p. 13).

⁸⁹ “O *Seminário de Habitação e Reforma Urbana: O Homem, sua Casa, sua Cidade* (37), foi realizado pelo IAB juntamente com o Instituto de Previdência e Assistência dos Servidores do Estado (IPASE), em duas etapas, no Rio de Janeiro e em São Paulo, e os princípios da política habitacional e da RU reunidos em uma proposta de criação de um Órgão Central Federal (38), que dentre outras proposições deveria elaborar um Plano Nacional Territorial e um Plano Nacional de Habitação.” (RIBEIRO; PONTUAL, 2009, p. 12)

Essa mudança de diretrizes, a estabelecer inequivocamente nexos causais com as novas políticas pós-1964, também foi percebida por Marisco (2001). Ao analisar o processo de transformação urbana da cidade de Presidente Prudente, no interior de São Paulo, a autora demonstrou a existência de uma relação entre a agenda estatal local – Município –, seus projetos de planejamento urbano e reordenamento espacial, ao projeto maior do Estado brasileiro a partir de 1964, que, baseado na teoria do progressismo, empreendeu esforços na construção de uma metodologia unificada de planejamento urbano, chamada de “Planejamento Integrado” (MARISCO, 2001 apud CHOAY, 2005, p. 2-3).

Tal fenômeno de transformação urbana não foi isento de questionamentos, principalmente ao se levar em conta os reflexos do mesmo na vida cotidiana, as modificações nas práticas do viver em cidade, nas relações sociais estabelecidas na realidade anterior.

No entanto, todos os esforços, tanto estatais quanto da sociedade civil, demonstram que a questão urbana de meados da década de 1960 era uma preocupação real, pelos menos para as elites políticas e econômicas. Uma demonstração da premência do tema foi a discussão gerada pela edição de um artigo de Elizabeth Molleta (1978) que apontou que entre 1967 e 1977 foram publicadas 339 obras sobre Desenvolvimento Urbano no Brasil, de autores locais e estrangeiros, abrigados nas mais diversas áreas acadêmicas ou técnicas.

As ações de intervenção urbana baseadas na premissa da modernização, preconizada pelos governos dos Gerais-Presidentes, foram amplamente praticadas – imaterial e materialmente – pelos governos estaduais e, sobretudo, por boa parte – senão pela maior parte – dos mais diversos e distintos Municípios espalhados pela imensidão territorial brasileira.

O efeito deletério mais imediato desse modelo de urbanização foi a modernização autoritária, como destacou David Maciel (1997), pois foi um projeto econômico-ideológico da classe dominante, que se utilizou ampla e inadvertidamente dos recursos do Estado para realizar as intervenções econômicas, sociais, culturais e ambientais, consideradas fundamentais para a expansão do sistema e defesa de seus interesses capitalistas.

O Estado se configurou no principal agente da transformação, com pouca ou nenhuma ação da iniciativa privada, sem participação da sociedade na discussão e tomada de decisão, à qual restou apenas sofrer os negativos efeitos dessas ações e o aprofundamento das desigualdades econômicas e sociais.

Contudo, a procura por habitação, decorrência direta da intensa migração do meio rural para o meio urbano, reclamou do poder público municipal a instituição de políticas para atender as necessidades por moradia e medidas imediatas para absorver o grande contingente

de mão de obra que passava a se amontar nas áreas urbanas em ritmo ininterrupto, “aliás, para além das áreas urbanas, que se expandiu de forma desordenada sem o devido planejamento” tanto para assegurar condições básicas e dignas para a manutenção da vida quanto para garantir a devida preservação do meio ambiente (SANTOS; ALVES, 2017, p. 36).

Entendemos que essa modernização se caracterizou, em realidade, como parte do esforço nacional de organização de uma sociedade cuja expansão urbana era parte responsável pela transformação do setor/área econômico, social, demográfico, espacial e ambiental, de descolamento de uma essência predominantemente agrícola e rural para uma essência urbana e industrial, fundamental para o crescimento do consumo de massas⁹⁰, já que, ao mesmo tempo, se processavam transformações no campo econômico, em que as atividades rurais ou, basicamente, ligadas às atividades agrícolas e pecuárias precisavam aumentar a produção e produtividade e foram submetidas a um processo de maquinização, mecanização, automação, alinhando-se às mudanças implementadas há muito na indústria. O comércio e o setor de serviços também precisaram de adequação para enfrentar a nova realidade: a impiedosa sociedade de consumo.

O crescimento econômico, o desenvolvimento e o progresso, em nome dos quais foi foram feitas as transformações da infraestrutura urbana do Município de Morrinhos diversificaram a presença, oferta e disponibilidade de determinados equipamentos e serviços, mas não implicaram em mudanças reais e efetivas em todo o espaço urbano e para todas as classes sociais, na medida em que ainda se verifica relativa deficiência da infraestrutura urbana. Não houve mudanças significativas nas condições socioeconômicas e nos modos de vida de boa parte dos habitantes da cidade, visto que boa parte da população permaneceu pobre e explorada pelo poder do capital.

⁹⁰ A expressão “consumo de massas” designa um tipo de comportamentos e atitudes característicos das modernas sociedades de consumo e cuja principal característica é o fato dos padrões de consumo estarem massificados e a maioria dos produtos e serviços estarem acessíveis à generalidade da população. (NUNES, 2015, p. 1)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A trajetória de Morrinhos, assim como a de inúmeros Municípios do Brasil, foi marcada pela ideia de progresso, que é empregada aqui como conceito que, ao lado de outros, como “moderno”, “modernidade” e “modernização”, foi manejado por vários analistas e intelectuais, em seus esforços em compreender a realidade. Em nosso trabalho, o conceito de progresso foi utilizado em oposição à noção de atraso, que, ao lado do de decadência, se tornou conceito explicativo e, muitas vezes, autoexplicativo da trajetória histórica do Estado de Goiás no período compreendido entre o declínio da mineração e o final da República Velha – final do século XVIII até o início da década de 1930, como demonstram os vários trabalhos de Luís Palacín.

Entendemos que a noção de decadência foi construída a partir dos discursos de viajantes que aportaram no Brasil no final do século XVIII e, sobretudo, ao longo do século XIX, ao relacionarem a realidade encontrada com os cenários urbanos de grande parte da Europa da época, de onde vinham. Amparados em Chaul (2002), entre outros, analisamos que a ideia de atraso foi aposta ao período da República Velha, em primeiro lugar, como forma de comparação entre o Brasil – e Goiás, em particular – e países em que os processos de industrialização e urbanização estavam avançados no final do século XIX; em segundo lugar, por conta da situação política da maior parte do Brasil em que a atuação dos coronéis era sua principal característica.

Cristalizada e difundida pela historiografia, a visão da decadência e do atraso foi incorporada pela sociedade goiana, constituindo uma autoimagem que se perenizou de forma negativa sobre o “modo de ser goiano”, que Bertran (1994) nomeou de “economia da abastança”, uma cultura sertaneja baseada nas trocas e na subsistência agropastoril, não a vendo como um interregno entre o final da mineração e a retomada da visão capitalista de mercado do início do século XX. Pelo contrário, Bertran (1994) demonstrou que a atividade agropastoril já existia antes do início da própria atividade mineradora, desfazendo o mito fundador de Goiás e de uma pretensa vida urbana anterior a “ruralização” à qual se referiu Palacín (1976). Chaul (2002), por outro lado, esforçou-se para demonstrar que a ideia de atraso, baseada no desempenho econômico e nas práticas culturais, era equivocada, tendo, como demonstração de suas teses, o modo de vida dos poucos representantes da oligarquia goiana, tomada como representativa de toda a sociedade do Estado.

No caso do Município de Morrinhos, a ideia de atraso praticamente não compôs o imaginário construído sobre o período da República Velha, pelo menos se levarmos em conta apenas a narrativa oficial, baseada na maior parte nos memorialistas e em algumas obras acadêmicas, em que o progresso foi sempre a tônica, representado por diferentes concepções, cada uma delas construída em momentos históricos diferentes, a partir da realidade que se apresentava e foi apropriada e transformada compondo um imaginário de um Município com vocação para o progresso.

De um lado, um tipo de progresso em que o protagonismo de determinadas personagens é a sua representação máxima; de outro, o progresso representado pela transformação das estruturas urbanas, em que se buscou fazer com que um núcleo urbano de uma paisagem semirrural se transformasse em um centro urbano de fato, como defendemos ao longo deste trabalho.

A investigação que deu origem a este trabalho constatou essa visão a partir da observação e da análise da documentação e das fontes a respeito das intervenções realizadas no espaço urbano do Município pelo Prefeito Joviano Antônio Fernandes, na segunda metade da década de 1960, que se utilizou de um discurso de “desenvolvimento e progresso” em que a modernização das estruturas urbanas foi apresentada como necessária para recuperar a “vocação” para o progresso do Município, que havia se perdido nas décadas anteriores.

Um passado glorioso a se estender para o presente e que se projetava como modelo – pelo menos no campo das intenções – para o futuro, como um tipo de resgate histórico que fazia com que ele se confundisse com o próprio passado, porém materializado de forma diferente.

Amparados na categoria heurística de “regime de historicidade”, de François Hartog (2014), analisamos as fontes e documentação produzidas a partir da perspectiva de que o Município de Morrinhos desenvolveu uma narrativa histórica a respeito de si próprio em que, paradoxalmente, o protagonismo político e econômico dos coronéis do período da República Velha foi percebido como progresso e estendido ao conjunto da população, em que a maioria parecia – ou pelo menos assim foi interpretado – se ver representada por eles, principalmente pela figura do Coronel Hermenegildo Lopes de Moraes, tido até hoje, como a principal personagem da histórica morrinhense e responsável maior por elevar a posição política do Município.

Após o final da República Velha o Município perdeu seu protagonismo, com a ascensão, tanto estadual quanto nacional, de um novo grupo político que também modificou a correlação de forças localmente. Mesmo que alguns membros originários do “grupo político

de Morrinhos” tenham reconstruído algumas alianças posteriormente, voltando a ter certa projeção política, o Município de Morrinhos não voltou mais a ter expressão política relevante, com exceção de um breve período, no final de 1998, em que o Presidente da Assembleia Legislativa do Estado de Goiás, Helenês Cândido Romano, natural de Morrinhos, exerceu a função de Governador do Estado.

A partir da década de 1950 foram iniciadas intervenções no espaço urbano morrinhense já sob o discurso da modernização, tendo como modelo a ser seguido a construção de Goiânia, na década de 1930 e, posteriormente, na década de 1950, a construção de Brasília (SILVA, 2006). Mas, foi com o Prefeito Joviano Fernandes (1966-1970) que a modernização foi apresentada sob o discurso do progresso nas justificativas de intervenção.

É fundamental destacar que as ações do Prefeito Joviano Fernandes não foram fatos isolados em sua época. Ao mesmo tempo em que se processavam as ações e intervenções do Executivo Municipal morrinhense para empreender as transformações necessárias para concretizar o processo de modernização do Município, processos similares de construção, reconstrução, reorganização, readequação da infraestrutura urbana – habitação, saneamento básico, pavimentação, energia elétrica, comunicação, transporte etc. – ocorriam em todo o país, visto que o discurso desenvolvimentista difundido pelo governo civil-militar (1964-1985) constituía elemento comum em todo o território nacional.

Da mesma forma, a modernização preconizada pelos governos dos Gerais- Presidentes foi amplamente praticada imaterial e materialmente pelos governos estaduais e, sobretudo, por boa parte – senão pela maior parte – dos mais diversos e distintos Municípios espalhados pela imensidão territorial brasileira.

Contudo, a procura por habitação, decorrência direta da intensa migração do meio rural para o meio urbano, reclamou do poder público municipal a instituição de políticas para atender as necessidades por moradia e medidas imediatas para absorver o grande contingente de mão de obra que passava a se amontar nas áreas urbanas em ritmo ininterrupto, “aliás, para além das áreas urbanas, que se expandiu de forma desordenada sem o devido planejamento” tanto para assegurar condições básicas e dignas para a manutenção da vida quanto para garantir a devida preservação do meio ambiente (SANTOS; ALVES, 2017, p. 36).

Entendemos que essa modernização se caracterizou, em realidade, como parte do esforço nacional de organização de uma sociedade cuja expansão urbana era parte responsável pela transformação do setor/área econômico, social, demográfico, espacial e ambiental, de descolamento de uma realidade predominantemente agrícola e rural para outra urbana e industrial, fundamental para o crescimento do consumo de massas, que em Morrinhos foi

transformado em discurso de retomada da tradição para o progresso, quase uma vocação de “destino manifesto”.

Numa leitura mais ampliada, da qual o Município de Morrinhos é um recorte, entendemos que as transformações no campo econômico, em que as atividades rurais ou, basicamente, ligadas às atividades agrícolas e pecuárias precisavam aumentar a produção e produtividade foram submetidas a um processo de maquinização, mecanização, automação – que hoje significa o emprego intensivo de máquinas, equipamentos, insumos, telefonia celular, internet, GPS etc. – alinhando-se às mudanças implementadas há muito na indústria. O comércio e o setor de serviços também precisaram de adequação para enfrentar a nova realidade: a impiedosa sociedade de consumo.

Encerramos as nossas reflexões ao apontar que a constatação de que a concepção de progresso integra a memória histórica de Morrinhos desde sua formação como Município – porém com diferentes representações – não implicou perceber que o crescimento econômico relacionado à própria ideia contemporânea de progresso e a presença, oferta e disponibilidade de determinados equipamentos e serviços relacionados à modernização não significaram a implantação de mudanças reais e efetivas para todas as classes sociais, na medida em que, ainda hoje, se verifica relativa deficiência da infraestrutura urbana.

As escolhas econômico-políticas das intervenções destinadas a reordenar e disciplinar o espaço urbano claramente privilegiaram as classes dominantes e o capital, na medida em que a ideia de uma cidade planejada emerge dos Projetos de Lei como sinônimo de facilitação de ampliação do poder de produção e circulação de mercadorias e serviços, sem mudanças significativas nas condições socioeconômicas nos modos de vida de boa parte dos habitantes da cidade, visto que a maioria da população permaneceu pobre e explorada pelo poder do capital.

Foi a modernização autoritária, argumenta David Maciel (1997), enquanto projeto econômico-ideológico da classe dominante, que utilizou ampla e inadvertidamente os recursos do Estado para realizar as intervenções econômicas, sociais, culturais e ambientais, consideradas fundamentais para a expansão do sistema e defesa de seus interesses capitalistas. O Estado se configurou no principal agente da transformação, com pouca ou nenhuma ação da iniciativa privada, sem participação da sociedade na discussão e tomada de decisão, à qual restou apenas sofrer os efeitos negativos dessas ações, ressaltamos aqui, o aprofundamento das desigualdades econômicas e sociais.

REFERÊNCIAS

I. FONTES:

Acervos Consultados:

Arquivo Histórico Estadual de Goiás (Agência Goiana de Cultura Pedro Ludovico Teixeira) – Goiânia (GO).

Instituto de Pesquisas e Estudos Históricos do Brasil Central (IPEHBC – PUC GO) – Goiânia (GO).

Arquivo da Câmara Municipal de Morrinhos (GO).

Arquivo da Prefeitura Municipal de Morrinhos (GO).

Arquivo do Museu Major Militão Pereira de Almeida – Itumbiara (GO).

Arquivo Particular do Dr. Carlos Wellington.

Biblioteca Municipal "Professor Jose Candido" – Morrinhos (GO).

Periódicos:

“Correio Oficial de Goiás” (Ed. de 03/01/1920).

“Catálogo Telefônico Morrinhos” – Goiatuba (1960).

“Jornal Bandeirante” – Morrinhos (GO), n. 1, junho de 1949.

Jornal “Buriti” – Buriti Alegre (GO), 1935-1946.

Jornal “Na Vanguarda” – Morrinhos (GO), n. 1, junho de 1967.

“Jornal Oficial de Morrinhos” – n. 4, ago/set. de 1979.

Jornal “O Liberal” – Morrinhos (GO), Ed. 1-273, 1949-1953.

Jornal “O Popular” – Goiânia (GO), n. 3449, setembro de 1959.

Jornal “Santuário da Trindade” – Campinas (GO), 1922-1927.

Revista “A Informação Goiana” – Rio de Janeiro (RJ), 1917-1935.

Revista “Centenária” – Morrinhos (GO), 1969.

“Revista da IV Festa de Arte de Morrinhos” – Morrinhos (GO), 1968.

“Revista da VI Festa de Arte de Morrinhos” – Morrinhos (GO), 1970.

“Revista da VII Festa de Arte de Morrinhos” – Morrinhos (GO), 1971.

“Revista da VIII Festa de Arte de Morrinhos” – Morrinhos (GO), 1972.

“Revista da XIV Festa de Arte de Morrinhos” – Morrinhos (GO), 1982.

“Revista do 1º Encontro de Dirigentes Municipais do Sul do Estado” – Morrinhos (GO), 17-19/10/1969.

Revista “Isto é Morrinhos” – Morrinhos (GO), 1971.

Revista “Morrinhos, quatro anos de progresso” – Morrinhos (GO), 1970.

Revista “Oeste” – Goiânia (GO), 1942-1945.

Documentos:

BRASIL. **Decreto-Lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967.** Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del0200.htm. Acesso em 22 de agosto de 2008.

_____. Ministério do Planejamento e Coordenação Geral. Programa estratégico de desenvolvimento 1968-1970. Rio de Janeiro, 1969. 124 p.

MORRINHOS (GO). **Decreto Expropriatório nº 248, de 16 de abril de 1998.** Morrinhos/GO: Prefeitura Municipal, 1998.

_____. **Histórico de Morrinhos.** Governo da Cidade de Morrinhos: O Povo em Primeiro Lugar. Disponível em: <http://morrinhos.go.gov.br/site/?page_id=20>. Acesso em: 8 fev. 2016.

_____. **Anteprojeto de Lei n. 21/69-E, de 11 de dezembro de 1969.** Autoriza o Poder Executivo Municipal a celebrar convênio com o Consórcio Rodoviário Intermunicipal S/A para a execução de obras rodoviárias, inclusive obras de artes especiais e dá outras providências. Morrinhos/GO: Prefeitura Municipal, 1969.

_____. **Lei n. 11/48, de 14 de agosto de 1948.** Autoriza o Prefeito Municipal a contratar técnicos para elaboração de um plano geral de reforma, ampliação e construção do serviço de água, rede de esgoto, calçamentos, luz e energia elétrica e dá outras providências. Morrinhos/GO: Câmara Municipal, 1948.

_____. **Lei n. 07/53, de 26 de novembro de 1953.** Dispõe sobre a execução das obras de pavimentação das ruas da cidade e cria a taxa de calçamento e sua conservação. Morrinhos/GO: Câmara Municipal, 1953.

_____. **Lei n. 08/53, de 27 de novembro de 1953.** Orça a receita e fixa a despesa do Município de Morrinhos para o exercício de 1954. Morrinhos/GO: Câmara Municipal, 1953.

_____. **Lei n. 21/59, de 28 de novembro de 1959.** Orça a receita e fixa a despesa do Município de Morrinhos para o exercício de 1960. Morrinhos/GO: Câmara Municipal, 1959.

_____. **Lei n. 66/61, de 26 de outubro de 1961.** Orça a Receita e fixa a despesa do Município de Morrinhos para o exercício de 1962. Morrinhos/GO: Câmara Municipal, 1961.

_____. **Lei n. 4.132/62, de 10 de novembro de 1962.** Concede terras para a construção de conjuntos habitacionais. Morrinhos/GO: Câmara Municipal, 1962.

_____. **Lei n. 82/62, de 22 de novembro de 1962.** Orça a Receita e fixa a despesa do Município de Morrinhos, para o exercício de 1963. Morrinhos/GO: Câmara Municipal, 1962.

_____. **Lei n. 03/63, de 22 de abril de 1963.** Modifica a Lei n. 7, de 26 de Novembro de 1953, que dispõe sobre a pavimentação de ruas e dá outras providências. Morrinhos/GO: Câmara Municipal, 1963.

_____. **Lei n. 31/65, de 18 de maio de 1965.** Concede isenção de impostos municipais às indústrias pioneiras a serem instaladas no Município e dá outras providências. Morrinhos/GO: Câmara Municipal, 1965.

_____. **Lei n. 45, de 30 de novembro de 1965.** Define orçamento municipal para o ano de 1966. Morrinhos/GO: Câmara Municipal, 1965.

_____. **Lei n. 57/66, de 1º de março de 1966.** Autoriza o poder executivo a adquirir máquinas e respectivos equipamentos destinados para a montagem do Parque Rodoviário do Município. Morrinhos/GO: Câmara Municipal, 1966.

_____. **Lei n. 61/66, de 15 de abril de 1966.** Autoriza a compra de uma máquina motoniveladora da marca Caterpillar. Morrinhos/GO: Câmara Municipal, 1966.

_____. **Lei n. 67/66, de 25 de maio de 1966.** Cria a Superintendência de Pavimentação e Obras de Morrinhos (SUPAM). Morrinhos/GO: Câmara Municipal, 1966.

_____. **Lei n. 72/66, de 14 de junho de 1966, de 14 de junho de 1966.** Autoriza o poder executivo a adquirir uma máquina motoniveladora, um trator de esteira, uma carregadeira ou pá mecânica da marca Caterpillar, dois caminhões basculantes da marca Chevrolet, um Jeep da marca Willys Overland novo e um trator da marca Massey Fergusson. Morrinhos/GO: Câmara Municipal, 1966.

_____. **Lei n. 76, de 30 de junho de 1966.** Cria o Departamento Municipal de Educação; amplia o quadro de pessoal do DMER e dá outras providências. Morrinhos/GO: Câmara Municipal, 1966.

_____. **Lei n. 79/66, de 19 de julho de 1966.** Define e disponibiliza para a Superintendência de Pavimentação e Obras de Morrinhos (SUPAM) um orçamento anual. Morrinhos/GO: Câmara Municipal, 1966.

_____. **Lei n. 80/66, de 20 de julho de 1966.** Autoriza o Prefeito Municipal a propor e assinar o respectivo contrato de financiamento com o Grupo Executivo do Fundo Nacional de Financiamento, para abastecimento de água (GEF) destinado a possibilitar a execução de ampliação das obras de abastecimento de água da cidade de Morrinhos e dá outras providências. Morrinhos/GO: Câmara Municipal, 1966.

_____. **Lei n. 94/66, de 06 de outubro de 1966.** Introduce modificações na Lei nº 39, de 6 de setembro de 1965. Morrinhos/GO: Prefeitura Municipal, 1966.

_____. **Lei n. 101/66, de 06 de dezembro de 1966.** Orça a Receita e fixa a Despesa do Município de Morrinhos para o exercício de 1967. Morrinhos/GO: Câmara Municipal, 1966.

_____. **Lei n. 33/67, de dezembro de 1967.** Orça a Receita e fixa a Despesa do Município de Morrinhos para o exercício de 1968. Morrinhos/GO: Câmara Municipal, 1967.

_____. **Lei n. 16/68, de 13 de maio de 1968.** Autoriza o serviço de água e esgoto a contrair empréstimo. Morrinhos/GO: Câmara Municipal, 1968.

_____. **Lei n. 17/68-E, de 10 de julho de 1968.** Autoriza a alienação da quadra 33 do setor Oeste e dá outras providências. Morrinhos/GO: Câmara Municipal, 1968.

_____. **Lei n. 26/68, de 11 de dezembro de 1968.** Orça a Receita e Fixa a Despesa do Município de Morrinhos para o exercício de 1969. Morrinhos/GO: Câmara Municipal, 1968.

_____. **Lei n. 14/69, de 13 de dezembro de 1969.** Autoriza modificações no Plano de Aplicação dos Recursos do F.P.M. Morrinhos/GO: Câmara Municipal, 1969.

_____. **Lei n. 17/69, de 19 de dezembro de 1969.** Autoriza o Poder Executivo Municipal a celebrar convênio com o Consórcio Rodoviário Intermunicipal S/A, para execução de obras rodoviárias, inclusive obras de artes especiais e dá outras providências. Morrinhos/GO: Câmara Municipal, 1969.

_____. **Lei n. 19/70, de 14 de setembro de 1970.** Abre crédito adicional. Morrinhos/GO: Câmara Municipal, 1970.

_____. **Ofício 24/67-E, de 28 de março de 1967.** Mensagem do Executivo. Morrinhos/GO: Prefeitura Municipal, 1967.

_____. **Ofício 49/69-E, de 31 de janeiro de 1969.** Mensagem do Executivo. Morrinhos/GO: Prefeitura Municipal, 1969.

_____. **Projeto de Lei n. 1/66-E, de 11 de fevereiro de 1966.** Autoriza a aquisição de máquinas e equipamentos destinados à montagem do parque rodoviário do Município de Morrinhos Morrinhos/GO: Prefeitura Municipal, 1966.

_____. **Projeto de Lei n. 5/66-E, de 03 de abril de 1966.** Autoriza a aquisição de máquina e dá outras providências. Morrinhos/GO: Prefeitura Municipal, 1966.

_____. **Projeto de Lei n. 16/66-E, de 14 de junho de 1966.** Autoriza a aquisição de Máquinas e Equipamentos Rodoviários e dá outras providências. Morrinhos/GO: Prefeitura Municipal, 1966.

_____. **Projeto de Lei n. 21/66-E, de 12 de julho de 1966.** Autoriza a ampliação do Fundo de Pavimentação e Obras da SUPAM; fixa a receita do DMER e dá outras providências. Morrinhos/GO: Prefeitura Municipal, 1966.

_____. **Projeto de Lei n. 24/66-E, de 09 de agosto de 1966.** Autoriza o Poder Executivo a participar da constituição de uma companhia subsidiária da CELG – Centrais Elétricas de Goiás S/A, e dá outras providências. Morrinhos/GO: Prefeitura Municipal, 1966.

_____. **Projeto de Lei n. 26/66-E, de 09 de agosto de 1966.** Autoriza a dispensa de leilão público para a venda de lotes no setor Oeste, para instalação de estabelecimentos comerciais e industriais, além de residências, e dá outras providências. Morrinhos/GO: Prefeitura Municipal, 1966.

_____. **Projeto de Lei n. 29/66-E, de 09 de agosto de 1966.** Autoriza a alienação da Quadra 32 do Setor Oeste e dá outras providências. Morrinhos/GO: Prefeitura Municipal, 1966.

_____. **Projeto de Lei n. 33/66-E, de 26 de setembro de 1966.** Introduz modificações na Lei n. 39, de 06 de setembro de 1965. Morrinhos/GO: Prefeitura Municipal, 1966.

_____. **Projeto de Lei n. 7/67-E, sem data.** Concede isenção de tributos a empreendimentos que se especificam. Morrinhos/GO: Prefeitura Municipal, 1967.

_____. **Projeto de Lei n. 21/67-E, de 02 de agosto de 1967.** Abre crédito especial para o fim que especifica. Morrinhos/GO: Prefeitura Municipal, 1967.

_____. **Projeto de Lei n. 27/67-E, de 21 de setembro de 1967.** Autoriza o Chefe do Poder Executivo a contrair empréstimos Bancário, e dá outras providências. Morrinhos/GO: Prefeitura Municipal, 1967.

_____. **Projeto de Lei n. 18/68-E, de 08 de maio de 1968.** Autoriza a alienação da quadra 33 do setor Oeste e dá outras providências. Morrinhos/GO: Prefeitura Municipal, 1968.

_____. **Projeto de Lei n. 30/69-E, de 21 de dezembro de 1969.** Modifica Lei nº 17, de 10 de junho de 1968. Morrinhos/GO: Prefeitura Municipal, 1969.

Fontes Bibliográficas:

BARBOSA, José Afonso. **Na trilha do passado**. Goiânia: Kelps, 2015a.

_____. **Triângulo da História** – subsídios para a História de Morrinhos. 2 ed. Goiânia: Kelps, 2015b.

FONTES, Zilda Diniz. **Morrinhos, de capela a cidade dos pomares**. Goiânia: Editora Oriente, 1980.

VIEIRA, Bruno José. **Morrinhos ao Som da Lira**. Brasília, DF: Editora Gráfica Escola de jornal e arte, 1982.

II. BIBLIOGRAFIA CONSULTADA:

ALENCAR, Maria Amélia. **Estrutura Fundiária em Goiás-Consolidação e Mudanças (1850-1910)** / Série Teses Universitárias, Vol. 2. Goiânia: Editora UCG, 1993.

AMORIM, Eron Meneses. **Morrinhos: Coronelismo e Modernização (1889-1930)**. Goiânia: Kelps, 2015.

AMORIM, Victor Aguiar Jardim de. **Pelo sangue: a genealogia do poder em Goiás**. 1. ed. São Paulo: Editora Baraúna, 2015.

ANDRADE, Mário. **Cartas de Mário de Andrade a Luís da Câmara Cascudo**. Belo Horizonte/Rio de Janeiro: Villa Rica, 1991.

ARRETCHE, Marta T. S. Mitos da descentralização: mais democracia e eficiência nas políticas públicas. **RBCS** nº 31, jun 1996. Disponível em http://www.anpocs.org.br/portal/publicacoes/rbcs_00_31/rbcs31_03.htm. Acesso em 02 jan. 2008.

_____. Federalismo e Políticas Sociais no Brasil: problemas de coordenação e autonomia. **São Paulo em Perspectiva**, 18(2): 17-26, 2004. Disponível em http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-88392004000200003. Acesso em 19 abr. 2016.

_____. Quem Taxa e Quem Gasta: a barganha federativa na federação brasileira. **Revista de Sociologia Política**, Curitiba, 24, p. 69-85, jun. 2005. Disponível em: <http://revistas.ufpr.br/rsp/article/view/3717>. Acesso em 19 abr. 2016.

ARRIEL, Marcos Fernando. **Perfil Produtivo e Dinâmica Espacial da Indústria Goiana (1999-2007)**. 2010. 101 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial) – Pontifícia Universidade Católica de Goiás (PUC/Goiás), Goiânia/GO, 2010. Disponível em: <<http://www.sgc.goias.gov.br/upload/arquivos/2014-01/perfil-produtivo-edinamica-espacial-da-industria-goiana-1999-2007.pdf>>. Acesso em 02 mai. 2016.

AZEVEDO, André Nunes de. **Da Monarquia à República: um estudo dos conceitos de Civilização e Progresso na cidade do Rio de Janeiro entre 1868 e 1906**. 2003. 327 f. Tese (Doutorado em História) – Departamento de História, Pontifícia Universidade Católica do Rio

de Janeiro/RJ, 2003. Disponível em: https://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/Busca_etds.php?strSecao=resultado&nrSeq=4276@1. Acesso em 12 abr. 2013.

BACZKO, Bronislaw. Imaginação Social. **Enciclopédia Einaudi**. Lisboa/POR: Imprensa Nacional/Casa da Moeda, 1985.

BAHIA, Luiz Alberto. A cidade política: mudanças e perspectivas. **Revista de Administração Pública**. Rio de Janeiro, 12(2)33-50, abr/jun 1978. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rap/article/view/7453/5922>. Acesso em 28 mar. 2016.

BELLINGIERE, Julio Cesar. A Economia no Período Militar (1964-1984): crescimento com endividamento. **Revista Hispeci & Lema**, Bebedouro-SP 8, 12-17, 2005. 3, 2005. Disponível em: <http://www.unifafibe.com.br/revistasonline/arquivos/hispecielemaonline/sumario/9/16042010171928.pdf>. Acesso em 27 mar. 2016.

BERTRAN, Paulo. **História da Terra e do Homem no Planalto Central**: Eco-História do Distrito Federal: Do indígena ao colonizador. Brasília: Solo, 1994.

BONDUKI, Nabil. **Origens da Habitação Social no Brasil**. 4. ed. São Paulo: Estação Liberdade, 2004.

BORGES, Barsanulfo G. **O despertar dos dormentes**. Estudos sobre a Estrada de Ferro de Goiás e seu papel nas transformações das estruturas regionais: 1902-1922. Goiânia: Editora da UFG, 1990. (Coleção Documentos Goianos).

BOURDIEU, Pierre. Questões de sociologia. Rio de Janeiro: Marco Zero, 1983.

BRESCIANI, Maria Stella Martins. Imagens de São Paulo: Estética e Cidadania. In: A. Ferreira; T.R. de Luca, e Z. G. Iokoi (orgs.). **Encontros com a História**: Percursos Históricos e Historiográficos de São Paulo. São Paulo, Ed. UNESP, 1999.

_____. Cidade e História. In: OLIVEIRA, L. L. (org.) **Cidade**: história e desafios. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2002.

_____. História e Historiografia das Cidades, um Percurso. In: FREITAS, Marcos Cezar (org.). **Historiografia brasileira e perspectiva**, 6ª ed. São Paulo: Contexto, 2007.

_____. As múltiplas linguagens do urbanismo em Luiz de Anhaia Mello: Técnica, estética e política. In: SEIXAS, Jacy; CERASOLI, Josianne; NAXARA, Marcia (Orgs.). **Tramas do político**: linguagens, formas, jogos. Uberlândia: EDUFU, 2012.

BRITTO PEREIRA, Vicente P. M. Desempenho do setor rodoviário: período 1967-1973. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, 8(1)161-208. jan./mar. 1974. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rap/article/view/5943/4613>. Acesso em: 28 mar. 2016.

CAMPOS, Itami. **Coronelismo em Goiás**. Goiânia: Ed. da Universidade Federal de Goiás, 1987.

CASTILHO, Denis. Estado e rede de transportes em Goiás-Brasil (1889-1950). **Scripta Nova**. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de noviembre de 2012, vol. XVI, nº 418 (67). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-418/sn-418-67.htm>>. [ISSN: 1138-9788]. Acesso em: 15 ago. 2016.

CANO, Wilson. **Ensaio sobre a crise urbana no Brasil**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2011.

CARPINTÉRO, M.V.T.; CERASOLI, J. F. A cidade como história. In: **História: Questões & Debates**, Curitiba, n. 50, p. 61-101, jan./jun. 2009. Editora UFPR (2009). Disponível em: <http://revistas.ufpr.br/historia/article/view/15672>. Acesso em: 16 jul. 2016.

CARRARA, Angelo Alves. Para uma história dos preços do período colonial: questões de método. **Locus: Revista de História**, Juiz de Fora, v. 14, n. 1, p. 163-194, 2008. Disponível em: <http://www.ufjf.br/locus/files/2010/02/76.pdf>. Acesso em 15 ago. 2016.

CERASOLI, Josianne Francia. **Modernização no plural**: obras públicas, tensões sociais e cidadania em São Paulo na passagem do século XIX para o XX. 2004. 424 f. Tese (Doutorado em História) – Universidade de Campinas/SP, 2004. Disponível em: <http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=vtls000317502>. Acesso em 16 jul. 2016.

CHAUL, Nasr Fayad. **Caminhos de Goiás**: da construção da decadência aos limites da modernidade, 2ª ed. Goiânia: Editora da UFG, 2002.

_____. (Coord.). **Coronelismo em Goiás**: estudo de casos e famílias. Goiânia/GO: Mestrado em História/UFG, 1998.

CHAVES, Ednelia Rodrigues. Criação de vilas em Minas Gerais no início do regime monárquico na região Norte. **Varia Historia**, Belo Horizonte, vol. 29, nº 51, p.817-845, set/dez 2013. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/vh/v29n51/v29n51a09.pdf>. Acesso em 21 dez. 2016.

CHOAY, Françoise. **O urbanismo**: utopias e realidades: uma antologia. 6. ed. São Paulo: Perspectiva, 2005.

CIOTOLA, Marcelo. **Os Atos Institucionais e o Regime Autoritário no Brasil**. Rio de Janeiro: Lúmen Júris, 1997.

COSTA, Pedro de Vasconcellos. **Uma revisão crítica das políticas de estabilização do Programa de Ação Econômica do Governo (PAEG)**. 2014. 151 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Econômicas), Instituto de Economia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2014. Disponível em: http://www.ie.ufrj.br/images/pos-graduacao/ppge/Pedro_de_Vasconcelos_Costa.pdf. Acesso em 02 mai. 2016.

COUTO, Ana Magna Silva. **Os Catadores de Papel, Práticas e Intervenções na Cidade**: Uberlândia, 1970/1997. 1997. Monografia. (Graduação História) Instituto de História. UFU, 1997.

CYSNE, Rubens Pinheiro. A Economia Brasileira no Período Militar. In: **Est. Econ.** São Paulo, 23(2): 185-226, mai-ago. 1993. Disponível em: <http://www.fgv.br/professor/rubens/HOMEPAGE/publica%C3%A7%C3%B5es/Artigos%20Publicados/A%20Economia%20Brasileira%20no%20Regime%20Militar.pdf>. Acesso em 27 mar. 2016.

DAL MORO, Nataniél. A cidade modernizada: questões acerca do viver urbano, dos conflitos e das memórias. **Revista Cordis**: Revista Eletrônica de História Social da Cidade, 2010. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/cordis/article/view/9561/7110>. Acesso em 27 mar. 2016.

DE CERTEAU, M. **A invenção do cotidiano**: 1, Artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 1994.

DÉAK, Csaba; SCHIFFER, Sueli T. R. **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: EDUSP, 1999.

ELIAS, Norbert. **O processo civilizador**: uma história dos costumes. 2ª edição. Rio de Janeiro: Zahar, 2011.

ESTEVAM, Luiz Antonio. **O Tempo da Transformação**: estrutura e dinâmica na formação econômica de Goiás. 1997. 203 f. Tese (Doutorado em Economia) – Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, SP, 1997. Disponível em: <http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=vtls000117561&fd=y>. Acesso em 23 mar. 2016.

FAORO, Raymundo. **Os Donos do Poder**. São Paulo: Globo, 1993. Volumes I e II.

FONSECA, Maria Lúcia. Coronelismo e cotidiano: Morrinhos (1889-1930). In: CHAUL, Nasr Fayad (Coord.). **Coronelismo em Goiás**: estudo de casos e famílias. Goiânia/GO: Mestrado em História/UFG, 1998.

_____. Coronelismo e Mandonismo local – Morrinhos (1889/1930). 1997. 212 f. Dissertação (Mestrado em História das Sociedades Agrárias) – Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 1997. Disponível em: https://pos.historia.ufg.br/up/113/o/FONSECA__Maria_L_cia._1997.pdf. Acesso em 27 set. 2014.

FRANÇA JR, Joaquim da. **Como se fazia um Deputado**. Ediouro, 1985.

FRIDMAN, Fania. As Cidades e o Café. **Anais do XI Encontro Nacional da ANPUR**. Disponível em: <http://www.anpur.org.br/anaisAbrir/61/1/anais-do-xi-ena> (2005). Acesso em: 21 dez. 2016.

FUNES, Eurípedes Antônio. **Goiás 1800-1850**: um período de transição da mineração à agropecuária. Goiânia: Ed. da Universidade Federal de Goiás, 1986.

GARDNER, George. **Viagem ao interior do Brasil**: principalmente nas Províncias do Norte e nos distritos do ouro e do diamante durante os anos de 1836-1841. São Paulo: Editora da USP, 1975.

GASPARI, Elio. **A ditadura envergonhada**. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

GOMES, Laurentino. **1808** – Como Uma rainha louca, um príncipe medroso e uma corte corrupta enganaram Napoleão e mudaram a História de Portugal e do Brasil. 2ª reimpressão. São Paulo: Editora Planeta do Brasil, 2007.

GUINSBURG, J.; Patriota, R. **Teatro Brasileiro**: ideias de uma história. 1. ed. São Paulo: Perspectiva, 2012.

HABERMAS, Jürgen. Para o uso pragmático, ético e moral da razão prática. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 3, n. 7, set./dez., 1989. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40141989000300002. Acesso em 21 abr. 2006.

HARTOG, François. **Regimes de historicidade**: presentismo e experiências do tempo. Belo Horizonte: Autêntica, 2014.

HOBBSBAWM, Eric. **A Era do Capital**, 5ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

KOSELLECK, Reinhart. **Futuro Passado**: contribuição à semântica dos tempos históricos. Rio de Janeiro: Contraponto: Ed. PUC-Rio, 2006.

KOSELLECK, R. Uma história dos conceitos: problemas teóricos e práticos. **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, v. 10, p. 134-146, 1992. Disponível em:

<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/reh/article/view/1945/1084>. Acesso em 11 jan. 2014.

LAPA, José Roberto do Amaral. **A Cidade: os cantos e os antros: Campinas, 1850-1900**. São Paulo, SP: Editora da USP; Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2008.

LE GOFF, Jacques. **História e Memória**, 7ª ed. revista. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2013.

LEAL, Victor Nunes. **Coronelismo, enxada e voto**. São Paulo: Alfa-Ômega, 1986.

LEITE MORAES, J. A. Leite. **Apontamentos de viagem**. São Paulo/SP: Penguin & Companhia das Letras (Versão Kindle), 2011.

LUCENA, Andréa Freire de. As políticas públicas de saneamento básico no Brasil: reformas institucionais e investimentos governamentais. **Revista Plurais** (Online), v. 1, p. 117-130, 2006. Disponível em: <http://www.nee.ueg.br/seer/index.php/revistaplurais/article/viewFile/71/98>. Acesso em 28 mar. 2016.

MACIEL, Davi. Goiás e a Questão da Modernidade: Entre e a ideologia do progresso e o Estado autoritário. **História Revista**. 2 (2): 53-76. jul/dez., 1997. Disponível em: <https://www.revistas.ufg.br/historia/article/view/10688/7103> >. Acesso em: 12 abr. 2013.

MACHADO, Maria Cristina Teixeira. **Pedro Ludovico: um tempo, em carisma, uma história**. Goiânia: Cegraf/UFG, 1990.

MARISCO, Luciane M. de O. A experiência local em planejamento municipal a partir da elaboração do Plano Diretor de desenvolvimento integrado do Município de Presidente Prudente (1969). In: SPÓSITO, Maria. E. S. **Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média**. Presidente Prudente: GASPERR-UNESP/FCT, 2001.

MARX, Karl. **O Capital: Crítica da Economia Política**, 15ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, v. 1, 1996.

MATOS, Patrícia de Oliveira. **Análise dos planos de desenvolvimento elaborados no Brasil após o II PND**. 2002. 184 f. Dissertação (Mestrado). Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz, Universidade de São Paulo, Piracicaba/SP, 2002. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/11/11132/tde-08012003-110722/pt-br.php>. Acesso em 23 mar. 2016.

MEIRA, Júlio Cesar. **ONGs e Reforma do Estado no Brasil: ressignificação da cidadania ou esvaziamento político dos movimentos sociais?** 2009. 184 f. Dissertação (Mestrado em História Social), Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia/MG, 2009. Disponível em <http://www.nephispo.inhis.ufu.br/node/80>. Acesso em 01 nov. 2009.

MELLO, João M. Cardoso de; NOVAIS, Fernando. Capitalismo tardio e sociabilidade moderna. In: NOVAIS, Fernando A. (Coord.); SCHWARCZ, Lília Moritz (Org.). **História da vida privada no Brasil**, v. 4 – contrastes da intimidade contemporânea. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

MENDES, Carlos H. Abreu. Implicações ambientais do desenvolvimento da infraestrutura: saneamento urbano. **Revista Brasileira de Administração Pública**. Rio de Janeiro, v. 26, n. 4, p. 32-51, out./dez. 1992. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rap/article/view/8710/7440>. Acesso em 03 mai. 2016.

MOLETTA, Elizabeth de F. T. Bibliografia seletiva sobre desenvolvimento urbano no Brasil para o período 1967-1977. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, 12(2)197-228. abr./jun. 1978. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rap/article/view/7462/5931>. Acesso em: 28 mar. 2016.

MORAES, Maria Augusta Sant'anna. **História de uma oligarquia**: Os Bulhões. Goiânia: Oriente, 1974.

MOREIRA, Ruy. **A formação espacial brasileira**: contribuição crítica aos fundamentos espaciais da geografia do Brasil, 2ª ed. Rio de Janeiro: Consequências, 2014. Disponível em: <http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rap/article/view/7462/5931>. Acesso em 03 mai. 2016.

MUNHOZ, Dercio Garcia. Inflação Brasileira: os ensinamentos desde a crise dos anos 30. **Economia Contemporânea** nº 1 Jan. – Jun. de 1997. Disponível em: http://www.ie.ufrj.br/images/pesquisa/publicacoes/rec/REC%201/REC_1.1_03_Inflacao_brasileira_os_ensinamentos_desde_a_crise_dos_anos_30.pdf. Acesso em: 11 ago. 2016.

NUNES, Paulo. **Conceito de consumo de massas**. Enciclopédia Temática Knoow.net, 7 dez. 2015. Disponível em: <http://knoow.net/cienceconempr/economia/consumo-de-massas/>. Acesso em: 16 jan. 2017.

OLIVEIRA, Hamilton Afonso. **A Construção da Riqueza no Sul de Goiás (1850-1910)**. 2006. 231 f. Tese (Doutorado em História Econômica) – Departamento de História, Universidade Estadual Paulista, Franca, 2006. Disponível em: <http://www.dominiopublico.gov.br/download/texto/cp048488.pdf>. Acesso em: 03 abr. 2013.

_____. Pelos caminhos da história de Goiás e pelos trilhos da história de Morrinhos/GO (1835-1920). **Revista da Academia Morrinhense de Letras**. Goiânia: Kelps, 2016.

OLIVEIRA, Alberto de. O emprego, a economia e a transparência nos grandes projetos urbanos. **II Encontro ETTERN–IPPUR–UFRJ**, Vassouras, RJ, Abril de 2009. Disponível em: <http://pfdc.pgr.mpf.mp.br/atuacao-e-conteudos-de-apoio/publicacoes/direito-a-moradia-adequada/artigos/o-emprego-a-economia-alberto-de-oliveira>. Acesso em 27 mar. 2016.

ORTIZ, Renato. **Cultura e Modernidade**: A França no século XIX. São Paulo: Brasiliense, 1998.

PALACIN, Luiz. **Goiás – 1722-1822**. Estrutura e Conjuntura Numa Capitania de Minas. 2ª ed. Goiânia: Oriente, 1976.

_____. **Coronelismo no extremo Norte de Goiás**: o Padre João e as três revoluções de Boa Vista. São Paulo: Loyola, 1990.

_____; MORAES, Maria Augusta Sant'Anna. **História de Goiás (1722-1972)**. 6ª ed. Goiânia: Ed. da UCG, 1994.

_____; CHAUL, Nasr F.; BARBOSA, Juarez C. **História Política de Catalão**. Goiânia/GO: Editora da UFG, 1994.

_____; GARCIA, Ledônias Franco; AMADO, Janaína. **História de Goiás em Documentos**: I. Colônia. 1ª reimpressão. Goiânia: Ed. da UFG, 2001.

PANDOLFI, Dulce (Org.). **Repensando o Estado Novo**. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getúlio Vargas, 1999.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **O imaginário da cidade**: visões literárias do urbano – Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre. Porto Alegre: Ed. Universidade/ UFRGS, 1999.

PIMENTA, João Paulo. História do presentismo, história presentista? A propósito de Regimes de historicidade, de François Hartog. **Rev. hist.** (São Paulo), n. 172, p. 399-404, jan.-jun., 2015. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.11606/issn.2316-9141.rh.2015.98813>. Acesso em 27 fev. 2017.

POCHMANN, Marcio. **O mito da grande classe média**: capitalismo e estrutura social. São Paulo: Boitempo, 2014.

_____. A magia nos índices de preços: uma sofisticação da política anti-inflacionária adotada no Brasil. **Indicadores Econômicos FEE** 18.4 (1991): 256-267. Disponível em: <http://revistas.fee.tche.br/index.php/indicadores/article/view/387/619>. Acesso em 16 ago. 2016.

POHL, João Emanuel. **Viagem no interior do Brasil**: empreendida nos anos de 1817 a 1821 e publicada por ordem de sua Majestade o Imperador da Áustria Francisco Primeiro. Rio de Janeiro: Editora Instituto Nacional do Livro, 1951.

PROSDOCIMI, Diogo Oscar Borges; LINHARES, Paulo de Tarso. Financiamento de Infraestrutura Rodoviária no Brasil – Trajetória e Estruturação de um Modelo de Concessões. **30º Encontro da ANPAD**. 23 a 27 de setembro de 2006 – Salvador/BA – Brasil. Disponível em: <http://www.anpad.org.br/enanpad/2006/dwn/enanpad2006-apsb-3102.pdf>. Acesso em 23 jun. 2016.

QUEIROZ, Maria Isaura Pereira de. **O Mandonismo local na vida política brasileira e outros ensaios**. São Paulo: Editora Alfa-Ômega, 1976.

RICOEUR, Paul. **A História, a Memória, o Esquecimento**. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 2007.

RIBEIRO, Cecília; PONTUAL, Virgínia. A reforma urbana nos primeiros anos da década de 1960. **Arquitextos**, São Paulo, ano 10, n. 109.07, Vitruvius, jun. 2009. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/10.109/50>. Acesso em 06 mai. 2016.

Ricardo, Cassiano. **Marcha para Oeste**: a Influência da “Bandeira” na Formação Social e política do Brasil. Rio de Janeiro: José Olímpio, 1940.

RISÉRIO, Antonio. **A cidade no Brasil**, 2ª ed. São Paulo: Editora 34, 2013.

ROLNIK, Raquel. Democracia no fio da navalha: limites e possibilidades para a implementação de uma agenda de reforma urbana no Brasil. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais** V. 11, N. 2 – 31-50 / Novembro 2009. Disponível em: <http://www.urbanismo.mppr.mp.br/arquivos/File/2194063PB.pdf>. Acesso em 27 mar. 2016.

RONCAYOLO, Marcel. Transfigurações noturnas da cidade: o império das luzes artificiais. **Revista Proj. História**, São Paulo, (18), maio. 1999, 97-101. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/revph/article/view/10979/8099>. Acesso em 03 mai. 2016.

ROSA, Maria Luíza Araújo. **Dos Bulhões aos Caiados**, Goiânia, UCG, 1984.

ROSSI, Paolo. **Naufrágios sem espectador**: a ideia de progresso. São Paulo: Editora UNESP, 2000.

RUBIN, G. R.; BOLFE, S. A. O desenvolvimento da habitação social no Brasil. **Ciência e Natura**, v. 36 n. 2 mai-ago. 2014, p. 201-213. Disponível em: <http://oaji.net/articles/2017/1602-1487076445.pdf>. Acesso em 23 mar. 2016.

SAINT-HILAIRE, August. **Viagem à Província de Goiás**. Belo Horizonte, Ed. Itatiaia; São Paulo, Ed. da USP, 1975.

SALES, Gilka Vasconcelos Ferreira de. **Economia e Escravidão em Goiás Colonial**. Goiânia: Ed. UFG, 1983.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do Espaço Habitado**. São Paulo: HUCITEC, 1988.

_____. **O Espaço do Cidadão**. São Paulo: Nobel, 1994.

_____. **A urbanização brasileira**, 5ª ed. São Paulo: EDUSP, 2009.

SANTOS, Flávio Reis; ALVES, Jackeline da Silva. Modernização do cerrado: urbanização e agroindústria no Município de Morrinhos/GO. In: SANTOS, Flávio Reis (Org.). **Contextualizando o cerrado goiano: entre questões socioeconômicas e socioespaciais e questões socioeducacionais e socioambientais**. Curitiba/PR: CRV, 2017.

SARLO, Beatriz. **Tempos Presentes**. Notas sobre a mudança de uma cultura. Rio de Janeiro: José Olympio Editora, 2003.

SEIXAS, Jacy Alves. Figuras passionais, sentimentos morais e cultura política brasileira: imagens do esquecimento e da denegação. In: MACHADO, M. C. T.; PATRIOTA, R. (Orgs.). **Histórias e historiografia: perspectivas contemporâneas de investigação**. Uberlândia: EDUFU, 2006.

SETTON, Maria da Graça J. Família escola e mídia: um campo com novas configurações. **Educação e Pesquisa**. Revista da Faculdade de Educação da USP, v. 28, nº 1, jan.-jun. 2002, p. 107-116. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/ep/v28n1/11659.pdf>. Acesso em: 21 set. 2016.

SILVA, Cláudia M. B. Romano. **A cidade de Morrinhos: uma abordagem geográfica**. Goiânia: Grafset – Gráfica e Editora, 2006.

SILVA, Sebastião Bento da. **Tradições Morrinhenses: ensaio literário de cultura tradicional**. Goiânia: Kelps, 2016.

SILVEIRA, Cássio Rodrigues da. **Entre o corte da cana e a teia da rede: desafios do MST na luta pela reforma agrária no Brasil**. 2015. 220 f. Tese (Doutorado em História Social) – Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, 2015. Disponível em: <https://repositorio.ufu.br/bitstream/123456789/16325/1/EntreCorteCerca.pdf>. Acesso em: 17 dez. 2016.

SKIDMORE, Thomas. **Brasil: De Castelo a Tancredo**. 7ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

SOUZA, Ricardo Luiz de. **O Paraíso precisa ser modernizado: os viajantes do século XIX e a identidade nacional**. Uberlândia: EDUFU, 2014.

THOMPSON, E. P. **Costumes em Comum: Estudos sobre a cultura popular tradicional**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

_____. **Os Românticos – a Inglaterra na era revolucionária**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

VELOSO, F.; VILLELA, A.; GIAMBIAGI, F. Determinantes do ‘Milagre’ Econômico Brasileiro (1968-1973): Uma Análise Empírica. **Revista Brasileira de Economia** 62 (2), pp. 221-246, 2008. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-71402008000200006. Acesso em: 27 mar. 2016.

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do Planejamento Urbano no Brasil. In: DÉAK, Csaba; SCHIFFER, Sueli T. R. **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: EDUSP, 1999.

_____. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

VILAÇA, Marcos Vinicius; ALBUQUERQUE, Roberto C. de. **Coronel, Coronéis**. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1965.

VILLAS-BÔAS, Cláudio; VILLAS-BÔAS, Orlando. **A Marcha para o Oeste**. São Paulo: Editora Globo, 1995.

VIEIRA JÚNIOR, Wilson Carlos Jardim. **Cartografia da Capitania de Goyaz no século XVIII**: intenção e representação. 2015. 193 f., il. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de Brasília, Brasília, 2015. Disponível em: <http://repositorio.unb.br/handle/10482/18168>. Acesso em 17 dez. 2016.

WEBER, Max. **Economia e Sociedade**: Fundamentos da sociologia compreensiva. 4ª ed. Brasília: ed. Da UnB. 2009. V. I.

_____. **Economia e Sociedade**: fundamentos da sociologia compreensiva. São Paulo: Imprensa oficial. 1999. V. II.

Willians, Raymond. **O Campo e a Cidade na história e na literatura**. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.