

AVISO AO USUÁRIO

A digitalização e submissão deste trabalho monográfico ao *DUCERE: Repositório Institucional da Universidade Federal de Uberlândia* foi realizada no âmbito dos Projetos (Per)cursos da graduação em História: entre a iniciação científica e a conclusão de curso, referente ao EDITAL Nº 002/2017 PROGRAD/DIREN/UFU e *Entre a iniciação científica e a conclusão de curso: a produção monográfica dos Cursos de Graduação em História da UFU*. (PIBIC EM CNPq/UFU 2017-2018). (<https://monografiashistoriaufu.wordpress.com>).

Ambos visam à digitalização, catalogação, disponibilização online e confecção de um catálogo temático das monografias dos discentes do Curso de História da UFU que fazem parte do acervo do Centro de Documentação e Pesquisa em História do Instituto de História da Universidade Federal de Uberlândia (CDHIS/INHIS/UFU).

O conteúdo das obras é de responsabilidade exclusiva dos seus autores, a quem pertencem os direitos autorais. Reserva-se ao autor (ou detentor dos direitos), a prerrogativa de solicitar, a qualquer tempo, a retirada de seu trabalho monográfico do *DUCERE: Repositório Institucional da Universidade Federal de Uberlândia*. Para tanto, o autor deverá entrar em contato com o responsável pelo repositório através do e-mail recursoscontínuos@dirbi.ufu.br.

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
INSTITUTO DE HISTÓRIA
CURSO DE HISTÓRIA

JEANE MACHADO RIBEIRO GANDA

**TRANSFORMAÇÕES NAS SOCIABILIDADES URBANAS: A CHEGADA DO
TREM DE FERRO EM TERRAS CATALANAS (1880-1915)**

Uberlândia

2017

JEANE MACHADO RIBEIRO GANDA

**TRANSFORMAÇÕES NAS SOCIABILIDADES URBANAS: A CHEGADA DO
TREM DE FERRO EM TERRAS CATALANAS (1880-1915)**

Trabalho de conclusão de curso apresentado
como exigência parcial para obtenção do Título
de Bacharel em História pela Universidade
Federal de Uberlândia.

Orientador: Prof. Dr. Sérgio Paulo Morais.

Uberlândia

2017

JEANE MACHADO RIBEIRO GANDA

**TRANSFORMAÇÕES NAS SOCIABILIDADES URBANAS: A CHEGADA DO
TREM DE FERRO EM TERRAS CATALANAS (1880-1915)**

Trabalho de conclusão de curso apresentado
como exigência parcial para obtenção do Título
de Bacharel em História pela Universidade
Federal de Uberlândia.

Uberlândia, 18 de dezembro de 2017.

BANCA EXAMINADORA:

Prof. Dr. Sérgio Paulo de Moraes- Orientador – UFU

Prof^a. MSc. Denise Nunes de Sordi – UFU

Prof^a. MSc. Pâmela Aparecida Vieira Simão - UFU

AGRADECIMENTOS

Quero agradecer a todos que contribuíram direta ou indiretamente.

Primeiro a Deus por ter me dado à benção de conseguir superar os obstáculos e as dificuldades.

À minha família em especial ao meu marido, meus filhos e minhas preciosidades, meus netos Beatriz, Vitinho e o pequeno Felipe.

As pessoas especiais que se tornaram amigos. A secretária da coordenação Cristina pelo sua delicadeza e paciência em auxiliar. Ao João Batista que se tornou um irmão de coração ouvindo minhas dúvidas e oferecendo apoio.

Aos colegas de estudos: Kénia Moreira, Luiza, Murilo, Kellen. A Solange e Leo pelas caronas e as dicas.

Aos professores. Maria Clara Machado, Antônio Almeida, Gilberto Noronha, Marta Emisia por compreender e auxiliar da melhor forma. Ao meu orientador Sérgio Paulo.

Peço desculpas se porventura não mencionei alguns nomes.

Mande notícias

*Do mundo de lá
Diz quem fica
Me dê um abraço
Venha me apertar
Tô chegando...*

*Coisa que gosto é poder partir
Sem ter planos
Melhor ainda é poder voltar
Quando quero...*

*Todos os dias é um vai-e-vem
A vida se repete na estação
Tem gente que chega prá ficar
Tem gente que vai
Prá nunca mais...*

*Tem gente que vem e quer voltar
Tem gente que vai, quer ficar
Tem gente que veio só olhar
Tem gente a sorrir e a chorar
É assim chegar e partir...*

*São só dois lados
Da mesma viagem
O trem que chega
É o mesmo trem
Da partida...*

*A hora do encontro
É também, despedida
A plataforma dessa estação
É a vida desse meu lugar
É a vida desse meu lugar
É a vida...*

Lá lá Lá Lá Lá...

*A hora do encontro
É também, despedida
A plataforma dessa estação
É a vida desse meu lugar
É a vida desse meu lugar
É a vida...*

Encontros e Despedidas, Milton Nascimento

RESUMO

Esta pesquisa tem como objetivo, analisar as narrativas dos memorialistas e autores, nas questões em torno da relação dos indivíduos, sua história e memória, surgidas pelos autores. Principalmente por avaliar todos os seguimentos na sociedade desde sua formação no século XVII com a chegada dos bandeirantes na abertura de novas fronteiras e as paragens que ali foram se formando como ponto de encontro para abastecimento e um entreposto de comércio e escambo e seguindo no século XVIII e XIX. Neste sentido, para entender a memória da cidade de Catalão registrada nos escritos e questões sobre quais os fatos relevantes e sua importância para o estudo e o país. Onde se compôs planejamento da construção de uma linha férrea na região e a repercussão sobre a população vigente, a natureza dos indivíduos e toda a mudança que representaria o acontecimento da chegada de uma estrada férrea na região.

SUMÁRIO

1 APRESENTAÇÃO	8
2 CATALÃO: UM TRAÇO DE LUZ QUE BRILHA NA ESCURIDÃO DO SERTÃO .	10
3 A CHEGADA DO TREM DE FERRO: MUDANÇA NA ATENAS DE GOIÁS	20
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS	33
REFERÊNCIAS.....	35
ANEXO A – Imagens de Catalão	36
ANEXO B – Hino de Catalão	38

1 APRESENTAÇÃO

Quando foi determinado o início do presente trabalho, tendo como tema principal, a chegada do trem de ferro na cidade de maior representatividade da região sudoeste do estado de Goiás, Catalão, havia muitas dúvidas de um começo, porque até então não era vislumbrado um fim.

As relações entre os indivíduos que se estabeleceram na região pelos idos de 1880, construindo casas de pau a pique e ranchos para suas famílias, casa de comércio e entreposto para compra e venda de suprimento de tropas, casas de meretrizes, com a inauguração de uma nova realidade na então sesmaria do Catalão, passando a arraial, freguesia, vila, depois povoado e chegando a cidade é que mais nos interessam na presente pesquisa.

Entendemos que os aspectos sociais, econômicos e culturais de uma sociedade se mostram um campo rico para a compreensão da realidade. Para se entender melhor as razões pela qual se tornou necessário a construção e a expansão da estrada de ferro de Goiás, faz-se necessário analisar as fontes históricas que contêm informações sobre esse acontecimento e o que isso significou para o Brasil nas áreas política, social e econômica.

Particularmente, a vontade de saber mais sobre a história de uma cidade nos rincões de nosso país e, principalmente, da biografia de seus moradores, descendentes e agregados que em Catalão se aportou e “fincou o pé como nativo da terra”, sempre nos provocou curiosidade e grande interesse pessoal e profissional.

O motivo que me aguçou a vontade e interesse em pesquisar a formação da sociedade catalana foi uma inquietação sobre a história de um povo norteadada pela implantação da estrada de ferro. Um povo que mantinha uma relação de companheirismo e cordialidade entre os residentes e os imigrantes que chegavam de outras terras, antes e depois da construção da estrada de ferro. Contudo, ao se investigar mais a fundo, nos deparamos com uma realidade bem diferente. A literatura e estudos sobre o assunto, nos revela, uma sociedade passiva no sentido, que tinha na subserviência uma estratégia de sobrevivência para suas famílias, mas, não era um povo de paz e sim de muitas lutas devido a localização do município que ficava na rota de muitos fugitivos da justiça e de alguns política que se sentiam os donos da cidade.

A coleção documental e as informações sobre os acontecimentos, que foram utilizadas, se encontram nos livros de memorialistas, jornalistas e historiadores, jornais, fotografias entrevistas e também no Museu Histórico Municipal Cornélio Ramos, instalado no prédio da antiga estação ferroviária. O museu foi criado em maio de 2003 com a iniciativa da Secretaria de Cultura, a reforma do prédio foi realizada pela Prefeitura, para que a população tenha acesso sobre a formação da identidade de sua cidade e sociedade. Houve uma grande colaboração de toda a comunidade, inclusive com a doação de documentos familiares, jornais oficiais, revistas e objetos pessoais centenários, incluindo móveis e artigos colecionados por gerações com grande valor histórico para a cidade.

A formação da sociedade se deu aos poucos pela necessidade de um lugar de apoio ao contingente de viajantes e exploradores que por ali passavam em busca de ouro e outras fontes de riqueza que, no seu imaginário de que muitas mudanças poderiam acontecer e que todos de uma forma direta ou indireta ia usufruir e conquistar.

Experimentos de um progresso que a implantação da Estrada de ferro de Goiás iria trazer e influenciar a dinâmica econômica, política e, principalmente, cultural na cidade de Catalão e no Estado de Goiás de modo geral. A população, no entanto, não tinha conhecimento de como toda essa construção poderia ser um divisor de águas em suas vidas e de toda a sociedade.

As mudanças e adaptações de comportamento não como fatos isolados, mas como parte de toda uma sequência ordenada de mudanças que viriam compor uma sucessão de modernização determinada às regiões que seriam inseridas na economia capitalista.

A modernização trazida pela estrada de ferro levou à transformação das estruturas de produção no contexto da cidade de Catalão, vislumbrada na relação entre a cidade e a modernidade e suas manifestações no cotidiano. Essas transformações na sociedade catalana se articulam e expõem as fraturas diante do moderno. Na prática, impõe-se a convivência com outras técnicas, pensamentos, ambições e maneiras de ver e de se colocar em relação ao outro, a partir de sua linguagem própria. Todo esse cenário demandou mudanças, pois a “mesmice do dia a dia” já não era o bastante para uma população que começou a conhecer novas formas de pensar e viver trazidas pelos que chegavam.

2 CATALÃO: UM TRAÇO DE LUZ QUE BRILHA NA ESCURIDÃO DO SERTÃO

Através da representação de características de nosso objeto, ao percorrer um caminho reflexivo tecem-se as seguintes perguntas: De que forma a história local, a mídia e a lógica de um documento se relacionam? De que modo essas questões contribuem para a manutenção de uma ordem estabelecida, por meio de um discurso forjado? Desde o final do século XIX, mais precisamente no período republicano, em que as construções ferroviárias brasileiras tiveram um grande impulso, já se havia toda uma movimentação para a abertura de novas fronteiras, para conhecer e explorar e integrar os rincões da federação um adjetivo usado para as regiões afastadas do litoral brasileiro. Nesse processo a Estrada de Ferro Goiás veio acompanhada de várias questões. Antônio Chaud (1996, p.14), afirma que.

No final do século XVII, quando diversas bandeiras e entradas já haviam vasculhado boa parte do território nacional, em busca de ouro ou procurando promover a integração no País das vastas áreas até então desconhecidas, Bartolomeu Bueno da Silva penetrou nas então desconhecidas terras dos índios guaiases. Quarenta anos mais tarde, o filho deste lendário bandeirante, desejando repetir a proeza do pai, aceitou a incumbência de renovar a caminhada e voltar à mesma região numa tentativa de integrá-la à comunidade nacional.

A região era de grande importância para os desbravadores em suas passagens e paragens para as descobertas de um novo mundo que todos achavam ter muita riqueza a ser explorada e conhecida de toda colônia um dos pontos era gerar lucros para Portugal.

As famílias foram chegando das regiões mineiras e da Corte que então colonizaram a cidade. Depois chegaram as novas famílias de imigrantes, com o mesmo sentimento de construir e usufruir de um “oásis” para a formação de seus filhos em uma sociedade que todos mereciam partilhar. Inicialmente, a partir de 1835, esses imigrantes eram principalmente de origem portuguesa e de espanhola.

Por ser um entreposto de comércio e escambo, foi sendo divulgado por todo o Império o ponto principal de passagem e entrada para o novo Eldorado: havia surgido: o Arraial de Vila Boa.

Devido a sua localização no Centro Sul do país, Catalão tinha destaque no roteiro das expedições, desde a primeira, com Bartolomeu Bueno da Silva, o velho Anhanguera, e depois seguindo o mesmo trajeto Bartolomeu Bueno da Silva, o

Anhanguera II, seu filho. Os primeiros habitantes que chegaram em Catalão passavam rumo ao desbravamento nos rincões do sertão, para a exploração de jazidas de ouro e capturas de nativos.

A região ficou marcada como ponto de abastecimento de tropas, entre os transeuntes e forasteiros de outras regiões, que transitavam a procura de lugar para se estabelecerem, pelo que a cidade ficou conhecida como pouso do Catalão. Situada a sul da cidade, há uma entrada para o Estado de Goiás na divisa com Minas Gerais, reconhecida como a reserva do córrego do almoço, confirmando a função da cidade à época.

Depois do esgotamento das minas com seu ouro de aluvião as ambições de constituir fortunas, veio por água abaixo, com isso a então cidade de Catalão passou a ser um lugar que muitos achavam ser esquecido por Deus e só passavam pela região seguindo outros caminhos. Alguns aventureiros tentando a sorte de encontrar índios. A região ficou no ostracismo, uma população de miseráveis lutando pela sua sobrevivência, um cotidiano típico como todas as regiões do interior do Brasil. O relato do escritor Ivan Sant'anna nos mostra que a partir do século XVIII, poderia haver mudanças na região.

A nova leva de imigrantes que desembarcava no Brasil, no final do século XVIII e início do século XIX, vinda de Portugal, já não era a escória de criminosos e aventureiros dos primeiros tempos. Tratava-se agora de lavradores e pecuaristas à procura de terras férteis e de bons pastos. Boa parte dessa gente, que no início se fixou em Minas Gerais- onde as terras devolutas começavam a escassear- voltava seus olhos para o Sudoeste de Goiás. Com os novos colonos, a região experimentou outros costumes. Celebraram-se as primeiras festas, Nasceram tradições. A prosperidade, entretanto, não colaborou para diminuir a violência. O Sudeste de Goiás continuava atraindo bandidos e matadores de aluguel, fugidos de Minas Gerais. [...] O progresso e a história seguiam seu curso, embora as notícias demorassem a chegar em Catalão.

O Sudeste de Goiás era tomado por grandes extensões de terras devolutas, cuja posse a Corte cedia aos interessados que tivessem condições financeiras de explorá-las (SANT'ANNA, 2012, p.33).

Já no final do século XIX começaram a chegar os árabes, com intensa imigração entre os anos de 1902 e 1908.

Com os novos colonos, a região experimentou outros costumes. Celebraram-se as primeiras festas, Nasceram tradições. A prosperidade, entretanto, não colaborou para diminuir a violência. O Sudeste de Goiás continuava atraindo bandidos e matadores de aluguel, fugidos de Minas Gerais. [...] o progresso e a história seguiam seu curso, embora as notícias demorassem a chegar em Catalão.

O Sudeste de Goiás era tomado por grandes extensões de terras devolutas, cuja posse a Corte cedia aos interessados que tivessem condições financeiras de explorá-las (CHAUD, 1996, p.35).

Os imigrantes chegavam em vagões na cidade de Uberaba onde era então o ponto final da linha férrea. Depois com a extensão da rede até a cidade de Araguari. Ali passou ser o ponto final e a passagem de entrada para o Estado de Goiás. Ao desembarcar do trem todos recolhiam suas bagagens e o restante da viagem era concluída, em lombos de cavalos e burros. A dificuldade de comunicação e as diferenças compunham um obstáculo para a proximidade maior com a população local, conforme se observa nos relatos do escritor Antônio Chaud, presentes no livro “Imigrante em Catalão”:

De tal sorte o ambiente apresentava um quadro sombrio e de difícil compreensão para os alienígenas que, um imigrante originário da Europa Central, em uma correspondência enviada a um seu irmão na pátria de origem, datada de 1º de janeiro de 1911, assim se expressou a respeito do ambiente de Catalão, cidade em que passou a viver: “O clima é sadio e o comércio progride com lentidão. Os habitantes aqui são preguiçosos e indolentes no trabalho, porém bons bebedores de pinga e fanfarrões de primeira qualidade e ainda melhores para atirar com fuzil, por detrás das cercas, com o objetivo de assassinar alguém e não passa um dia sem que matem alguém. (...) num certo trecho, ironizando o espírito mercantilista dos árabes, descendentes dos fenícios, disse “Europeus existem poucos: aqui moram 3 famílias austríacas, 4 italianas e 80 turcos asiáticos. Até agora (1911) não temos ferrovia. O comércio se desenvolve principalmente sobre lombo de mulas e carros de boi. A maioria dos comerciantes são turcos e enganam sem piedade estes pobres e estúpidos habitantes. São pouco religiosos e quase não respeitam os mandamentos divinos” (CHAUD, 1996, p.16-18).

A partir dessa época, o crescimento populacional e a influência cultural trazida pelos imigrantes, desencadeou a necessidade de mudanças em diversos setores da sociedade. Instalaram-se, então, alguns jornais ampliando assim a gama de informações que chegavam na localidade e gerando uma curiosidade e um conhecimento sobre fatos e costumes diferentes e inovadores. Estimulou-se um desejo de lutar para defender um ponto de vista diferente dos que sempre disputavam o poder na cidade e, ir além, mostrando ao restante do Brasil que ali existiam indivíduos com pensamentos e desejos de conhecimento, liberdade, de mudança, autonomia e de desenvolvimento, tendo em vista uma melhor qualidade de vida.

Talvez venha daí todo o modo e acomodação de vida dos indivíduos nativos, tropeiros e de alguns forasteiros que por lá chegavam e passavam, pois era um

caminho estratégico para a entrada no sertão, conforme Luiz Palacin em seus escritos:

Em 1850, Catalão recebia uma promoção considerável: era criada a Comarca do Rio Paranaíba, de que era sede, invertendo a posição de Santa Cruz, que passava a ser judiciariamente dependente. Em 1859, finalmente, recebi sua consagração na escala honorífica: era elevada à categoria de cidade. (...) A cidade, como núcleo urbano de um município tão extenso progredia, mas vagarosamente: “A cidade de Catalão está situada quase toda à margem esquerda do ribeirão Pirapitinga, em lugar bastante elevado e pitoresco, entre dois montes majestosos, um ao sudoeste e o outro ao nordeste, que dominam uma circunferência de 80 km de raio. Está em dois planos inclinados. (...) Habitam a cidade pouco mais de mil almas.” O município todo devia ter mais de 10.000 habitantes, de acordo com o censo de 1872 (PALACIN, 1994, p.32).

Há muitos, restava a submissão aos mandos dos dirigentes locais, cumprir seu papel na sociedade apenas como meros expectadores dos acontecimentos e não contrariar as leis pré-estabelecidas pelos coronéis. Um convívio passivo, sem maiores enfrentamentos, mas simultaneamente tenso, sendo que as brigas pelo poder ficavam entre os “grandes” poderosos, como a população costumava descrever nas fontes orais e nos escritos que ficaram registrados.

Podemos dizer que houve um marco na cidade com a chegada dos imigrantes e depois com a perspectiva de chegada do trem provocaria um aumento conceituado da população. Houve uma grande mudança na economia do município com as exportações na produção da região e a necessidade de melhorar o modo de convivência entre os que ali estavam e os que chegavam para construir suas famílias trazendo as novidades e seus costumes nas artes, educação, modos de vestir, gastronomia, características e hábitos distintos.

O filho de Anhanguera já tinha acompanhado o pai em uma aventura rumo ao sertão, ele era uma criança de apenas 12 anos na época da primeira viagem e isso lhe conferiu recordação de todas as aventuras por qual ele passou. O então governo da capitania Rodrigo César de Menezes quando tomou posse, em 5 de setembro de 1721, convocou Bartolomeu Bueno reconhecendo a importância de sua família e o grande sertanista que era para a formação de uma expedição para a Capitania de Goiás, como mostram dois documentos da época:

a) A Carta Régia, de 14 de fevereiro de 1721, ao governador capitão general da Capitania de São Paulo, deixa ao arbítrio deste, segundo informações de Bartolomeu Bueno da Silva, João Leite da Silva Ortiz e Domingos Rodrigues do Prado, moradores da vila de Sant’Anna no Paranaíba daquela comarca, sobre serem ou não

capazes de empreender o desenvolvimento das minas de ouro, prata e pedras preciosas para que se oferecem e para poderem conseguir e obter a mercê que suplicavam, por este serviço, das passagens dos rios de canoa, entre vias, sujeitas a lei.

b) a provisão de 18 de abril de 1722, em que sua Majestade faz certo a Rodrigo César de Menezes ter recebido sua carta, em que lhe participava que tendo achado por informações que tinha tirado de Bartolomeu Bueno da Silva e seus companheiros como capazes do descobrimento, a que se tinham oferecido, das minas de ouro, prata e pedras preciosas destes sertões e também do dito Bueno lhe ter assegurado de dar princípio à dita empresa no mês de junho próximo, por ser o tempo próprio (CHAUD, 1996, p.15).

Como os relatos, foram relevantes à necessidade de exploração e lucro e abastecimento era o principal foco para a partida dos homens em uma nova jornada. A região onde hoje está localizada a cidade de Catalão seria a entrada da grande comitiva de Bartolomeu Bueno da Silva II, o filho, segundo o médico, político e escritor goiano Antônio Americano do Brasil em sua obra “Súmula da História de Goiás”. Seria ali a entrada da grande comitiva de Anhanguera II.

Um dos integrantes da bandeira de Bueno escreveu sobre a acidentada viagem, narrador da grande expedição que estava a se formar foi o alferes José Peixoto da Silva Braga que destacou como era grande o planejamento e o recolhimento das tralhas para ser bem-sucedida a grande marcha como era chamada.

A importante carta histórica do Alferes José Peixoto da Silva Braga, dirigida ao Padre Diogo Soares, de Congonhas do Campo, Minas Gerais, a 25 de agosto de 1734, permaneceu inédita em Évora, até que foi extratada pelo minucioso Varnhagem de Valle Cabral e Capistrano de Abreu e finalmente publicada em separado pelo notável conhecedor dos areais goianos Henrique Silva: A Bandeira do Anhanguera a Goiás em 1722.

Bartolomeu Bueno da Silva, o Anhanguera filho, parte de São Paulo a frente de uma expedição aos sertões goianos trazendo 152 homens, inclusive os beneditinos Frei Antônio da Conceição e Luiz de Santana e o franciscano Frei Cosme de Santo André, seu irmão Simão Bueno, seu cunhado Manoel Pereira Calhamares, seu sobrinho Antônio Ferra de Araújo, seus genros João Leite da Silva Hortiz e Domingos de Prado, os sertanistas José Leite da Silva Braga, Estevão Mascate Francês, Urbano da Costa Menezes, Soldados, índios e escravos. A bandeira do Anhanguera filho segundo Silva Braga:

Saiu da cidade de São Paulo a 3 de julho de 1722 em companhia do capitão Bartolomeu Bueno da Silva, o Anhanguera, de alcunha que era o cabo da tropa, com trinta e nove cavalos, dois religiosos bentos, Frei Antônio da Conceição e Frei Luiz de Santana, um franciscano, Frei Cosme de Santo André e cento e cinquenta e duas armas, entre os quais iam também vinte índios, que o Sr. Rodrigo César deu ao cabo Bartolomeu Bueno para condução das cargas e

do necessário. Dos brancos quase todos eram filhos de Portugal, um da Bahia e cinco ou seis Paulistas com seus índios e negros todos à sua custa (CHAUD, 1996, p.16).

A viagem se deu com muita dificuldade (o que era de se esperar), seguindo por matas e capões de mato, pastos, dormindo sempre a beira de córregos e atravessando os rios maiores e caudalosos em canoas de pau, feitas com troncos de árvores. Em um tempo segundo, depois de uma viagem que levou à exaustão (o que fez com que alguns componentes abandonassem a comitiva), uma parte do contingente se estabeleceu na localidade que hoje é chamada fazenda dos casados município de Catalão, para prover abastecimento, como relata da carta de Silva Braga.

Frei Antônio da Conceição, integrante da bandeira, deixou-se ficar acompanhado de dez negros, um sobrinho, um mulato e um branco paulista, a fim de fazer roça e garantir provisão para o retorno. (Trecho resumido da carta que o alferes José Peixoto da Silva Braga, integrante da bandeira, dirigiu ao padre Diogo Soárez, de Congonhas do Campo, a 25 de agosto de 1734, e que permaneceu inédita em Évora).

Infere-se dessa carta de Silva Braga que frei Antônio da Conceição e seus acompanhantes constituíram o primeiro núcleo humano a povoar, por tempo contínuo, nossa região.

Poucos anos depois, em 1736, ocorreu um episódio que mostra ter havido continuidade no povoamento. Neste ano, Domingos Rodrigues do Prado e seus familiares tinham residência fixa na região, conforme se depreende do episódio da morte do capitão, fartamente relatadas em obras históricas, a seguir expostas.

Em 1736, cumprindo ordens reais, veio ao território goiano Antônio Luiz de Távora, conde de Sarzedas e governador da Capitania de São Paulo, acompanhado de significativo grupamento militar, para impedir turbulências na província (CHAUD, 1996, p.19).

Houve a morte do capitão da infantaria, que chegou com a incumbência de prender o genro de Bartolomeu Bueno, que era foragido da justiça de Pitangui em Minas Gerais. Mas o filho de Domingos e neto de Bartolomeu não aceitou a ordem e deferiu um tiro fatal. Esse acontecimento nos mostra como se deu o começo da formação de um povoamento que ia constituir-se para ser o ponto de referência de entrada e orientar os forasteiros e bandeirantes que vinham de São Paulo e Rio de Janeiro para Goiás. Uma localidade estratégica entre o sertão e as cidades de maior concentração de habitantes em busca de ouro e mascatear produtos em geral, um núcleo de crescimento lento sendo povoado e fundado pelos geralistas até chegar à condição de freguesia, a notícia de um lugar com terra fértil e bom clima logo aguçou a vontade de muitos refugiados e aventureiros para a região.

Com o tempo se tornou uma estação de tropeiros para o descanso de seus animais e marcado pela violência:

A esta altura seria justo indagar: os primeiros habitantes e as seguintes que nasceram ou chegaram - tropeiros, mercadores, aventureiros, foragidos - não foram a continuidade, a ampliação, a estruturação do pequeno burgo que chegou ao novo século – 1800 - pleiteando reconhecimento, exigindo estruturação. Igreja. Escola etc? Catalão foi fundado em 1722 quando aqui ficaram frei Antônio e seus acompanhantes.

Nunca mais este vale ficou só.

A partir de 1800, teve início a corporificação legal do assentamento humano, pois em 1810 Antônio Manoel fez doação de parte da Sesmaria do Ribeirão para a formação do arraial, doando-a para Nossa Senhora Mãe de Deus. Como nessa época poucas casas estavam agrupadas, ainda que muitas dispersas, uma delas pertencia a um espanhol da Catalunha, possuidor de outra sesmaria anexa, com o nome de sesmaria do Catalão.

Esse nome, pela sua originalidade, passou ao arraial e ligou-se de tal maneira às terras circunvizinhas que nem mesmo o tempo pôde obscurecê-lo.

As medidas administrativas do governo de Goiás a partir de 1810 significam que havia uma estrutura demográfica de certa importância necessitando de apoio.

O general Raimundo José da Cunha Matos, na sua Corografia, registrou:

Arraial de Catalão, Esse pequeno arraial é hoje habitado por geralistas que vieram procurar as ricas terras que há neste distrito. Tem uma capela e fica na estrada geral da província de São Paulo para Goiás (CHAUD, 1996, p.20).

Esses relatos nos dão uma demonstração de como o povoado que se formava e toda a região era de grande importância para a formação de uma sociedade, se é que podemos dizer se naquela altura eles se classificavam como parte de tal.

Logo, logo foi criada a freguesia de Catalão, nomeado o juiz de paz, a paróquia elevada à capela curada, o que nos leva a afirmar que o número de habitantes não era tão inexpressivo e as habitações não se restringiam ao arraial propriamente dito, eis que se espalhavam pela zona rural, razão das importantes medidas do governo visando à implantação de entidades adequadas à vida em comum dos habitantes da nascente cidade.

Em 1820 Numa área de 3.300 metros de comprimento por 2.000 metros de largura doada por Antônio Manuel à Nossa Senhora Mãe de Deus, formou-se o Arraial do Catalão (CHAUD, 1996, p.30).

Em 6 de novembro de 1821 houve o pedido do bispo de Goiás para o então Príncipe do Reino Unido de Portugal, Brasil e Algarves Dom Pedro de Alcântara, licença para a criação e construção da Capela da Madre de Deus, segundo documento do livro de registros e decretos, ofícios da Mesada Consciência etc.

Já nos anos de 1828 quando da passagem do botânico e desenhista britânico William Johann Burchel saindo de Franca em 1827, rumo ao estado do Pará, ele relata que:

Passou por Catalão seguindo o roteiro de Luiz D'Alincourt por este descrito em 1828. Transpôs o Paranaíba mediante o pagamento de pedágio aos então herdeiros de Bartolomeu Bueno da Silva. O Povoado do Catalão, nesse ano, contava com quinze casas de telha e vinte ranchos de capim (CHAUD, 1996, p.32).

O tempo foi passando e em 15 de janeiro de 1830 o Conselho Geral da Província de Goiás anunciou a criação da Freguesia do Catalão e anos mais tarde, precisamente em 1 de abril de 1833 o Arraial do Catalão foi elevado à categoria de Vila, sendo assim em 15 de abril de 1833:

Na reunião da Câmara Municipal da cidade de Goiás foi lida a portaria da mesma data solicitando que, em virtude do art. 3º do Código de Processo que havia transformado em vila o Arraial do Catalão, assinando-lhe os limites, a Câmara expedisse as ordens para se proceder à eleição dos sete vereadores que deviam formar a Câmara da Vila (CHAUD, 1996, p.48).

No entanto, os anos que foram seguindo e com a formação das ordenanças na cidade, as reivindicações diante do governo da Província de Goiás foram crescendo as necessidades de melhorias na cidade e em toda a região à qual se fazia divisa, era necessário para que as transações comerciais fossem feitas sem prejuízos e as autoridades capazes de manter a ordem social respeitada prendendo criminosos que transitavam livremente por toda a região, tirando o sossego da população que ali residiam.

Nos idos de 1841 já foi destacado pela construção de uma prisão segura na cidade e nos anos que se seguiram foi criado escola feminina, serviços de correios e outros serviços. Um fato importante em destaque também foi a chegada, em 1852, na cidade, para tomar posse como juiz municipal, de Bernardo Joaquim da Silva Guimarães, que permaneceu até 1853 na cidade, onde foi delegado por dois turnos.

O município de Catalão, em 1858, segundo os cálculos de Chaud (1996), a cidade possuía uma população de “[...] 4.560 homens, 4.530 mulheres, 396 escravos homens e 340 escravas mulheres” (CHAUD, 1996, p.72).

Era importante para o município ser elevado à categoria de cidade como consta no decreto da Assembleia Provincial de Goiás:

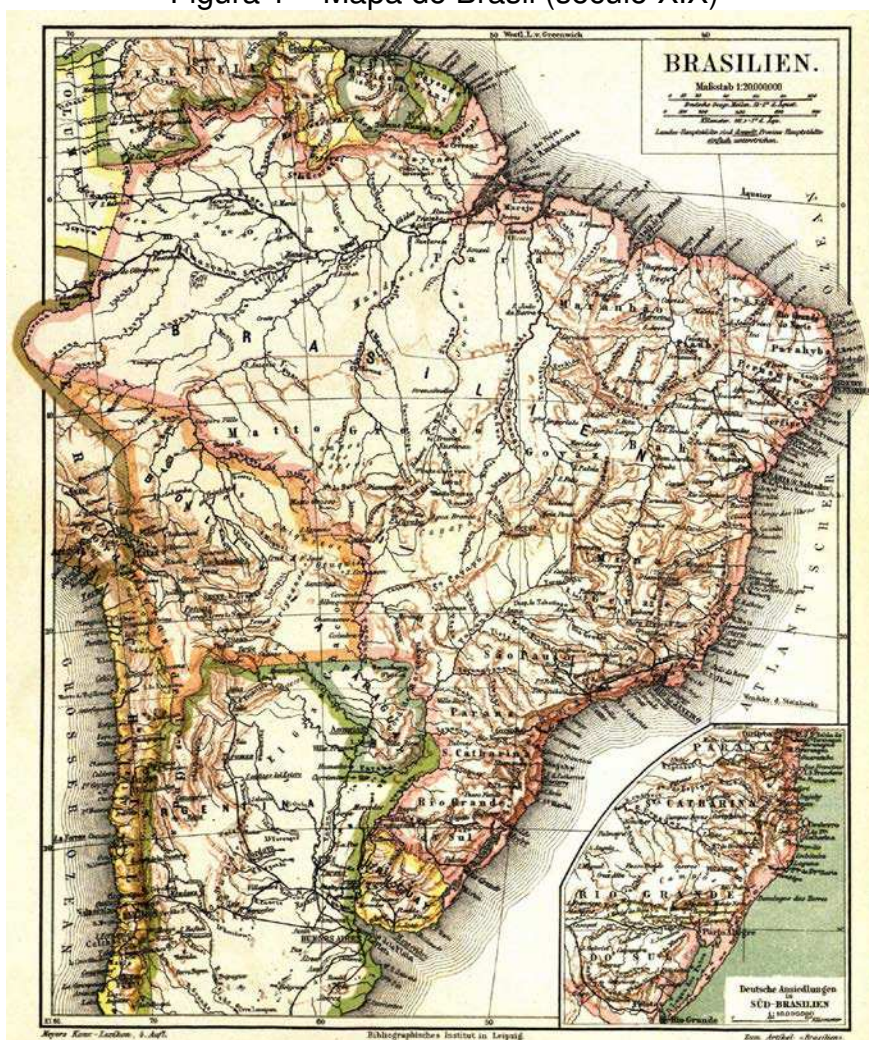
Art.1º- A vila de Catalão, pertencente à Comarca do Rio Paranaíba, fica elevada à categoria de cidade, conservando a mesma denominação. Art. 2º - O presidente da Província dará as

necessárias providências para que, quanto antes, se instale a dita cidade. Art. 3º - Revogam-se disposições em contrário. Paço da Assembleia Legislativa de Goiás, 13 de julho de 1859. A) Antônio J. de Castro, Luiz Antônio da Costa, F. D. Ferreira de Souza (CHAUD, 1996, p.75).

Sendo assim, no dia 20 de agosto de 1859:

Pela Resolução Provincial nº 7, dessa data, assinada pelo presidente da Província de Goiás, Francisco Januário da Gama Cerqueira, Catalão foi elevado à categoria de cidade (CHAUD, 1996, p.76).

Figura 1 – Mapa do Brasil (século XIX)



Fonte: Wikiwand, online.

Nos anos seguintes a cidade foi se desenvolvendo com arrecadação de tributos pela coletoria municipal e investimentos em construção de escolas, pontes, incentivos na implantação de comércio e indústrias o mapa que está representado nos mostra que a região sudoeste de Goiás tinha grande importância para o país e a

cidade de Catalão já despontava como promissora, como podemos analisar a lista abaixo.

1862: Nessa época havia no município do Catalão:

200 engenhos de cana
20 alambiques
15 rodas de mandioca
100 moinhos
1.353 monjolos
2 engenhos de serra
20 olarias.

A produção anual era:

3.000 arrobas de açúcar
8.000 litros de aguardente de cana
131 alqueires de farinha
2.000 alqueires de fubá
10.821 alqueires de farinha de milho
365 dúzias de taboados
10.000 telhas.

Catalão atravessava uma fase difícil. Por vezes lutas desabridas, campanhas terríveis tronaram latente o progresso do município, dando-lhe golpes de retrogradação.

Era a política, a vontade do poder, o desejo incomensurável de ser chefe. Essas mesmas aspirações que levaram a cidade em trevas e que espalharam a todos os ângulos do país, pelos seus resultados, o tremendo conceito que até hoje paira e que a custo será extirpado. Passou o tempo mas a fama ficou (CHAUD, 1996, p.88).

Um crescimento da região era eminente com muitos planos para se desenvolver onde a instalação da estrada de ferro poderia auxiliar bastante a todos.

3 A CHEGADA DO TREM DE FERRO: MUDANÇA NA ATENAS DE GOIÁS¹

Surge em 1873 a primeira iniciativa de um decreto do governo Imperial a construção de uma estrada de ferro que ligasse a cidade de Goiás a estrada de ferro Mogiana, a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro foi uma companhia ferroviária brasileira criada em 1872 e sua sede se situava na cidade de Campinas, São Paulo uma ligação que não ocorreu devido falta de recursos financeiros. Foi só depois de mais de uma década, no final do século XIX, precisamente no mês de setembro de 1884, que foi divulgado no Jornal do Comércio:

O General Melo Rego, em três artigos no jornal do Comércio, do Rio, disse: “Foi apresentado na semana passada no Senado um aditivo ao orçamento do Ministério da Guerra dispondo que o governo empregará os oficiais e praças do Exército no estudo e construção da estrada de ferro do Catalão a Cuiabá, passando pela cidade de Goiás (CHAUD, 1996, p.122).

Entretanto, somente nos anos de 1890,

O governo provisório da República decretou gigantesco plano ferroviário, fazendo diversas concessões. Dentre ela, uma ferrovia que partiria do Catalão, Goiás, e iria a Cuiabá e Cáceres (CHAUD, 1996, p.118).

Nos anos de 1892 já era cogitada e planejada a exploração e conhecimento da área de todo o Planalto Central para a construção de uma nova capital como se observa no artigo da constituição:

17/5/1892 O ministro das Obras Públicas baixou aviso determinando que, em observância à disposição do art. 3º da Constituição Federal, e para dar cumprimento à Resolução do Congresso Nacional que consignou na lei do orçamento em vigor a verba destinada à exploração do Planalto Central da República e demarcação da área que tem de ser ocupada pela futura capital dos Estados Unidos do Brasil, nomeou a comissão encarregada de tais trabalhos. Dirigida pelo Dr. Luiz Cruls, coube-lhe compor a Comissão encarregada de dar desempenho às incumbências. Entre o pessoal selecionado, figurou o Dr. Eugênio Hussac (CHAUD, 1996, p.120).

¹ O termo Atenas de Goiás que está presente no Hino da cidade de Catalão (Anexo B) e que foi escrito nos anos de 1900, por Aguinaldo de Campos Neto foi uma forma de demonstração e ressaltar como a cidade era promissora. A palavra Atena remete a uma das cidades mais antigas do mundo na Grécia, lugar de grandes conquistas e considerada como o berço da civilização ocidental e da democracia.

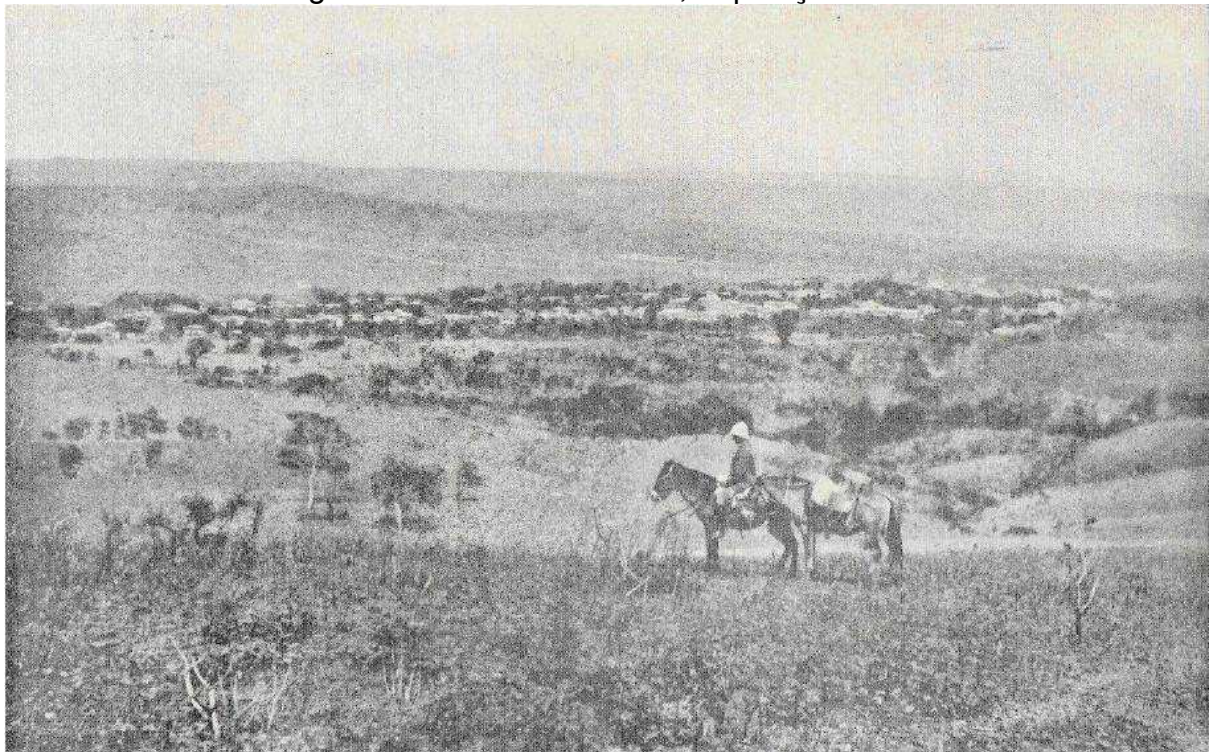
No Rio de Janeiro a notícia se espalhava, devido a sua importância. E em

29/6/1892 Partiu de Uberaba em direção ao Catalão a Comissão Cruls, encarregada pelo marechal Floriano Peixoto de escolher o sítio da nova capital do Brasil'. 1/7/1892 A comissão Cruls chegou às margens do Paranaíba e o atravessou no lugar conhecido pelo nome de Porto Velho.

No relatório da Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil, o Dr. Eugênio Hussak, geólogo, depois de atravessar o Rio Paranaíba, começou a examinar a estrutura geológica do município do Catalão.

Nos primeiros passos, encontrou os gnaisses granitoides, seguindo por xisto. Na vizinhança de Catalão, chapadões compostos de micaxisto e logo após jazida de ferro magnético. Na extensão de alguns quilômetros, encontrou cascalho rico em ferro magnético e rocha contendo magnetito, mostrando analogia com as rochas de Ipanema, Jacupiranga e Poços de Caldas (CHAUD, 1996, p.121).

Figura 2 – Catalão em 1892; Expedição Cruls



Fonte: Brazilia Jor, online.

O conhecimento da região foi crucial para que essa região fosse um dos pontos principais para a passagem da estrada de ferro, devido ser uma cidade promissora e com grande circularidade, como relatada em uma lei federal: “20/9/1893 “A lei Federal nº 183 tratou da estrada de ferro do Catalão a Cuiabá que passava pela capital de Goiás”. Chaud, (2000, p, 121)

Já no ano de 1894 foi:

Apresentado no senado um aditivo ao orçamento do Ministério da Guerra, dispondo que o governo empregaria os oficiais e praças do Exército no estudo e construção da estrada de ferro do Catalão a Cuiabá, passando pela cidade de Goiás.

O Jornal O Estado de São Paulo publicou uma notícia do Catalão nos seguintes termos: 'Consta que os ânimos continuam a exaltar-se e que infelizmente ficará perturbada a paz que provisoriamente reinou durante algum tempo'.

O capitão A. Eliseu, de São João Del Rei, escreveu importante artigo sobre a estrada de ferro estratégica do Catalão a Cuiabá (CHAUD, 1996, p.123).

Todos estavam na expectativa do grande empreendimento que iria acontecer, e como seria o reflexo para a cidade. No mês de dezembro do ano de 1894:

Foi aprovado o orçamento da união, figurando a verba de 100 contos de réis, destinada aos estudos iniciais da estrada do Catalão a Cuiabá, passando por Goiás, a ser construída pela força federal.

Desde que a Mogiana se achava a caminho do Catalão, aquele empreendimento viria beneficiá-la carreando-lhe todo o comércio do Brasil Central.

Em 24 de julho de 1895. A Lei Estadual nº 93 concedeu ao engenheiro Julião de Oliveira Sacaille concessão gratuita de terrenos devolutos marginais à estrada de ferro que partindo do Catalão, terminavam no Estado de Mato Grosso, na fronteira da Bolívia (CHAUD, 1996, p.123-124).

No decorrer do tempo das negociações sobre a estrada de ferro a cidade seguia seu curso de negociações o governo do estado recebeu autorização para um acordo com a Companhia Mogiana de Estrada de Ferro, para que os trilhos continuassem na direção da cidade de Catalão saindo de Araguari.

Ao longo dos séculos XIX e XX, o povoado, que mesmo elevado à categoria de cidade em 1839, vivia de economia familiar, sem muitas ambições econômicas. Relatos de pessoas que por lá passaram na época (como o Coronel Roque Alves de Azevedo, Francis de la Porte, conde de Castelnau, Cônego Luiz Antônio da Costa, Juiz Bernardo Guimarães), testemunhavam a impressão sobre uma população de atrasados, indolentes, mantidos em um isolamento muito grande, essa foi a percepção que os transeuntes tiveram da população, mas, não podemos afirmar que eram assim, situação ideal para o coronelismo se impor, amparados por alguns correligionários que chamavam de compadres.

Desde o final do século XIX, mais precisamente no período republicano em que as construções ferroviárias brasileiras tiveram um impulso, já se havia toda uma movimentação para a abertura de novas fronteiras, para conhecer e explorar e

integrar os rincões da federação. Nesse processo, a Estrada de Ferro veio acompanhando de várias questões, fundamentais para serem dialogadas. Pergunta-se como ficaria a vida e o comportamento político de Catalão? Essa cidade que se iniciou como um povoado fundado pelos geralistas até chegar à condição de freguesia, passando por um progresso lento, marcado por violência por todo o século XIX, marcando significativamente a história do século seguinte.

O estado de Goiás sofreu um revés com a crise da mineração e a localizado no interior do país ficando no isolamento devido a falta de transporte, foi um grande entrave para a economia regional, apenas o setor da pecuária conseguiu manter-se com uma produção significativa exportando o gado bovino para outros centros do país desde o Sul ao Nordeste. Já no século XX as divisas do estado eram obtidas principalmente por essa atividade. Outras atividades seriam apenas para subsistência, havia uma necessidade de expansão com aberturas de estradas com condições mínimas e principalmente a ferrovia, que já estava no planejamento.

Por conseguinte, no começo do século, uma das condições imprescindíveis para o capital expandir sua frente pioneira rumo ao Centro-Oeste seria a implantação de uma infraestrutura de transporte que possibilitasse a ligação de novas áreas que se encontravam fora da economia de mercado faz parte da própria estrutura do capitalismo como fator essencial do processo de reprodução, o próprio capital se encarregou de construir, a partir da segunda década do século, a primeira via de transporte moderno para o Centro-Oeste: a Estrada de Ferro Goiás.

A construção da ferrovia não resultou do empenho político da classe dominante do Estado. As oligarquias ligadas à antiga estrutura de produção, tanto a nível nacional como regional, de certa forma se opuseram ao apoio do Estado aos planos e projetos de construção ferroviária. Por conseguinte, em Goiás as oligarquias dominantes pouco ou quase nada fizeram de concreto para tornar realidade a ferrovia. Os coronéis, contrários a qualquer tipo de mudança de caráter progressista, não queriam a estrada de ferro, pois ela representaria uma força nova de transformação que poderia ameaçar a “status quo”, ou seja. O poder constituído dos coronéis. A manutenção do “atraso” era também uma forma de manter a dominação. O próprio Leopoldo de Bulhões, de início, não acreditava na viabilidade econômica da linha e teve de ser convencido do papel econômico que representaria a via férrea para o Estado. (BORGES, 1990, p.55).

A Estrada de Ferro de Goiás foi um grande empenho de um grupo de novos políticos que estava se despontando como uma força significativa, eles foram apoiados por um capital internacional e capitalista usando de sua influência para pressionar o governo federal nessa construção. Uma expansão que devido á

importância da localidade teriam vantagens e retornos políticos e financeiros positivos.

Depois de organizada a Companhia Estrada de Ferro de Goiás, incumbida de construir e explorar economicamente a linha, o governo federal autorizou, em 1906, o primeiro empréstimo da Companhia no exterior, no valor de 25 milhões de francos e, em 1910, para dar continuidade aos trabalhos de construção da linha, foi autorizado um novo empréstimo de 100 milhões de francos, ambos junto aos bancos de Paris, com a garantia do governo brasileiro (BORGES, 1990, p.55).

Os trilhos eram um grande projeto para uma verdadeira integração nacional, o Centro-Oeste estava na elaboração sendo disputado por várias correntes de projetos, para a economia de Catalão.

Em Goiás a ligação da província ao Rio de Janeiro e São Paulo por meio de ferrovias, foi motivo de preocupação e mobilização de um grupo de pessoas com mentalidade modernizante que, através dos meios de comunicação, ressaltava as potencialidades econômicas da região Centro-Oeste e reivindicava do Governo Imperial, apoio para que as ferrovias paulistas e mineiras estendessem seus trilhos até esta região. (BORGES, 1990, p.57).

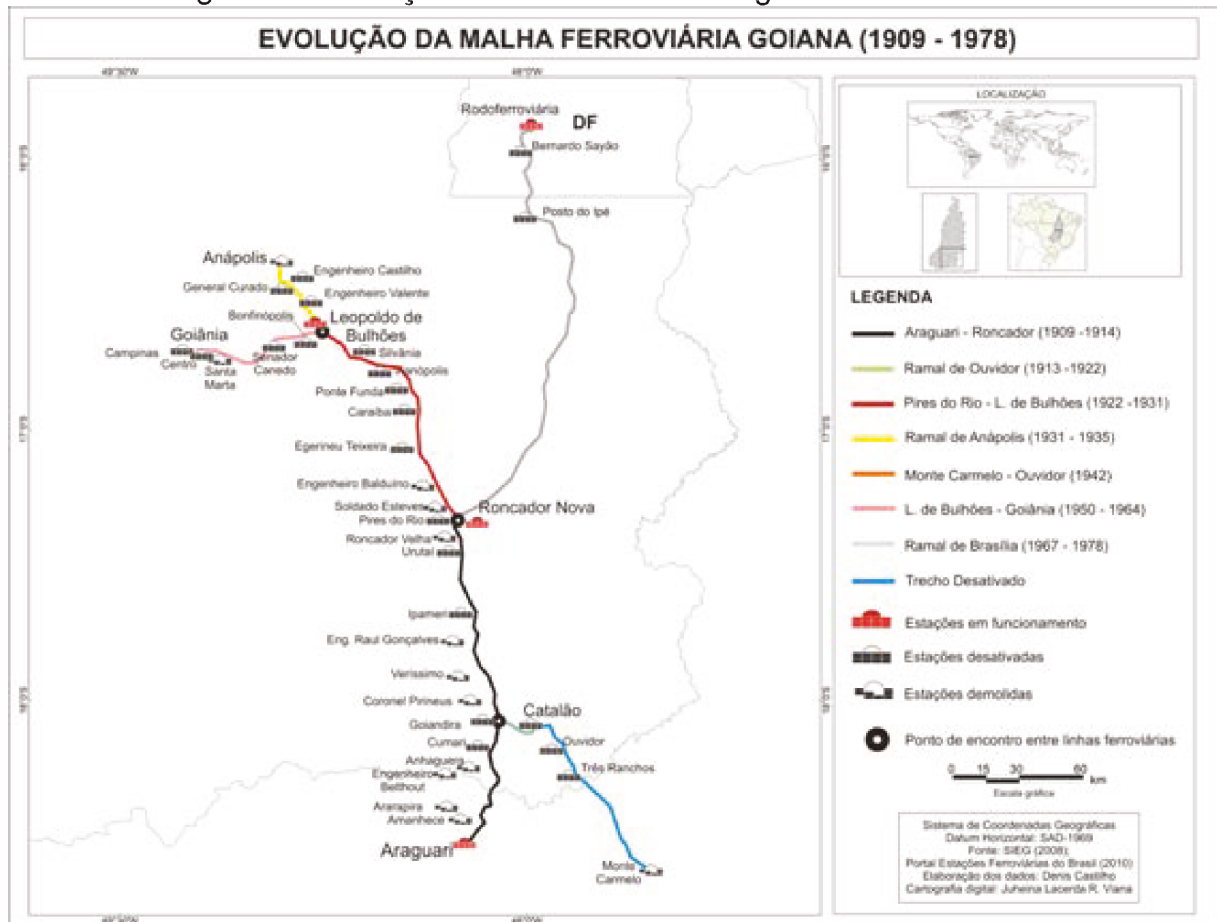
O que de fato alguns grupos de política mineiros não concordavam com o traçado da ferrovia devido ao interesse econômico e comercial, para não perder o entreposto de abastecimento comercial em Araguari em favor do estado de Goiás, mas os Goianos não se fizeram de rogados e protestaram na imprensa contra as lideranças políticas de Minas Gerais.

A construção do ramal ferroviário entre Araguari e Catalão, já previsto no decreto nº 6.438 de 27 de março de 1907, tendo Goiandira como ponto de entroncamento da duas estradas por ter melhores condições técnicas, foi conseguida depois de muito empenho de políticos e de protestos da imprensa goiana contra as alterações no traçado da estrada.

O Dr. Leopoldo de Bulhões, cujo prestígio no seio da política nacional é de todos conhecido, depois de reiterados protestos contra o novo traçado que vinha retardar a chegada da via férrea ao solo goiano, conseguiu do governo federal que fosse construído o ramal de Araguari a Catalão, continuando daí o prosseguimento da estrada de ferro para a Capital do Estado de Goiás.

A construção efetiva do ramal teve início a 23 de dezembro de 1909 com a edificação das obras da estação de Araguari. Três anos depois, a linha atravessava o rio Paranaíba e penetrava em território goiano. (BORGES, 1990, p.67).

Figura 3 – Evolução da malha ferroviária goiana – 1909 - 1978



Fonte: Castilho (2012).

Segundo vários autores (BORGES, 1990; BARBOSA, CHAUD, 1996, 2000 GOMES, 1994;), a cidade de Catalão tinha forte parceria com pessoas influentes no Governo Estadual e Federal e consequentemente, contava com o auxílio e sustentação dos meios de comunicação. O poder de decisão era concentrado nas mãos de algumas famílias decidiam os rumos da cidade, sendo então voltado para crescimento econômico e político dos latifundiários da região.

Todo o cenário construído com base em uma cidade ideal começava a ordenar os espaços. Já nos primeiros anos do século XX, em 1902, Catalão já possuía uma ampla produção agrícola, sendo que:

[...] os seus principais centros importadores de cereais e outros produtos eram Araguari e São Pedro da Uberabinha em Minas Gerais. Para o estado de São Paulo exportava banha, toucinho, manteiga e charque, este destinado ao Porto de Santos. A tendência das relações comerciais com São Paulo e Minas era a de aumentar com o desenvolvimento das técnicas de plantio e com a dinamização dos transportes. Já no ano de 1917 podemos observar que “este populoso e próspero município do Sul do Estado cultiva café, cana-de-açúcar, fumo, milho, mandioca, arroz, vinhas e fábrica vinho,

aguardente, farinhas de milho e de mandioca, queijos, manteiga, banha e charques. Possui charqueadas, engenhos de beneficiar arroz e uma colônia de 30 famílias de portugueses que se dedicam à cultura da vinha e do cafeeiro, cuja colheita excede 2.000 arrobas. Tal produção derivava de um município com intensas relações comerciais com São Paulo (PALACIN, 1994, p.120).

Analisando as informações de como a produção da região estava diversificada e necessitava de uma escoação mais efetiva o prolongamento da estrada era de suma importância.

O trecho ferroviário entre Araguari e Roncador – incluindo o ramal de Goiandira a Catalão, de 23 km – o qual correspondia à primeira etapa de implantação da Estrada de Ferro em Goiás, foi construído num período relativamente curto, tendo em vista as condições técnicas de construção da estrada na época e a topografia da região, que parecia favorável. Contudo, alguns trechos cortados pela linha apresentaram certas dificuldades – principalmente nas proximidades do rio Paranaíba, na serra de Araguari. Entre 1909 e 1914 foram construídos neste trecho 233,363 km de linha (BORGES, 1990, p.67).

Assim, o desejo de se tornar um grande centro comercial ia se concretizando e acompanhando todo um processo de industrialização que era nacional. Em consonância a esse anseio, a cidade de Catalão já contava segundo o:

Anuário histórico, geográfico e descritivo do Estado de Goiás, de Francisco Ferreira dos Santos Azevedo, assim descreveu o Catalão de 1910:

No Catalão, há cerca de 500 casas, igreja, cemitério, algumas ruas mal alinhadas, bons prédios mas sem elegância. É a cidade mais meridional do Estado, talvez a primeira pelo seu comércio e é abastecida por um granderego d'água potável. Ao norte da cidade, fica o Morro da Saudade, em cujo cimo está edificada uma pequena capela dedicada a São João. A população da cidade é de 2.000 almas e a do município de 30 mil. As riquezas minerais foram superficial e ligeiramente exploradas por alguns mineiros procedentes de Bagagem. Nessa época havia duas linhas postais: a primeira vinha de Bonfim a Araguari passando por Catalão; e outra, do Catalão a Santo Antônio do Rio Verde, com duas viagens mensais. A ponte do Ipê Arcado entre Catalão e Araguari era metálica e foi concluída sob a direção do engenheiro inglês Dr. Mellor (CHAUD, 2000, p.146).

Em dia 24 de fevereiro de 1913, houve a inauguração da grande obra desejada em terras Catalanais: a Estrada de Ferro Goiás.

Entre o final do séc. XIX e início do séc. XX, a cidade de Catalão recebeu um núcleo de coronéis vindos de outras regiões do país para se estabelecer, que detinham poder aquisitivo e influência política apoiando os administradores do município e do estado. Com o tempo os coronéis tornaram-se os “donos” da região, pois usavam das informações privilegiadas que recebiam sobre as terras devolutas da união tomando posse das mesmas por meio do poder de chumbo, retirando os menos favorecidos dos seus lares e pedaços de terras onde trabalhavam para se sustentar. Os coronéis não tinham muita escolaridade, mas tinham conhecimento das leis estabelecidas pela União. Contudo, não respeitavam os direitos de propriedade de terra dos pequenos agricultores. Esses, por sua vez, embora não concordassem com os atos dos coronéis, aceitavam suas ordens por medo dos jagunços que invadiam as terras.

A partir da expansão das terras dos coronéis e do aumento de sua produção agrícola e da pecuária houve um grande incentivo para a construção da estrada de ferro, que viria a enriquecê-los ainda mais. A chegada do trem de ferro era de extrema importância para a modernização das estruturas regionais, pois as relações de produção e as formas de trabalho eram de parceria e camaradagem, sendo assim:

A construção da Estrada de ferro de Goiás, como já foi dito, resultou do processo de modernização a nível nacional, promovido pelo capital imperialista. Ao mesmo tempo, a ferrovia tornou-se um dos agentes modernizadores e integradores da economia do Estado à divisão regional do trabalho, redefinida segundo os interesses da expansão capitalista. Com a penetração da via férrea em território goiano, os grilhões que prendiam a economia agrária regional a uma situação de quase estagnação, foram quebrados ao ritmo da expansão dos trilhos. No sul do Estado avança o processo de urbanização. Algumas cidades se modernizaram e novos centros urbanos surgiram. O movimento migratório iniciado no século passado se intensificou com a melhoria dos meios de transportes. A terra, em algumas regiões do Estado, se valorizou na medida em que a Estrada de Ferro incrementava a produção e uma renda diferencial, desenvolvendo inclusive, na região da estrada de ferro, uma certa especulação fundiária (BORGES, 1990, p.87).

Logo, a construção da estrada de ferro trouxe uma grande transformação, alimentando em todos os cidadãos a esperança de novas oportunidades e de

prosperidade. O comércio importador e exportador passou por grandes e consideráveis mudanças, assim como as estruturas sociais.

Portanto, a ferrovia foi um dos fatores mais expressivos na aceleração do processo de mudanças em todos os níveis da sociedade goiana, o que significa uma maior inserção do Estado, ou mais especificamente, da economia de algumas de suas regiões, nas relações capitalistas de produção. A economia agrária do Sul do estado, nas primeiras décadas deste século, passou a ser cada vez mais subordinada aos interesses do capitalismo em expansão (BORGES, 1990, p.88).

O começo do século XX no Brasil foi marcado por grandes mudanças, com a expansão de ferrovias como meio de transporte, com o desenvolvimento do setor agropecuário e aumento do mercado consumidor que necessitava da produção de insumos nos grandes centros, ou seja, o alicerce do sistema capitalista.

A partir daí, o desenvolvimento urbano, particularmente a economia industrial, se sustentou graças à existência de uma economia agrária estruturada em moldes a suportar e absorver os custos da acumulação do capital e da industrialização. Inserindo-se neste semicírculo de expansão do capitalismo, a economia agrária regional começou a se transformar e se modernizar e, dentro da divisão regional do trabalho, ganhou maior relevância no processo de acumulação do capital (BORGES, 1990, p.90).

Houve uma modernização de toda a economia agrária, que por meio da estrada de ferro e as novas possibilidades de exportação, alavancou a montagem de charqueadas e o crescimento da pecuária em todo o Estado, com as exportações de carne.

A ferrovia, ao proporcionar a exportação diretamente aos mercados consumidores, de uma parte da produção bovina industrializada ou pronta para o abate, eliminava parte deste comércio intermediário. Portanto a modernização dos meios de transportes favoreceu a produção de uma renda diferencial que pode ter influenciado diretamente na proporção da distribuição da taxa de lucro na relação Centro-Sul, polo hegemônico do capitalismo, e a economia agrária regional, a favor desta (BORGES, 1990, p.91).

Além da produção da pecuária havia também a agricultura, com as culturas de arroz, milho e cana de açúcar. Implantação de fábricas de banha, laticínios e indústrias de couro. As maiores fazendas do município já contavam com modernizações em sua produção, por meio de instrumentos de trabalho avançados para a época, como, por exemplo: arados de ferro, semeadeiras etc. Assim, como o passar do tempo, houve uma grande valorização das terras da região.

O valor da terra em Goiás nas primeiras décadas do século dependia da distância em que se encontrava dos meios de transporte e dos

centros urbanos. Dependia, pois das condições de que dispunha a terra para ser trabalhada, e do lucro do trabalho a ser apropriado pelo capital, ou seja dependia da renda que esta terra poderia produzir. O preço oficial das terras devolutas no Estado foi reajustado pela lei nº 534 de 18 de julho de 1916 (BORGES, 1990, p.97).

A partir da lei nº 534 aprovada pelo Congresso do Legislativo e então sancionada pelo Presidente Salatiel Simões de Lima, empresários e fazendeiros de outras regiões do país se interessavam em se estabelecer na região desencadeando maior desenvolvimento na cidade. Houve uma urbanização do município com construção de mais escolas, espaços culturais, imprensa, além de novas e diversificadas lojas comerciais. “As cidades goianas servidas pela linha se reurbanizaram e passaram a contar com modernas invenções do mundo capitalista, como a energia elétrica, o cinema, o telefone e o telégrafo etc.” (Borges, 1990, p. 102). Toda essa modernidade atingiu a sociedade regional.

Este processo de modernização tornou-se evidente, pelo menos no setor urbano da classe dominante, que passou a adquirir padrões do consumo e de comportamento semelhantes aos grandes centros urbanos. Os filmes que chegavam na terra dos coronéis no começo do século, são um exemplo raro desta apropriação alienada: as fitas exibidas na época veicularam valores e mensagens ideológicas completamente alheios ao meio social goiano. Como resultado natural do processo de modernização da economia agrária, foram implantadas na região da estrada de ferro algumas indústrias ou agro-indústrias, como as charqueadas, a indústria de couro, de banha, de beneficiamento de arroz e modernos engenhos de cana-de-açúcar, como uma forma de melhor viabilizar as exportações agropecuárias do Estado. Produtos perecíveis como a carne, o toucinho e o couro passaram a ser industrializados ou semi-industrializados antes de serem exportados (Borges, 1990, p.103-104).

A população foi afetada pela modernização, em termos de cultura, ideologia e política. A chegada da imprensa trouxe novas idéias e notícias advindas dos grandes centros como por meio dos jornais: *Lavoura e Comércio*, da cidade de Uberaba, e o *Estado de São Paulo*, de São Paulo. Essas informações trouxeram grande repercussão entre os grupos políticos no Estado de Goiás, levando as oligarquias regionais a manifestarem-se sobre a política estadual, como a família dos Caiados, expressivo grupo da época. Catalão, inclusive, chegou a ter células do Partido Comunista de postura pequeno burguesa.

Não podemos deixar de reconhecer o aceleração do processo de transformação das estruturas de toda sociedade regional sem discorrer sobre a Estrada de Ferro, A chegada da ferrovia foi um elemento considerável na

transformação e modernização da região ligando aos grandes centros e levando a uma urbanização todo Centro-Sul.

O desejo de uma parte da população era de melhorias e qualidade de vida, mas encontrava alguns entraves, devido a interesses particulares, econômicos, políticos e financeiros. Mesmo depois dos editais emitidos para a construção de extensão da rede férrea teve um boicote muito grande. Houve manifestações de lideranças políticas de Minas, com alterações no traçado do percurso ferroviário, uma vez que a ferrovia Oeste Minas não tinha interesse em prolongar sua linha até Catalão, parando na cidade de Formiga. A Estrada de Ferro Goiás veio com a proposta de encurtar o sertão ligando Goiás ao Porto do Rio de Janeiro sem baldeação pela Estrada Oeste de Minas que, por sua vez, encontrava-se com a Estrada de Ferro Central do Brasil. Desse modo, as vantagens seriam muito grandes para a indústria pastoril dos Estados de Goiás e Minas Gerais, assim como apresentado por Ivan Santanna:

Em 1923 a luz elétrica chegou a Catalão, em meio a festas e foguetórios. Novas indústrias surgiram e, com elas, desembarcaram operários, trazendo consigo ideias marxistas que sopravam na Europa e nos grandes centros do Brasil. No vácuo dessa onda, agitadores apareceram na cidade, conclamando os empregados das fábricas a lutar contra os patrões opressores. Mas não se deram bem: alguns foram mortos, outros desapareceram. O resto arrepiou carreira. Mesmo com a energia, a maior parte das casas continuou a usar lampião a querosene. (SANTANNA, 2000, p.124)

Tudo era apenas um disfarce para que os interesses econômicos envolvidos nesta alteração ficassem a favor do Estado de Minas Gerais. Os empresários do Triângulo Mineiro não queriam perder a chance de fazer de Araguari um entreposto de comércio e distribuição de toda a produção do Estado de Goiás. Os goianos fizeram um protesto através da imprensa nacional para quebrar esse monopólio, contra todo esse favorecimento aos mineiros, inclusive a proposta de alterações do traçado da ferrovia.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

As tendências historiográficas identificam, na sociedade, as ações sociais além do dito convencional, da classe que domina e da que é dominada. O indivíduo, as danças, as festas populares, a pintura, o teatro e as salas de cinema são identificados a partir de outras perspectivas, com um olhar atento em relação a essas práticas sociais. Observa-se e interpretam os registros claros, as pequenas linhas de uma obra de arte, os comportamentos, os costumes e detalhes da sociedade que começam a ser percebidos e ser interpretados em toda a referência de um conjunto.

Ao compreendermos as práticas de reunião em sociedade em uma perspectiva e uma abordagem da Nova História Cultural, estaremos refletindo a partir de visões distintas para compreendermos o processo histórico, buscando assim:

[...] estudar a história cultural como um processo de interação entre diferentes subculturas, entre homens e mulheres, urbano e rurais, católicos e protestantes, mulçumanos e hindus, e assim por diante. (BURKE, 2000, p.259).

A partir dessas primeiras colocações podem-se compreender as práticas sociais ou relações de sociabilidade no contexto da cidade de Catalão entre as décadas de 1900 e 1950. Histórias escritas e faladas para restabelecer a ligação entre a “cidade e o trem de ferro”. Parte-se do pressuposto de que o historiador deve fazer uma leitura do objeto observando os detalhes, captar os sinais de representação dos indivíduos sociais, as questões e as análises sobre os estudos. Uma pesquisa cujo início se deu em um interesse e experiência pessoal e que se fundamentou na documentação histórica, permitindo uma observação e análise do comportamento da população catalana.

Os documentos no período de 1900-1950 como, por exemplo, panfletos de divulgação de filmes, jornais, memorialistas, estatuto de clube, fotografias e entrevistas, possibilitou observar que a sociedade Catalana se preocupava em cuidar da disciplina, civilidade e de normas de comportamentos em seus espaços sociais. A chegada da estrada de ferro contribuiu muito para que essa consciência de civilidade fosse afluída. Indaga-se então em que medida esse fato seria uma atitude cultural, social ou política. Pergunta-se como essa sociedade estava organizada e que tipos de valores circulavam naquela época. Questões que, a partir

de um contexto sociocultural, fizeram compreender que não era somente o setor da classe dominante que ditava normas. Na área política havia a divisão em dois partidos com o nome popular de “papo roxo” e “papo amarelo”. Havia várias manifestações de outras classes, contrárias aos dominantes, que sofriam de discriminação e preconceito.

Havia também uma história cotidiana que não fazia parte da história oficial, aquela que acontecia no País e no Estado. É uma história que se passava a margem apenas procurando a compreensão aos documentos, depoimentos de pessoas simples com uma vida voltada para seu núcleo, na maioria agricultores da região e pequenos comerciantes que labutavam seu dia a dia e podiam até se destacar nos poderes políticos. Esses relatos eram construídos e narrados dentro de uma simplicidade ao qual estavam inseridos, sem interesse algum, apenas repetições e causos tidos como verdadeiros para serem guardados na memória de todos. Essa história manteve-se em documentos e nos relatos dos habitantes que a viveram ou que conheceram por meio de seus pais e familiares. É uma história intensa que vibra em uma comunidade que atuava em um processo de construção de uma sociedade com sede de renovação.

A história dos sujeitos, suas expectativas e práticas de seus hábitos, as diferenças em cada época, pois carregam em si seus significados simbolizados pelos papéis sociais construídos, de modo que essa posição e suas representações passam por um processo constante de redefinição. Por exemplo, o que antes era assunto apenas dos chefes da política passou a ser de interesse de todos e hoje se tornou programa de políticas públicas, referentes à implicação da justiça, da comunidade e dos demais. A questão de um olhar do outro, na construção de uma sociedade e de uma identidade ganha uma abordagem curiosa. Observar que não há respostas que não se possam corrigir um dilema de compreensão. O dilema aborda a visão de distância de gerações e a dificuldade de comunicação, o seu papel e o papel do outro, em uma percepção e complexa.

REFERÊNCIAS

BORGES, Barsanufio Gomides. **O Despertar dos Dormentes**. Goiânia: Cegraf, UFG 1990.

BURKE, P. Unidade e variedade na história. In: _____. **Variedades de História Cultural**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

CASTILHO, Denis. Estado e rede de transportes em Goiás-Brasil (1889-1950). **Scripta Nova**, online, v.16, n. 418, nov. 2012.

CHAUD, Antônio Miguel Jorge. **Imigrantes em Catalão**. 1835 – 1995. Edição do autor, Goiânia, 1996.

CHAUD, Antônio Miguel Jorge. **Memórias do Catalão**. Edição do autor, Goiânia, 2000.

SANT'ANNA, Ivan. **Herança de Sangue**. Um Faroeste Brasileiro. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagem à Província de Goiás**. Belo Horizonte, 1975.

PALACÍN, Luís Gomes. **História de Goiás**. Goiânia: Editora da UCG, 1989.

PALACÍN, Luís Gomes; CHAUL, NasrFayad; BARBOSA, Juarez Costa. **História Política de Catalão**. Goiânia. Coleção Documentos Goianos nº 26. Ed: da UCG, 1994.

ANEXOS

ANEXO A – Imagens de Catalão



Trecho da hoje Av. 20 de Agosto no início do Século XX
Fonte: Nosso Catalão, online.



Estação ferroviária de Catalão
Fonte: Nosso Catalão, online.



Inauguração da Estação Ferroviária de Catalão - 1913
Fonte: Museu Cornélio Ramos.



Museu Histórico Municipal Cornélio Ramos - Prédio Da Estação Ferroviária De
Catalão

Fonte: Autora (2017).

ANEXO B – Hino de Catalão

Hino do município de Catalão

Letra por Aguinaldo de Campos Neto

Melodia por Maestro Frederico Campos

De um passado glorioso desperta
Catalão vem viver o esplendor
Tua história teus filhos em festas
Querem hoje cantar com ardor
Terra ativa de encantos escóis
Na lembrança dos teus viverás
Fostes terras de doutos heróis
Catalão, Atenas de Goiás
De Goiás, de Goiás
Catalão é símbolo de paz
Catalão é símbolo de paz.
Quando um sonho partiu Ananguera
No afã bandeirante de então
Com marco deixou nesta terra
Uma cruz a brilhar na amplidão
E da luz desses raios vivemos
Numa fé mais ardente e viril
Esperamos que um dia veremos
Catalão, orgulho do Brasil
Do Brasil, do Brasil
Catalão é terra varonil
Catalão é terra varonil.