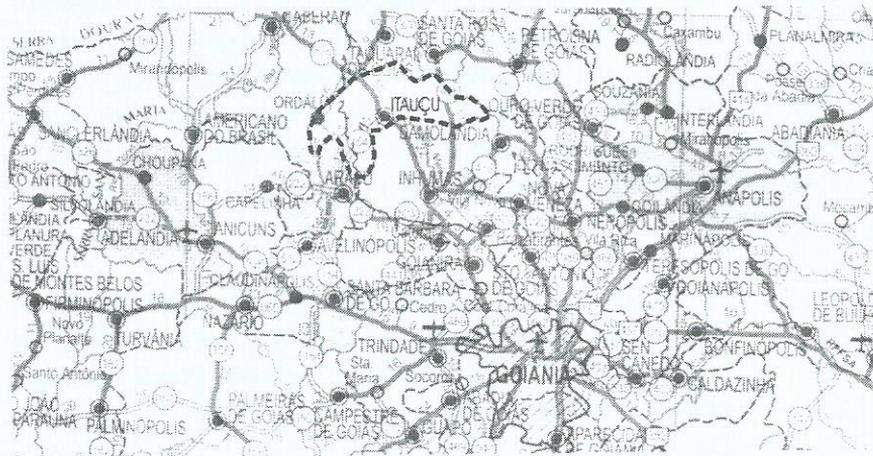


DE CATINGUEIRO GRANDE A ITAUCU: A FORMAÇÃO DE UM ESPAÇO URBANO*

José Braga COELHO**



RESUMO

Este texto relata a formação do espaço urbano do município de Itauçu, na primeira metade do século XX e procura abordar também como se deu o processo de urbanização no interior do Brasil, especificamente no interior de Goiás, enfatizando o período mineratório, a expansão da produção cafeeira e a implantação da estrada de ferro em Goiás, que foram fatores que contribuíram para as diferentes maneiras de formação urbana e ocupação de espaços vazios, consolidando com a ocupação do Mato Grosso Goiano.

* Este artigo é baseado em minha monografia de final do curso de graduação em Geografia (2000) bem como da Especialização (2001), na Universidade Estadual de Goiás – UEG.

** Professor do Departamento de Geografia da Universidade Estadual de Goiás – UEG, Unidade Universitária Cora Coralina, Cidade de Goiás – Go.

Do litoral ao Mato Grosso Goiano: A organização do espaço urbano

Conforme Santos (1996), “o homem não pode ser definido fora de sua própria estrutura e organização” (p.64). Ele se organiza no espaço, que é um produto social, resultado das atividades humanas com o meio ambiente, estando em constante processo de alteração. Deixando suas marcas neste espaço geográfico, é que o homem realiza sua própria história.

Para melhor entendimento da formação do espaço urbano de Itauçu e de sua realidade geográfica atual, é necessário analisar alguns acontecimentos que antecederam o início de sua formação, pois, conforme Abreu (1997),

pensar o passado do espaço não significa fazer geografia antiquária. Significa buscar em tempos já idos as chaves da interpretação do presente, passo fundamental para que possamos pensar com segurança o espaço do futuro que queremos ter (p. 240).

Quando os portugueses chegaram no Brasil, em 1500, encontram populações nativas estimadas, variando de autores, entre cinco e quinze milhões, que “se organizavam em grandes manchas de ocupação, separada uma das outras por largas extensões” (Moreira, 1990, p.10). Não encontrando, de imediato, riquezas minerais, por meio da comercialização do pau-brasil com os indígenas, os portugueses apenas garantiram sua presença, através de dispersos pontos de escambos, denominados feitorias. No entanto, preocupados com a constante ameaça de invasão de outras nações européias, que questionavam o Tratado de Tordesilhas, “coube a Portugal a tarefa de encontrar uma forma de utilização econômica das terras americanas... Somente assim seria possível cobrir os gastos de defesa dessas terras” (Furtado, 1997, p.8). Foi quando os portugueses enviaram ao Brasil, a partir de 1530, as primeiras expedições com objetivo explícito da colonização, que eram as

capitanias hereditárias. Assim, iniciou-se a formação do espaço urbano brasileiro, sem compromisso com o bem estar social, porém, com forte presença política dominante.

As cidades são os *locus* dos aparelhos de dominação colonial, reunindo a essa função de “cidade de conquista” a de organizar a circulação e repartição do excedente oriundo do trabalho escravo entre os senhores, os burgueses mercantis e a Coroa Portuguesa, isto é, entre as frações que compõem a cúpula dominante da Colônia (Moreira, 1990, p.12).

Dadas, porém, as grandes dimensões, esse projeto não funcionou devido a dispêndios de capitais. Até o século XVII, o povoamento no interior do Brasil praticamente inexistia. “À parte o caso excepcional de São Paulo, encontramos apenas a marcha progressiva das fazendas de gado no sertão nordestino e a lenta e escassa penetração da bacia amazônica” (Prado Júnior, 1999, p.39). As viagens ao interior eram apenas praticadas pelo bandeirantismo, cujas primeiras bandeiras saindo de São Paulo, vasculhavam o interior à procura de índios para aprisioná-los.

De início, seguiam em canoas o curso dos rios Paranaíba, Tocantins e Araguaia, até voltarem pelo Tietê a São Paulo... mais tarde – depois de 1630 – introduziu-se o uso de muares, e as bandeiras preferiam a viagem por terra, atravessando, de sul a norte e de norte a sul, todo o território goiano (Palacín, 1994, p.5-6).

Com as descobertas das minas de ouro de Minas Gerais, em 1690, e as de Cuiabá, em 1718, começou uma corrida para o interior, principalmente por paulistas, alterando de forma rápida o espaço geográfico do país. No entanto, surgiu um violento conflito nas Minas Gerais, que culminou com a expulsão desses paulistas pelos “emboabas”¹ e os “inspirou a procura de novos assentamentos” (Estevam, 1998, p.35-36). Foi então que Bartolomeu

Bueno da Silva Filho, o Anhanguera, baseado em notícias de abundância de ouro na terra dos índios goyases e, na tese de que nos dois lados extremos (Minas Gerais e Mato Grosso), já acontecia exploração em fartas minas, organizou, em companhia de seu genro João Leite da Silva Ortis, uma expedição composta por quase quinhentos membros. E, após três anos perdendo-se pelos cerrados goianos, no dia 3 de julho de 1722, a bandeira do Anhanguera atinge seu objetivo.

No fim acabou tendo sorte. Numa das voltas da bandeira, quando já lhes restavam poucos companheiros, descobriu-se ouro nas cabeceiras do Rio Vermelho (na atual região da cidade de Goiás)... a 21 de outubro de 1725, após 3 anos, voltaram triunfantes a São Paulo, proclamando que tinham descoberto cinco córregos auríferos, umas minas tão ricas como as de Cuiabá (Palacín, 1994, p.10).

Junto às minas surgiam imediatamente aglomerados urbanos, devido à corrida imigratória para aquelas localidades. “As Minas dos Goyases, que até 1749 havia pertencido à Capitania de São Paulo, obtivera a autonomia em meados do ano seguinte” (Estevam, 1998, p.37). Essa decisão da coroa portuguesa visava ao melhor controle e ordem das minas. Em curto espaço de tempo, a Capitania de Goiás foi vasculhada de norte a sul, estabelecendo diversos arraiais nas inúmeras minas descobertas. No entanto, o surto do ouro e ascensão à riqueza fácil não foram duradouros. No fim do século XVIII, esgotaram-se as minas, e, conseqüentemente, “os aglomerados urbanos estacionaram e alguns desapareceram... várias foram as vilas de Goiás que se tornaram carcaças, com mato pelas ruas e casas abandonadas. São exemplos Ouro Fino, Crixás, Palma, Cavalcante, Pilar, etc.” (Palacín, 1994, p.46).

¹ Nome que, na época colonial, os descendentes dos bandeirantes paulistas davam aos portugueses e brasileiros de outras procedências, que adentravam no sertão em busca de minas de ouro e pedras preciosas.

Apesar de o século XIX ser considerado, nacionalmente, um rico período de transformações sócio-econômicas, Goiás teve, nesse período, a idéia do atraso. “Trabalhos de enfoque econômico regional chegaram a admitir que o século XIX em Goiás constituiu um período sem história” (Estevam, 1998, p.59).

O que se tem certeza é de que a decadência da mineração afetou a sociedade goiana. Além de diminuir o contingente populacional na época, “a economia do ouro, sinônimo de lucro fácil, não encontrou, de imediato, um produto que o substituísse em nível de vantagem econômica” (Palacín, 1994, p.41).

Vale destacar a importante contribuição científica de viajantes naturalistas neste período em território goiano, como Saint-Hilaire, Pohl, dentre outros. Tais viajantes “deixaram-nos valiosa documentação escrita, fruto de observações, estudos e pesquisas dos ambientes naturais; das populações dos arraiais, povoados, vilas e cidades, e da economia” (Gomes, 1999, p.18). As descrições desses naturalistas franceses constituem importantes documentos geográficos, devido às suas ricas descrições analíticas sobre a paisagem natural e cultural do território goiano, cujas viagens tinham como meio de transporte as “tropas”.²

“No Brasil uma coisa é sem dúvida verdadeira: a influência considerável que as comunicações e transportes exercem sobre a formação do país” (Prado Júnior, 1999, p.237). O uso de tropas como meio de transporte é antigo no Brasil. Ainda no século XVII, os bandeirantes já o praticavam, vasculhando o interior do Brasil, inclusive o território goiano, uma vez que nossos rios, com poucas exceções possuem cursos acidentados e de difícil acesso.

Os caminhos percorridos pelas tropas, desde o período colonial, eram por alguns denominados de picadas, para outros trilhos, as quais serviam

² Caravana de animais de carga utilizados como meio de transporte no início da colonização do Brasil, geralmente formado por burros e mulas, por serem mais resistentes do que os cavalos a cargas pesadas e longas viagens.

“de ponto de passagem e estadia para mineradores” (Estevam, 1998, p.39). Posteriormente ao período mineratório em Goiás, essas trilhas continuaram como caminho dos tropeiros, quando em lombo de burros faziam o transporte de mercadorias e pessoas, principalmente da capital Vila Boa até a ponta de linha da estrada de ferro, onde também normalmente existiam pontos comerciais. Essa via de comunicação em Goiás “é a mesma que Bartolomeu Bueno, o Anhanguera, rasgava em fins do primeiro quartel do século XVII, quando descobriu as minas da capitania. É o caminho famoso na história de São Paulo e das bandeiras, dos Guaiases” (Prado Júnior, 1999, p.247).

A preferência por burros e não por cavalos se explica pelo fato de os burros serem bem mais resistentes a cargas pesadas, bem como suportarem trajetos de longa distância. Geralmente, os tropeiros tinham seus pontos de pousos e paradas, onde pernoitavam, alimentavam a tropa, e, no outro dia bem cedo, seguiam viagem. Esse meio de transporte e comunicação é lembrado na literatura goiana e brasileira:

Abriu após um couro largo no terreiro despejou por cima meia quarta de milho, ao tempo que o resto da tropa ruminava em embornais a ração daquela tarde. O cabra, atentando na lombeira da burrada, tirou de um surrãozinho de ferramentas, metido nas brucacas da cozinha, o chifre de tutano de boi, e armado duma dedada percorreu todo o lote, o dolorido dum inchaço em princípio, aparando além com o gume do freme os reborbos das feridas de mau caráter... a tarde morria nuns visos de crepúsculos pelas bandas da baixada (Ramos, 1998, p.1).

Nos locais de pousos de tropeiros e viajantes, surgiam ranchos e desencadeava-se ali ponto de comércio, pois, sempre os viajantes traziam novidades. Em alguns casos esse comércio se expandia dando início a um centro urbano.

Muitas cidades goiano-tocantinenses nasceram dos pousos de tropas ou ranchos de tropeiros... os pousos de tropas surgiram, notadamente, ao longo dos antigos caminhos que ligavam a área de Goiás e Tocantins a São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro e Bahia; normalmente, situavam-se nas encruzilhadas ou passagem de rios e serras, acolhendo tropas e tropeiros. Os locais evoluíam para um pequeno comércio, prestação de pequenos serviços e diversões, até formar cidades. Algumas cidades goianas destacam-se, como: Itaberaí, antigo Curralinho e Itauçu, no caminho de Vila Boa ou Cidade de Goiás. (Gomes, 1993, p.78).

Justamente em uma dessas picadas, caminho que ligava Vila Boa ao Rio de Janeiro, em um ponto de pouso de tropas, iniciou-se, com um rancho, a formação do espaço urbano de Itauçu. Não sendo, porém, este o único fator responsável pela formação deste centro urbano, pois a chegada da estrada de ferro em Goiás, assim como a expansão da produção cafeeira, são fatores marcantes no processo de urbanização, principalmente na região do Mato Grosso de Goiás.

O café, introduzido no Brasil desde o começo do século XVIII, era cultivado apenas para consumo local. A sua produção para o comércio chegou às regiões montanhosas próximas à capital (Rio de Janeiro), aproveitando a mão-de-obra desagregada da economia mineratória. “Por outro lado, a proximidade do porto permitia solucionar o problema do transporte, lançando mão do veículo que existia em abundância: a mula” (Furtado, 1997, p.114).

Porém, a necessidade de aumentar a produção, diante da possibilidade de expansão do mercado internacional, fazia com que as lavouras de café se distanciassem cada vez mais do litoral e exigissem meios de transporte mais eficientes para escoar a produção. “Essa expansão da produção não seria possível antes da implantação de ferrovias, devido aos custos do transporte por tropas” (Borges, 1990, p.37).

Somente no começo do século XX, iniciaram-se as transformações econômicas em Goiás, através da expansão das estradas de ferro paulistas,

acompanhando a onda verde do café, ao mesmo tempo em que “a economia paulista incorporou áreas limítrofes ao seu processo de acumulação” (Estevam, 1998, p.83).

Assim,

a produção cafeeira em terras cada vez mais distantes da costa torna-se possível graças às estradas de ferro. A cultura e os trilhos cresceram juntos e eram sócios na conquista de novas fronteiras... as ferrovias paulistas prolongaram seus trilhos rumo a outros estados e, diretamente ou ligados a outras linhas estaduais (como a Mogiana com a Estrada de Ferro de Goiás), permitiram a penetração da economia de mercado às regiões mais distantes do país (Borges, 1990, p. 44-49).

Nessas condições, devido à expansão de produção paulista, é que a estrada de ferro chega na extremidade sul da Capitania de Goiás, na confluência das capitanias de Mato Grosso e de Minas Gerais, local em que situavam as minas do Desemboque, nas conhecidas terras do Sertão da Farinha Podre, entre o Vale Paranaíba e as Barrancas do Rio Grande, onde hoje estão Uberaba, Uberlândia e Araguari (conhecido como Triângulo Mineiro), ali cruzava a picada de Goiás, “caminho que leva de São Paulo à capital goiana” (Prado Júnior, 1999, p.80).

Fato interessante aconteceu neste local quando, sem nenhuma explicação, o Decreto Real de 7 de maio de 1816 transferiu as terras do Sertão da Farinha Podre, de Araxá a Desemboque, para a Capitania de Minas Gerais.

A perda do Triângulo Mineiro foi um fato eminentemente político... folcloricamente, dizem que os impulsos amorosos de Dona Beja – a coronel, à época, dona de quase todas aquelas terras – não correspondidos por um galanteador goiano foram à causa da perda do triângulo para Minas Gerais (Teixeira Neto, 2002, p.19 e 20).

O fato é que, com a chegada da estrada de ferro ao Triângulo Mineiro, este se emergiu como centro mercantil regional, principalmente devido a sua posição geográfica estratégica com relação a São Paulo, que era o centro de desenvolvimento do país. O Triângulo exercia amplo domínio sobre o sul do território goiano, montando um esquema especulativo sobre os produtos goianos e mato-grossenses. Parlamentares goianos discursavam, na época, contra o domínio triangulino. Em diversas ocasiões foi “denunciada a venda de sacos de arroz, depois de beneficiados no Triângulo, por quarenta vezes mais caro do que o preço pago aos produtores goianos” (Estevam, 1998, p.85).

Da mesma forma, acontecia com o gado goiano, quando os criadores vendiam bois magros para os invernistas do Triângulo, que os engordavam e vendiam para o abate em Barretos-SP, ficando com o maior lucro e se consolidando como grande comprador e grande vendedor inter-regional.

Assim como as tropas, também desenvolveu, em Goiás, a prática das “boiadas”³. Como vimos anteriormente, após a decadência da mineração, a economia goiana baseou-se durante muito tempo, apenas na agricultura de subsistência. Porém, aos poucos foi desenvolvendo a pecuária, cujo excedente era negociado com os comerciantes do Triângulo Mineiro, e o seu transporte era tocado a pé, reunido em boiadas. As boiadas também são lembradas na literatura, seja em forma de livros, em prosa ou em verso, e nas músicas, principalmente as sertanejas.

Já o comércio dos produtos agrícolas teve com o Triângulo Mineiro especificidades diferentes. Enquanto o comércio de exportação do gado lentamente se firmava, mesmo sem estradas e meios de transportes, porque em forma de boiadas o gado se auto-transportava e o comércio de produtos agrícolas exigia muita mão-de-obra e tornava-se inviável, pois, o transporte

³ Termo utilizado referente a manada de bovinos, tocados pelos sertões, numa época – início do séc. XX – de difícil transporte e em que quase inexistia estradas no Estado de Goiás. Muitas boiadas foram tocadas do interior de Goiás para o Triângulo Mineiro, onde eram comercializados.

em tropas onerava o produto que, uma vez inviabilizado o comércio, o excedente produzido apodrecia nas lavouras. Essa situação do produto agrícola só modificou, quando as estradas de rodagens e estradas de ferro foram introduzidas em Goiás.

A ocupação do território goiano e abertura da “fronteira agrícola”,⁴ principalmente após a construção da Ponte Afonso Pena sobre o Rio Paraíba, possibilitou o tráfego de carro de bois com produtos agrícolas, marcando a migração de paulistas e mineiros rumo a Goiás.

Pressionados pelas tensões sociais criadas com a expropriação de antigos posseiros e fazendeiros pela marcha do café e pela elevação do preço da terra, paulistas e mineiros, depois de ocuparem o Norte de Minas e o Triângulo Mineiro, penetraram em território goiano à procura de terras para a agropecuária, a preço acessível, sendo esta migração o resultado lógico do alargamento da fronteira agrícola rumo ao interior do País. (Borges, 1990, p.54).

As matas virgens, as terras roxas ou pretas do Mato Grosso Goiano “se apresentavam aos olhos dos migrantes como o espaço ideal para recomeçar uma vida nova. Aqui, o que precisava era de superar as dificuldades que o meio natural impunha” (Barreira, 1997, p.24). “Os migrantes vinham de Minas Gerais (80%), de São Paulo e Bahia, e com isso o preço das terras no campo e na cidade crescia extraordinariamente” (Ferreira, 1982, p.46, apud Waibel, 1958)” Sem nenhuma preocupação com as gerações futuras, essas terras foram utilizadas sem nenhum mecanismo de preservação, até o limite máximo de sua capacidade natural de produção.

No Mato Grosso de Goiás, com preferência para as áreas de matas que, depois de derrubadas, passaram a serem utilizadas para a agri-

⁴ Nome dado a uma região agrícola em processo de transformação e de expansão de um novo tipo de produção, geralmente em grande escala.

cultura que buscou vincular-se ao mercado do centro-sul... mas foi sobre tudo a partir de 1915, em função do progressivo escasseamento de terras no sudeste, que a busca de novas regiões goianas foi incrementada, havendo a aceleração do devassamento do centro-sul de Goiás, que passou a exercer forte atração, de um lado devido à fertilidade do solo, de outro, graças ao baixo custo das glebas (Spó-sito, 1988, p.19).

Foi assim que as terras férteis do município de Itauçu foram descobertas pelos sedentos migrantes de Minas Gerais.

A cidade de Itauçu no contexto

A Fazenda Três Barras, onde hoje se localiza a cidade de Itauçu, na região de Mato Grosso de Goiás, era ponto de parada de tropeiros. A fazenda denominava-se Três Barras por ser um ponto de encontro de três riberões: Meia Ponte, Maria da Silva e Três Morros. Caracteriza-se em uma região de água em abundância e rica em gramíneas, por possuir terras de alta fertilidade, daí porque os tropeiros preferiam pernoitar ali e, com o tempo, alguns se instalaram em definitivo.

O escritor “itaberino”⁵ Derval de Castro, na década de 1930, detalha sobre a instalação de um tropeiro de visão longínqua nesta região, que culminou com o início de um povoado.

Vindo o Coronel Ernesto de Magalhães, de Araguari, Minas, em demanda à Capital de Goyaz, e impressionando-se fortemente com a rica e exuberante vegetação do “mato-grosso” goyano, sito na fazenda Três Barras, hoje Catingueiro Grande, adquiriu pela importância de

⁵ Nome dado às pessoas que nasceram ou que residem na cidade de Itaberai-Go.

Rs. 1:128\$000, uma parte ideal de suas terras, bem como a tapera do cidadão Antônio Fernandes. Essa tapera e uma outra pertencente a Simão Vieira, situadas à margem esquerda do Rio Meia Ponte, eram as únicas posses que existiam no local e nas proximidades de onde hoje se altêa a povoação (Castro, 1933, p.125).

Com esse tropeiro, iniciou-se um novo modelo de ocupação da região, diferenciando-se das isoladas e pequenas posses até então ali existentes, pois ali se instalou com o objetivo, de cultivar a terra e fazê-la produzir o ouro verde (café), que, vindo do sudeste, marchava rumo ao Centro-Oeste, seguindo as linhas da estrada de ferro. E, quando os primeiros trilhos penetram em território goiano, o ex-tropeiro de visão capitalista, conhecedor da realidade que trazia a estrada de ferro, sabendo que esta seria “a primeira via de transporte moderna a reduzir tempo e espaço entre o território goiano e os mercados do Sudeste” (Borges, 2000, p.35), fazia com que a paisagem da Fazenda Três Barras fosse tomando outro aspecto, com as matas virgens sendo derrubadas a machado e substituídas pelos cafezais. Em pouco tempo, Ernesto Magalhães passou a ser o maior produtor de café do Estado de Goiás.

Esse referido senhor, que é o maior lavourista de café do Estado de Goyaz, possui uma lavoura de 200.000 pés dessa preciosa rubiacea, isto é, entre novos e fructecentes. A sua safra anual tem sido de 5.000 arrobas, com possibilidade de atingir ao triplice a de 1932. É assim, o snr. Ernesto B. de Magalhães, o rei do café goyano (Castro, 1933, p.125).

É possível imaginar a enorme capacidade administrativa deste senhor, de tropeiro transformar-se no rei do café goiano. O “itauçuense”⁶, José Maria Gomes, que sempre se preocupou com a historiografia do muni-

⁶ Nome dado às pessoas que nasceram ou que residem na cidade de Itauçu-Go.

cípio de Itauçu, em entrevista assim o qualifica: “O senhor Ernesto Magalhães na verdade era um grande empreendedor, se estivesse hoje aqui, eu tenho a certeza de que seria um grande empresário”.

A neta do senhor Ernesto, Dona Wilma Flora Lobo de Almeida, também em entrevista, afirma que “apesar de ser simples fazendeiro de Itauçu, era um homem importante na economia goiana, tanto que, foi recebido pelo Presidente da República, Dr. Getúlio Vargas, quando este visitou pela primeira vez o Estado de Goiás e participava de um churrasco na Fazenda Abóbora”, informação confirmada também por outro itauçuense que viveu este período, Sr. Chafi José, quando em entrevista disse “ser esta propriedade, na época, do Sr. Afrânio de Azevedo, a três quilômetros de Itauçu”.

Buscando mais detalhes sobre a visita do presidente nesta fazenda, encontramos relatos no livro *Memórias*, de Pedro Ludovico Teixeira, que vêm confirmar a visita:

O Presidente Getúlio Vargas chegou a Goiânia no dia 5 de agosto de 1940... foi o primeiro Chefe de Governo Brasileiro a pisar o solo goiano em visita a seu povo... como bom gaúcho, tomou parte de um churrasco que lhe foi oferecido nas proximidades do Rio Meia Ponte (Teixeira, 1973, p.113 e 116).

O Sr. Chafi, que coleciona inúmeras fotos históricas do município de Itauçu, exhibe com orgulho uma foto que registra este encontro, em que o Coronel Ernesto Magalhães se encontra frente ao presidente Getúlio Vargas e ao Dr. Pedro Ludovico Teixeira, Governador de Goiás na época.

A fé trouxe mudanças espaciais

De repente, aquela região não é apenas um simples local de preferência para pouso dos tropeiros, com instalação de algumas pequenas pos-

ses. Mas sim, tornou-se uma região produtiva, na qual o índice populacional aumentava a cada dia. E, conforme conta o senhor Chafi, “a população aumentava devido ao número de empregados que a cada dia chegava na região. Também, a exemplo do senhor Ernesto, outros imigrantes iniciavam o plantio do café, como a família Ferreira e o senhor João Fagundes”.

No entanto, vendo que a população aumentava, o casal paulista Antônio Albino e Dona Alzira Clemente da Conceição, juntamente com a família Cunha, resolveram construir uma capelinha em honra de N. S. D’Abadia, devoção esta que trouxeram de suas regiões de origem, importando de outro Estado a imagem da santa, que ainda se encontra na matriz local.

A este casal, e também a família Cunha, deve Catingueiro Grande a sua primitiva Capella de 5 metros de fundo por 4 de frente, erguida naquelle anno (1913), sob a invocação de Nossa Senhora D’Abadia, o que muito contribuiu para dar origem ao povoado de hoje (Castro, 1933, p.126).

A devoção à santa crescia a cada dia, tanto que foi necessária assistência religiosa regular de um vigário, começando também os primeiros sinais de um povoado, conforme relata o senhor José Maria Gomes, que “aque-la capela provocou a chamada desobriga, ou seja, o vigário saía de Itaberaí para atender na capela do povoado, a viagem era feita em lombo de animais, era uma verdadeira epopéia”. Isso era uma constante no surgimento de um povoado que tinha uma capela. Sempre aparecia alguém fazendo um rancho por perto. Assim, começaram a surgir doações de terras para a santa em volta da capela, caracterizando o início do povoado.

De início, o Coronel Ernesto Magalhães era contra a idéia de surgir um povoado naquele local, em volta de suas terras, para tanto, mandou derrubar os primeiros ranchinhos ali construídos, dentre eles, incluiu também o primeiro cômodo que funcionava como capela. Tal fato é confirmado em entrevistas, bem como Derval de Castro deixou transparecer em sua obra.

Não obstante isso, a capelinha, devido a interferências inamistosas de elementos infensos à idéia, aliás mais por capricho do que mesmo por justas allegações, não conseguiu ser habilitada para o culto. Nessa ocasião no Catingueiro Grande, só existiam três ranchos, inclusive o de Ernesto B. de Magalhães (Castro, 1933, p.127).

Esse fato não aconteceu por motivos anti-religiosos do senhor Ernesto, uma vez que em arquivos religiosos da Paróquia de Itaberaí (Livro do Tombo), consta que desde 1915 a sua casa foi, por diversas vezes, local para celebrações religiosas, inclusive de batizados, antes mesmo da construção da igreja. Com certeza, o que não era bem visto era a possibilidade de surgir um povoado, bem ao lado de sua fazenda.

No entanto, esse fato não abalou a fé dos devotos que, sobre escolta, construíram, não somente outra igreja, como também outras casinhas. E, novas doações de terras aconteceram, até que totalizaram 21 alqueires ao todo.

Conforme conta um remanescente de uma das famílias fundadoras da cidade e pioneiro desta época, senhor Francisco José da Cunha, “as casas eram construídas nas terras da santa. Quem quisesse construir, cercava seu lote e fazia sua casa, não tinha que pagar nada, pois, as terras doadas para a santa é para este fim mesmo”.

O patrimônio não parava de crescer. O senhor Ernesto Magalhães, que de início era contrário à formação do povoado, mudou posteriormente de idéia e passou a ser um grande contribuinte para o desenvolvimento deste, inclusive montando uma usina hidráulica em sua propriedade e fazendo ligação de luz elétrica para casas do povoado, isto já no ano de 1929. E o povoado de Catingueiro Grande tomou outro aspecto.

Catingueiro Grande, que será em um futuro, não mui longínquo, o celleiro abastecedor da Capital, Itaberahy e Inhumas, dista 75 Kilômetros da primeira, 34 da segunda, 32 da terceira e 164 da estação Leopoldo de Bulhões, Estrada de Ferro Goyaz... existem 104 casas de

telha, 10 de capim e oito ranchos de sape e pau a pique de um compartimento apenas. Além destas se acham em construção mais 28 casas. A sua população é de 314 almas exactamente, sendo 168 mulheres e 146 homens, conforme recenseamento de Maio de 1932 (Castro, 1933, p.126 e 128).

Assim, formou-se o povoado de Catingueiro Grande, que já parecia ser uma cidade, com suas luzes a noite clareando o céu, sob o barulho rotineiro de uma turbina de 30 cavalos. A população já pensava em elevar o povoado a Distrito, seu crescimento era percebido pelas autoridades estaduais e federais, tanto que “é contemplada com uma agência de correios, instalada dia 1º de agosto de 1929, sendo seu primeiro agente a filha do Coronel Ernesto Magalhães, Firmina Magalhães Lobo, com uma gratificação anual de 720\$000” (Idem, *ibidem*, p.129).

De Catingueiro Grande a Itauçu

Pesquisando sobre a origem do nome Catingueiro Grande, verificamos que não é nada relacionado com animais da região, como muitos imaginam. Tratava-se da existência, nesta região, da grande quantidade de capim gordura, que os antigos goianos da região chamavam-no capim catingueiro.

Data dahi a mudança do nome de “Três Barras” ao trato que fica a direita do Rio Meia Ponte, que, devido ao amplo descampado em capim catingueiro lá então existente, passa a denominar-se Catingueiro Grande, nome esse que absorveu o primitivo (Idem, *ibidem*, p.126).

De repente, o prestígio político adquirido e as constantes conquistas do povoado, fizeram com que este adquirisse um potencial já de distrito. As

autoridades de Itaberaí, apesar de não desejarem isto, não tinham outra opção a não ser este reconhecimento.

Catingueiro Grande é uma florescente povoação do município de Itaberahy... na povoação existem seis casas commerciaes, sendo duas de fazendas, armarinhos e ferragens, e quatro de seccos e molhados. Desfructa de uma escola mixta... Catingueiro Grande, cuja população trabalha para sua elevação a districto, é dotada de uma agencia de correio (Idem, *ibidem*, p.125 e 129).

E assim aconteceu, através da divisão administrativa de 31 de dezembro de 1936, o povoado de Catingueiro Grande foi elevado a Distrito do Município de Itaberaí, quando este deixa também o seu nome primitivo, passando a denominar-se Cruzeiro do Sul. Sobre o porquê deste nome, ou quem escolheu, não há explicações convincentes. Acreditamos que queriam um nome mais moderno que, na realidade, também não deixa de ser um nome simpático, apesar de não ter relação com o posicionamento geográfico da cidade, uma vez que Itauçu posiciona-se na mesorregião do centro goiano, denominada de Mato Grosso de Goiás e também muito próximo do espigão divisor do sul com o norte do Estado de Goiás. Não estando posicionado, portanto, nem ao sul do Estado, nem ao sul do País.

Muito pouco tempo durou a condição de distrito, assim como também o nome de Cruzeiro do Sul. Pois, as décadas de 1930 e de 1940 foram marcadas por profundas transformações nacionais, quando estava em plena execução o projeto do governo federal que visava ocupar espaços vazios no centro-oeste e norte, denominado de marcha para o oeste.

A Marcha para o Oeste – lema inaugurado nos anos trinta – ganhou sobrevida e reforço nos pronunciamentos oficiais. Por outro lado, não se tratava simplesmente de uma vaga idéia de marcha para o oeste e sim da concreta ocupação do Planalto Central... no período de 1930 a 1960 importantes elementos de transformação foram introduzi-

dos no território goiano e o processo de germinação de novas estruturas, principalmente no centro-sul do Estado, esteve balizado em dois acontecimentos: a nível externo, a integração nacional do comércio de mercadorias comandados por São Paulo e, a nível interno, o surgimento de centros urbanos comerciais no interior da região. Tais fenômenos, concomitantes ao programa Marcha Para o Oeste, definiram novos rumos para Goiás em função da urbanização e da articulação mercantil inter-regional (Estevam, 1998, p.104 e 105).

O Estado de Goiás, como já foi visto, vivia em constante processo de urbanização, devido a sua inserção no mercado comercial capitalista. Os municípios goianos se multiplicavam em número, com a Assembléia Legislativa votando em quase todas suas seções, a criação de novos municípios.

O município de Itaberaí pouco podia fazer no sentido de evitar a elevação do Distrito de Cruzeiro do Sul à cidade, apesar de não ser simpático à idéia, uma vez que em produção e em contingência o distrito já quase alcançava o município-sede. A briga maior se referia à delimitação da área que seria do recém-criado município. Nesse sentido, é que fez valer a ação do senhor Bernardo Lobo, segundo nossos entrevistados, era homem valente, decidido, sempre disposto a brigar pelas causas do município. Como afirma senhor Chafi José, “chegou a precisar da companhia de jagunços para demarcar as terras do município de Itauçu, principalmente a região de Salobro (Araçu), terras boas que o município de Itaberaí não queria perder”.

A Assembléia Legislativa do Estado de Goiás, em terceira discussão da ordem do dia 06 de outubro de 1948, aprovava e elevava o distrito de Cruzeiro do Sul à categoria de Município. O Diário Oficial do dia 20 de outubro de 1948 (quarta-feira), publicava a Lei nº 175, de 11 de outubro de 1948, que criava o município de Itauçu, assinada pelo então Governador de Goiás, Jerônimo Coimbra Bueno. Esta lei, em seu Art. 1º, incisos I, II, III e IV, instituía as divisas do novo município com os municípios de Itaberaí, Jaraguá, Inhumas, e Anicuns, ditando os marcos divisórios naturais. Limites

estes, hoje bastante modificados, pelo fato de haverem sido emancipados nesta área, os povoados de Salobro (Araçu) e Taboca (Avelinópolis).

A palavra “Itauçu”, que em sua lei de criação continha um acento agudo na letra “u”, significa na língua tupi-guarani, Ita = Pedra, Uçu = Grande, logo, Itauçu = Pedra Grande.

Uma vez emancipado o município, o senhor Bernardo indicou para ser nomeado como Prefeito de Itauçu, um cidadão de muito respeito na cidade, de nome Miguel Ferreira Freire, até que se procedesse em condições legais, a primeira eleição para escolha do prefeito e dos sete vereadores.

O Art. 2º da Lei No. 175 que criou o município de Itauçu determinava que este constituía Termo da Comarca de Inhumas, condição esta que permaneceu até que em 14 de novembro de 1952, quando, pela Lei nº 702, foi criada sua própria Comarca, cuja instalação solene aconteceu no dia 01 de maio de 1953, sendo o seu primeiro Diretor, o Juiz Dr. Osvaldo Costa.

Como não podia ser diferente, o prefeito nomeado apenas conduziu por um curto período o processo de organização administrativa, até que, como previa o Art. 4º da Lei nº 175 de 11 de outubro de 1948 acontecessem as primeiras eleições para os poderes Executivo e Legislativo no recém-criado município. E, mais como forma de reconhecimento pelo trabalho prestado a este novo município, o senhor Bernardo de Oliveira Lobo, foi o primeiro prefeito eleito para um período de quatro anos, ou seja, de 23 de abril de 1949 a 22 de abril de 1953.

Na atualidade, é perfeitamente observável, na maioria das famílias residentes no município de Itauçu, que elas sejam oriundas do Estado de Minas Gerais, onde mesmo com a emigração de muitas famílias, após findar o período de expansão da fronteira agrícola, nas primeiras décadas do século passado, ali insistem em permanecer buscando sobrevivência ainda na cultura tradicional. A herança dos hábitos alimentares mineiros, bem como suas culturas, estão presentes em todos os lugares da região, tanto na zona rural quanto na zona urbana.

ABSTRACT

COELHO, José Braga. From Catingueiro Grande to Itauçu: the formation of an urban area. *Temporis(Ação)*; Goiás, v.1, n.7, Jan/Dez. 2003

This text relates the urban area formation of the district of Itauçu, in the first half of the 20th Century. And, to better understanding, how the urbanization process occurred in the interior of Brazil, specifically in the interior of Goiás, as well emphasizing the period of mineral extrativism, the expansion of coffee production and the implantation of the railway in Goiás, which were the factors that helped in different ways the urban formation and the occupation of empty areas, consolidating with the occupation of the fertile lands of Mato Grosso Goiano.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Maurício de Almeida. In. *Explorações geográficas: recursos no fim do século*. Org. Iná Elías de Castro. Rio de Janeiro, Bertran Brasil, 1997.

BARREIRA, Celene Cunha Monteiro Antunes. *Região da estrada do boi: usos e abusos da natureza*. Goiânia: Ed. Da UFG, 1997.

BORGES, Barsanufô Gomides. *O despertar dos dormentes: estudo sobre a estrada de ferro de Goiás e seu papel nas transformações das estruturas regionais: 1909-1922*. Goiânia: Cegraf, 1990.

_____. *Goiás nos quadros da economia nacional: 1930 – 1960*. Goiânia: Ed. Da UFG, 2000.

CASTRO, Derval de. *Annaes da Comarca do Rio das Pedras*. São Paulo-SP: Duprat, 1933.

ESTEVAM, Luís. *O tempo da transformação: estrutura e dinâmica da formação econômica de Goiás*. Goiânia: Ed. do Autor, 1998.

FERREIRA, Ignez Costa Barbosa. In *Fronteiras*. Org. Catherine Aubertin, Brasília, Ed. da UNB, 1982.

FURTADO, Celso. *Formação econômica do Brasil*. 26ª Ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1997.

GOMES, Horieste. *A produção geográfica em Goiás*. Goiânia: Ed. da UFG, 1999.

_____. *Geografia: Goiás / Tocantins*. Goiânia: UFG, 1993.

MOREIRA, Ruy. *Formação do espaço agrário brasileiro*. São Paulo: Brasiliense, 1990.

PALACÍN, Luís, MORAES, Maria Augusta de Santana. *História de Goiás*. 6ª Ed. Goiânia: Ed. Da UCG, 1994.

PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo*. 23ª Ed. São Paulo: Brasiliense, 1999.

RAMOS, Hugo de Carvalho. *Tropas e boiadas*. 8ª Ed. Goiânia: Ed. Da UFG, 1998.

SANTOS, Milton. *O trabalho do geógrafo no terceiro mundo*. 4ª Ed. São Paulo-SP: Hucitec, 1996.

SPÓSITO, Maria Esperança Fernandes Carneiro. *A revolta camponesa de Formoso e Trombas*. 2ª Ed. Goiânia: Ed. Da UFG, 1988.

TEIXEIRA, Pedro Ludovico. *Memórias: autobiografia*. 2ª Ed. Goiânia. Livraria e Ed. Cultura Goiana, 1973.

TEIXEIRA NETO, Antônio. In. *Abordagens geográficas de Goiás: o natural e o social na contemporaneidade*. Org. Maria Geralda de Almeida. Goiânia: IESA-UFG, 2002.