



A Estrada de Ferro Goyaz e seus Impactos na Cidade de Ipameri e no Estado de Goiás (1913-1930)

Hamilton Afonso de Oliveira¹

Hudson Carneiro de Paiva²

Resumo: O objetivo deste artigo é mostrar a importância da ferrovia no desenvolvimento econômico e social do Estado de Goiás e para a cidade de Ipameri em particular, aonde os trilhos da estrada de ferro chegaram em 1913. Importante invenção do início do século XIX, a estrada de ferro se tornou conhecida por carregar, além de vagões com mercadorias e pessoas, valores e princípios, contribuindo para a disseminação do desenvolvimento econômico e social, calcados na ideologia do progresso capitalista. A estrada de ferro reduziu as distâncias entre lugares, permitindo o acesso mais rapidamente entre os centros produtores e os mercados consumidores, ao mesmo tempo em que conectou modos de vida e características culturais, contribuindo decisivamente para moldar a atual sociedade de consumo de massa.

Palavras-Chave: Ferrovias. Economia. Goiás. Ipameri/GO.

The Goyaz Railroad and its Impacts in the City of Ipameri and in the State of Goiás (1913-1930)

Abstract: The objective of this article is to show the importance of the railroad in the economic and social development of the State of Goiás and to the city of Ipameri in particular, where railroad tracks arrived in 1913. Important invention of the early nineteenth century, iron has become known for carrying, besides wagons with goods and people, values and principles, contributing to the spread of economic and social development, based on the ideology of capitalist progress. The railways reduced distances between places, allowing faster access between producer centers and consumer markets, while connecting lifestyles and cultural characteristics, making a decisive contribution to shaping the current mass consumer society.

Keywords: Railways. Economy. Goiás. Ipameri/GO.

Introdução

As ferrovias foram um dos primeiros instrumentos propulsores do desenvolvimento e do progresso durante a primeira fase da Revolução Industrial, marcando “o início de uma série de inovações que caracterizam a atual era da globalização. Além de transportar mercadorias e pessoas [...] a disseminação de novos valores e princípios calcados na ideologia do progresso [...] e novos valores de uma sociedade de consumo” (OLIVEIRA, SANTOS, 2018, p. 53).

¹ Doutor em História Econômica pela Universidade Estadual Paulista Professor Júlio de Mesquita Filho (UNESP). Professor do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Estadual de Goiás (PPGHIS/UEG). Coordenador e Professor do Programa de Pós-Graduação em Ambiente e Sociedade (PPGAS/UEG). Professor de História do Brasil do curso de Graduação em História da Universidade Estadual de Goiás (UEG/Morrinhos).

² Graduando do Curso de História da Universidade Estadual de Goiás (UEG/Morrinhos).



Desse ponto de vista, a estrada de ferro pode ser considerada o prelúdio da atual era da globalização ao proporcionar a expansão do comércio e do capitalismo no mundo com a redução das distâncias geográficas que separavam os povos à medida que os trilhos se espalhavam por todos os continentes, compondo modais de transportes ao longo do século XX, interligando-se a estradas de rodagens, hidrovias, rotas marítimas e navegação de cabotagem, portos e aeroportos, fazendo com que, de acordo com Eric Hobsbawm (2001, p. 62), o mundo se tornasse menor e “a história mundial”.

Tendo seu início na Europa localizado ainda na primeira década dos 1800, no Brasil as ferrovias começaram a ser implementadas somente depois de 1850, sendo que, para o observador que estivesse passando pelo Brasil nos idos de 1860 “o Império ainda caminhava no lombo de mula”, nas palavras de Viviane Morais (2010, p. 8). Apenas nesse período as condições para a implantação das ferrovias começaram a ser construídas, sendo seu marco a aprovação do Código de Comércio de 1850.

A década de 1850 foi ainda lembrada por Antônio Cavalcanti de Gusmão (1933), para que as condições para a implantação das ferrovias só passaram a fazer parte do horizonte das autoridades imperiais quando constataram que “as primeiras estradas de ferro de grande penetração não podiam prescindir do apoio material do Estado” (GUSMÃO, 1933, p.8). Para tanto foi aprovada a Lei n. 641, de 26 de junho de 1852, que permitia a concessão, com garantia de juros às empresas que se constituíssem para construir e explorar estradas de ferro no território nacional. A referida lei acabou servindo de base para a concessão de privilégios a empresas concessionárias para outras regiões do Brasil.

Para Odilon Matos (1990), é importante pensar que o ambiente para a realização dos empreendimentos ferroviários no Brasil a partir de 1850 deveu-se, principalmente, a dois fatores:

De um lado, porque a situação política do país tornou-se mais estável, com o fortalecimento da ordem pública interna e, de outro, porque a extinção do tráfico de escravos pela Lei Eusébio de Queiroz, daquele ano, deixou livres muitos capitais até então empregados no comércio negreiro (MATOS, 1990, p. 11-12).

O primeiro trecho de linha férrea foi inaugurado em 30 de abril de 1854, que deu origem a Estrada de Ferro Petrópolis, financiada pelo Barão de Mauá - sem subsídio algum do Estado – um trecho de 14,5 quilômetros que se estendiam da estação Mauá, na margem da baía da Guanabara até a Serra dos Órgãos na estação Fragoso (GUSMÃO, 1933). Na inauguração deste primeiro trecho, Mauá na solenidade de inauguração do referido trecho, em discurso direcionado ao Imperador D.



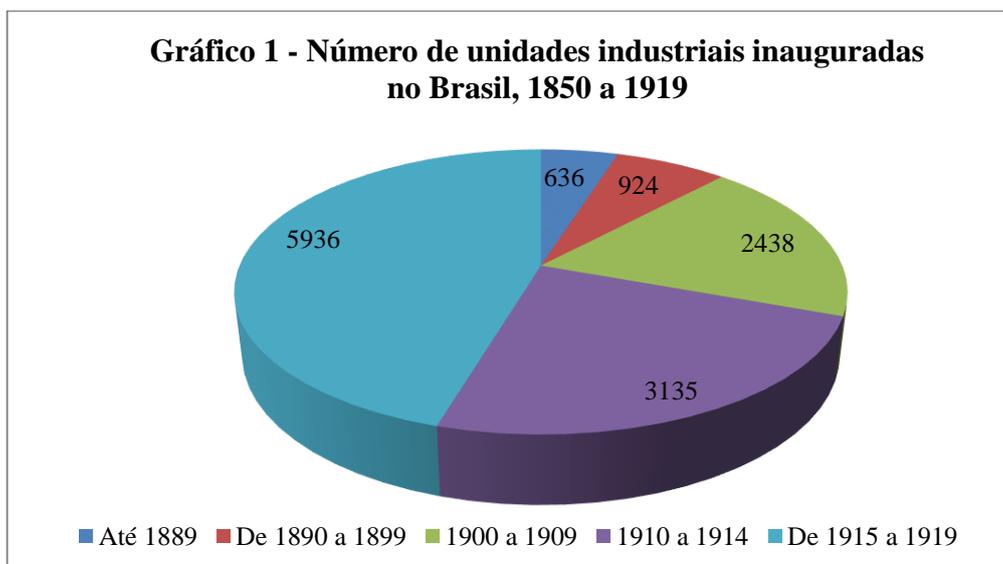
Pedro II, reiterou que era “o primeiro passo na realização de um pensamento grandioso. Esta estrada Senhor, não deve parar, e se puder contar com a proteção de Vossa Majestade, seguramente não parará mais” (MATOS, 1990, p. 66).

Entre os anos de 1854 a 1874 foram inaugurados novos trechos de estradas de ferro, as pontas dos trilhos das quais partiram as principais malhas ferroviárias que se consolidaram na primeira metade do século XX. Ao longo do período de quase 80 anos (1854-1832) a extensão da malha ferroviária saltou de 14,5 quilômetros para quase 33 mil quilômetros.

Para Maria Lúcia Lamounier (2012), com a consolidação da produção de café no Estado de São Paulo, este se tornou o estado com o maior número de empreendimentos ferroviários, não apenas contribuindo para a expansão da produção cafeeira, como também para o desenvolvimento de outras atividades produtivas ligadas à agricultura e pecuária e sendo decisivo para o surgimento do parque industrial paulista. A autora aponta que as ferrovias:

[...] provocaram uma verdadeira revolução na economia cafeeira [...] permitiram a rapidez de comunicação, fretes mais baixos, maior capacidade de transporte e melhor conservação do produto, o que facilitava a obtenção de melhores preços no mercado internacional. [...] **a ferrovia**, combinados com três elementos permitiram a ampliação do mercado interno, a urbanização, a diversificação dos investimentos e de atividades econômicas (LAMOUNIER, 2012, p.39-40, grifos nossos.).

Concomitantemente à instalação e ampliação do sistema ferroviário brasileiro, o comércio, indústria e a urbanização começaram a ganhar maior fôlego no Brasil, sobretudo, a partir do advento da República em 1889.



Fonte: Recenseamento Geral do Brasil – Elaboração dos Autores (2018)



Conforme nota-se no Gráfico 1, até 1889 foram abertas apenas 636 unidades industriais no Brasil; em apenas 10 anos de governo republicano (1890 a 1899), foram instaladas no país 924 novos estabelecimentos industriais. Já no novo século, foram contabilizados entre 1900 e 1909 2.438 novos estabelecimentos e entre 1910 e 1914, no limiar a Primeira Grande Guerra, 3.135 unidades fabris. No período de 1915 a 1919 foram 5.936 novos estabelecimentos industriais, principalmente devido à política de substituição de importações, causada pelo advento da Primeira Guerra Mundial.

A relação entre o crescimento da indústria brasileira e a circulação de produtos que as ferrovias possibilitaram pode ser percebida no volume das exportações para o mercado internacional, que crescia na mesma proporção da ampliação da malha ferroviária. Em 1900:

[...] as estradas de ferro transportaram para o porto de Santos 2.230.913 toneladas; em 1920, foram exportadas 8.187.139 toneladas um crescimento médio de 12% ao ano. O número de passageiros de 8.515.226 em 1900 subiu para 17.867.018 em 1920, um aumento médio anual de 20%. [...] O valor do comércio internacional foi de £ 15.087.735 libras em 1900, chegou em 1924a £ 76.023.223 libras, com o acréscimo anual de 17% (A INFORMAÇÃO GOYANA, 1925, p.1038).

É dessa forma que entendemos que a expansão da rede ferroviária e da indústria brasileira se deu no mesmo contexto histórico, o da expansão nacional e internacional dos mercados, incentivada pelas economias centrais do capitalismo, especialmente, pela Inglaterra a partir de 1850. Os resultados, no Brasil, rapidamente foram notados e a ferrovia passou a ser vista com grande entusiasmo pelas autoridades brasileiras pouco depois da década de 1870, que a consideraram, de acordo com Hamilton Oliveira (2016, p. 34) “uma verdadeira máquina do progresso e de despertar a civilização”.

No interior do país a chegada da ferrovia demorou um pouco mais. Apenas ao longo da década de 1880 em diante que a ideia de se trazer a estrada de ferro para Goiás se tornou objeto de consideração dos políticos goianos, interessados em expandir o alcance de sua produção econômica, prejudicadas, em sua visão, “pela ausência de meios de transportes mais rápidos e eficientes” (OLIVEIRA, 2016, p. 34).

A Estrada de Ferro Goyaz e seus Impactos em Goiás

Oliveira (2016) mostra como, em 1881, o presidente provincial Leite de Moraes já mencionara, em seu relatório anual, a necessidade de melhorar os deslocamentos como forma de alavancar a produção econômica de Goiás; aparentemente, as autoridades políticas de Goiás



acreditavam que a estrada de ferro, por si só, poderia solucionar todos os problemas do Estado, trazendo o desenvolvimento e o progresso.

Além de Leite Moraes, Rodolpho Gustavo da Paixão, em 1891, e Francisco Leopoldo Jardim, em 1896, também destacaram o que consideravam o caráter indolente do habitante goiano, e a necessidade de se criar as condições para o desenvolvimento, que passava pela adoção de melhorias no transporte das mercadorias, ligando Goiás aos mercados consumidores. Na visão dos presidentes mencionados, a chegada da ferrovia também estava ligada a um elemento civilizador.

Lima Paixão deixa isso claro ao argumentar que “ao ouvir o sibilo da locomotiva [...] o miserando silvícola, o índio cruel e indolente [...] há de ser chamado para o convívio social tornando elemento apreciável à lavoura” (PAIXÃO, 1891apud OLIVEIRA, 2016, p. 37). Para Leopoldo Jardim, a ausência de meios de transportes rápidos e eficientes era o fator fundamental para a proliferação em Goiás de “homens sem ambições que se contentam estritamente com a satisfação de suas necessidades de uma vida sem conforto” (JARDIM, 1896apud OLIVEIRA, 2016, p. 38).

Desde que foi levantado o desejo que os trilhos da estrada de ferro chegassem a Goiás em 1881 foram necessários esperar quase 40 anos para que se concretizasse. Afinal não havia expectativas reais de crescimento econômico e de mercado consumidor nas terras goianas que garantissem a viabilidade financeira de uma ferrovia devido à baixa densidade demográfica e, por conseguinte, um mercado consumidor muito restrito diante de uma diminuta população goiana predominantemente rural e com uma cultura de autossustentação em que o dinheiro, quando existia, concentrava nas mãos de poucas famílias. Isso se devia à hesitação da interiorização dos trilhos da Ferrovia Mogiana pelos seus diretores, pelos prejuízos que já haviam tido no trecho que passava em Minas Gerais e que, por isso, se esquivavam:

[...] em dar continuidade ao prolongamento da ferrovia até o estado de Goiás, mesmo tendo o privilégio de concessão assegurado desde 16 de julho de 1890 [...] nunca se sentiram motivados a se arrisarem em nova aventura, pois tinham consciência da inviabilidade financeira do tráfego (OLIVEIRA, 2016, p. 39).

Não apenas o trecho da estrada de ferro que passava em Minas Gerais dava prejuízo. Oliveira (2016) mostra que vários outros empreendimentos não eram inicialmente viáveis economicamente, principalmente pela falta de planejamento criterioso e técnico, sobretudo quando os interesses pessoais, políticos e econômicos de determinados grupos prevaleciam. Ernesto Antonio Cunha (1909)



mostrou que, na primeira década do século XX a Estrada de ferro Paulo Afonso, cujos trilhos cortavam regiões secas e estéreis dos sertões da Bahia, Pernambuco e Ceará era deficitária.

Esse foi o período em que, finalmente, os trilhos da Estrada de Ferro Goyaz chegaram a Goiás: em Catalão a inauguração se deu em 1909 e em Ipameri em 1913. A estrada de ferro, “avançando matas, rios e transpondo serras e desfiladeiros [...] **gradativamente**, passou a estar presente em localidades que, por vezes, não tinha razões de estar e nem tinha o que transportar” (OLIVEIRA, 2016, p. 34, grifos nossos). A região por onde passava os trilhos da Estrada de Ferro Goyaz, tinha baixa densidade demográfica, portanto, o mercado produtor e consumidor era muito restrito. Tratava-se de um trecho em que as receitas auferidas com o transporte de mercadorias e pessoas, por um longo período, não seriam suficientes para arcar com as despesas, cabendo, portanto, à União ou ao Estado de Goiás arcar com os prejuízos.

Na linha Formiga/São Pedro Alcântara, conforme dados do Censo Demográfico de 1908, havia uma população estimada de apenas 95,5 mil habitantes. Na região Araguari/Catalão não chegava a 80 mil habitantes e no trecho de ramal a ser construído de Catalão/Anápolis havia apenas duas cidades Ipameri – com 10,8 mil habitantes – e Anápolis – com 8,6 mil habitantes. Cerca de 80% da população viviam no campo tendo na pecuária e agricultura extensivas as principais atividades econômicas. Sem qualquer aprimoramento técnico produzia apenas o necessário para satisfazer as necessidades básicas de consumo familiar e local.

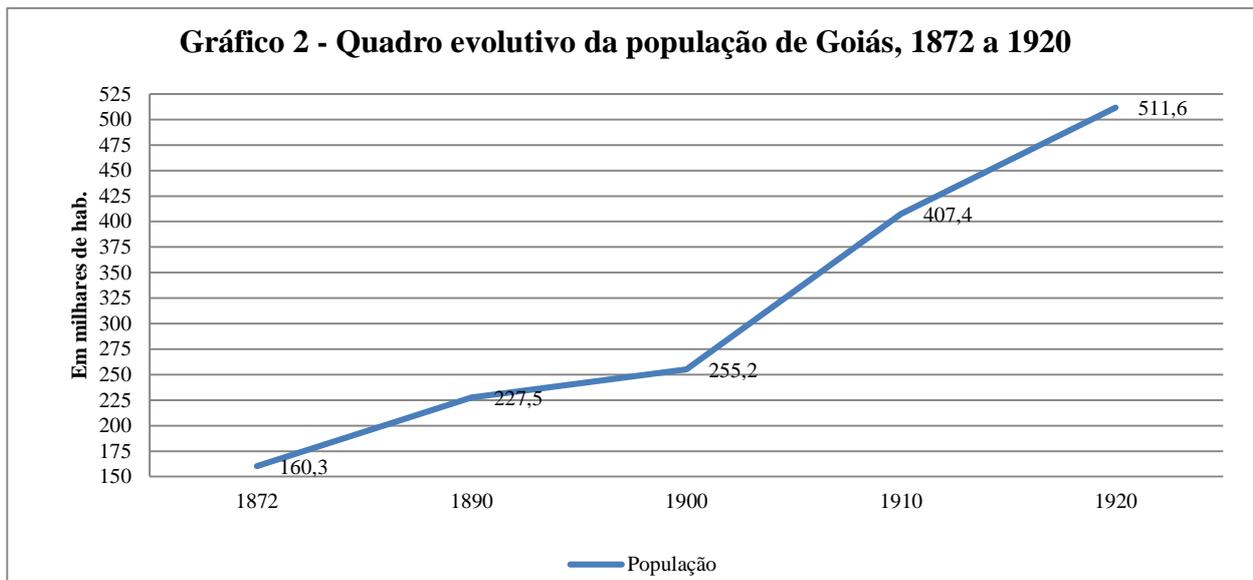
O que havia era uma perspectiva futura de progresso e desenvolvimento que a ferrovia poderia proporcionar à medida que avançasse pelas terras do sudeste goiano que, paradoxalmente, era a região mais despovoada de Goiás naquele tempo. Na perspectiva do espírito da aventura e do desbravamento do Brasil, ao longo do século XIX e primeiras décadas do século XX, a ferrovia – e depois, o automóvel e as rodovias – foi vista com grande entusiasmo pelas autoridades e pela intelectualidade brasileira da época que a considerava como uma verdadeira máquina do progresso e seria a responsável por despertar o progresso e civilização na região do Cerrado.

Inserido em um contexto marcado pelo rápido crescimento dos mercados que se inter-relacionam e com a ampliação da malha ferroviária no mundo que tinha como objetivo, atender aos interesses das economias centrais do capitalismo, cuja finalidade principal era ampliação do mercado consumidor para os produtos industrializados e, por outro lado, o fornecimento de matérias-primas e produtos agropecuários para abastecimento das economias urbanas e industriais do capitalismo



nacional e internacional. Nesta perspectiva, de certa forma o projeto de expansão ferroviária através da Estrada de Ferro Goyaz foi eficiente e promoveu o desenvolvimento econômico e, conseqüentemente, repercutiu no aumento da arrecadação e no crescimento demográfico do Estado de Goiás.

Conforme se percebe no Gráfico 2, a população de Goiás dobrou entre 1900 a 1920, passando de 255,2 mil para 511,6 habitantes. A partir de 1915 intensificaram também, os investimentos na construção de estradas de rodagens interligando os municípios mais afastados aos entroncamentos ferroviários. Cidades mesmo distantes das estações ferroviárias como Jataí, Mineiros, Morrinhos, Pouso Alto (atual Piracanjuba), Rio Verde e Santa Rita do Paranaíba (atual Itumbiara) tiveram um crescimento demográfico estável ao longo do período. Além disso, houve o crescimento econômico expressivo das cidades de Morrinhos, Santa Rita do Paranaíba (Itumbiara), Rio Verde e Pouso Alto, além da pecuária, já figuravam entre os dez maiores municípios produtores de grãos em 1920, mesmo relativamente distantes de ramais ferroviários (CAMPOS, 2003).



Fonte: Recenseamento Geral do Brasil (1920) e Anuário Estatístico do Brasil (1908-1912) – Elaboração Autores (2018)

Se a intenção das autoridades da época era fomentar o crescimento demográfico e econômico no sudeste goiano, conforme dados econômicos do Censo de 1920, pode se dizer que a ferrovia cumpriu o seu papel. Somente a população da região da Estrada de Ferro Goyaz saltou de 22 mil habitantes, no ano de 1900, para mais de 100 mil habitantes em 1920, com o “crescimento expressivo das cidades existentes e o surgimento de novas cidades (Vianópolis, Urutaí, Pires do Rio) à medida



que os trilhos foram se aproximando da cidade de Anápolis” (OLIVEIRA; NATANE, 2018, p. 63-64).

De acordo com Hilma Brandão (2005), a relativa modernização dos lugares por onde os trilhos passavam inspirou, também, outras localidades mais distantes a adquirirem hábitos sociais e culturais originários dos grandes centros urbanos. Dessa forma:

[...] o trem foi representado no Brasil como nos demais países, o grande condutor da civilização e veículo de integração nacional [...] um símbolo do progresso e da civilização que molda novos hábitos, entre eles o de medir o tempo pelo relógio, colocados nas estações, que substituiu o tempo natural, medido pelo sol e pelo sino da igreja (BRANDÃO, 2005, p. 33).

Novos hábitos de consumo tipicamente urbanos, gradativamente, foram sendo incorporados na vida cotidiana de uma sociedade agrária que, até então por conta do difícil acesso, mantinha nos lares das vilas, povoados e fazendas poucos utensílios de cobre e ferro, além de serem raras as famílias que possuíam pratarias e utensílios de vidro e de cerâmica industrializada entre utensílios de cozinha. Produtos que somente começaram a aparecer com maior frequência nos inventários *post-mortem* do sul de Goiás, a partir de 1870, “utensílios de ferro teve um acréscimo de 700%, saltando de 75 para 525 utensílios arrolados entre os anos de 1901 a 1910, já os utensílios de cobre cresceram 201% com um salto de 90 para 181 unidades entre os anos de 1911 a 1930” (OLIVIERA; SANTOS, 2018, p. 57).

Da mesma forma outros utensílios passaram a fazer parte do mobiliário das residências das famílias mais abastadas, como por exemplo, os canapés, as cadeiras de palhinha, máquinas de costura, relógios, moinhos de moer café, lampiões a querosene e utensílios de alumínio. A madeira, antes da chegada destes utensílios de origem industrial, era a matéria prima do pouco mobiliário que era encontrado nas residências, fabricado nas pequenas oficinas de carpintaria local. A partir de 1870, com o acesso a ferramentas mais sofisticadas, houve incremento na fabricação de móveis de uso doméstico, bem como, a importação desses produtos de outras localidades, como por exemplo, os canapés, cadeiras de palhinha, sofás, guarda-roupas e cômodas, oriundos dos médios e grandes centros urbanos de São Paulo e do Rio de Janeiro e que começavam a chegar a Goiás com mais frequência pelos trilhos da estrada de ferro.

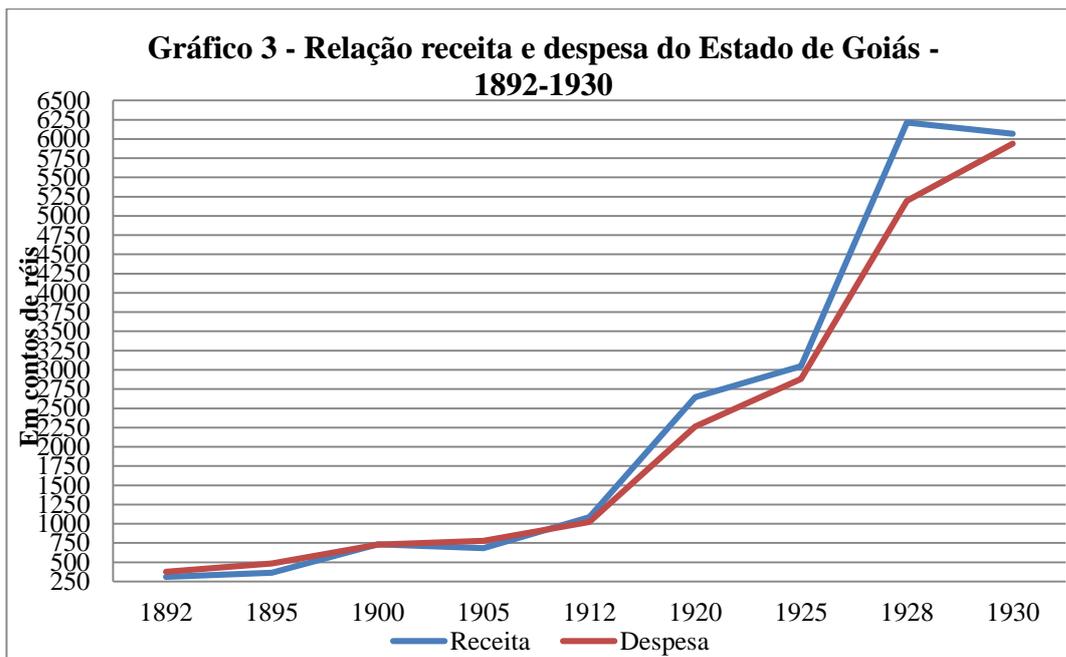
O crescimento da produção e do consumo foi fundamental para o aumento da arrecadação do Estado de Goiás, expressivo entre os anos de 1892 a 1930, a ponto de os governos terem



conseguido quitar as dívidas com credores em 30 de julho de 1915, conforme o Decreto Lei n.º 520 expedido no mesmo dia. Poucos anos depois, em 1918, a situação era plenamente favorável e:

Goyas não deve cousa alguma, quer interna quer externamente, está com o seu funcionalismo pago em dia e tem em cofre um saldo em dinheiro de 1.154:403\$482 réis, não incluída a arrecadação junto à Estrada de ferro e vários recolhimentos de abril último no valor de 62 contos já conhecidos, mas, ainda não entregues à Secretaria de Finanças (A INFORMAÇÃO GOYANA, 1918, p. 350).

De 1912 até 1930 – ao contrário da realidade das administrações públicas atualmente –, as administrações goianas conseguiam cobrir as despesas orçamentárias do Estado e, na maioria dos anos, deixaram saldo orçamentário expressivo no orçamento para os anos subsequentes e as futuras administrações que assumiam a gestão do Governo. Isso se percebe na análise do gráfico 3, no qual se pode observar, ainda, que no mesmo período, a receita arrecada saltou de 1.022 contos de réis para 6.215 contos em 1928, com uma pequena retração nos dois anos finais do período analisado, devido aos efeitos da Grande Crise de 1929, mesmo assim permanecendo superavitário.



Fonte: A Informação Goyana (1931) – Elaboração dos Autores (2018)

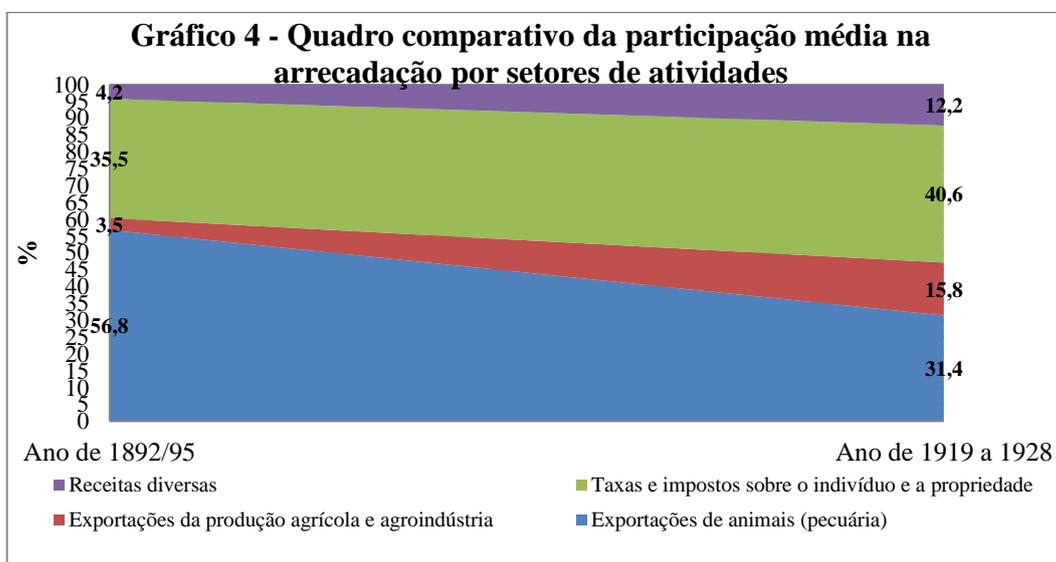
Conforme os dados da arrecadação do Estado de Goiás entre os anos de 1892 a 1928, a presença da Estrada de Ferro Goyaz, pode ter contribuído por haver uma maior diversificação da produção e na geração de divisas ao estado com a inserção de novas atividades econômicas ligadas à produção de excedentes para a exportação. A Estrada de Ferro viabilizou a instalação das primeiras indústrias em Goiás, a partir de 1914, e tornou a produção agrícola viável à exportação, bem como,



estimulou o início da produção fabril com as primeiras exportações de produtos industrializados da pecuária e agricultura. Estas chegaram a representar 9% da arrecadação estadual em 1928 e o aumento da produção agrícola passou a representar, em média, no período de análise em 10% da arrecadação estadual.

Houve também o incremento das indústrias derivadas das atividades extrativistas, com destaque para a exportação de cristais, de madeiras e o surgimento das primeiras fábricas (olarias) de fabricação de telhas e tijolos, que, embora contribuísse com menos de 1%, já despontavam como atividades econômicas viáveis. Da mesma forma, indústria da construção civil começou a ser impulsionada à medida que pela estrada de ferro chegava novos conhecimentos, técnicas e modelos e materiais de construção originários dos grandes centros urbanos do Brasil e, até mesmo, da Europa.

A diversificação da produção se refletiu na arrecadação de Goiás. O Gráfico 4 mostra que, apesar de aumentar em números absolutos, a pecuária perdeu um pouco do espaço como produto de exportação, saindo de 56,8% nos anos de 1892/95 para 31,4% no período de 1919 a 1928. Nos mesmos períodos analisados, a agricultura e a agroindústria saltaram de 3,5% para 15,8%; a arrecadação sobre terra aumentou de 35,5% para 40,6%; e as receitas diversas, passaram de 4,2% para 12,2%³.



Fonte: Mensagens Presidentes Província ao Congresso Legislativo Goiás (1893 a 1929) – Elaboração Autores (2018)

³ Nas receitas diversas, incluem-se os impostos arrecadados na venda de terras devolutas, taxas de medições de terras e outros tipos de transações imobiliárias, o que revela que a terra estava deixando de ser um *domínio patrimonial* de uso comum para se tornar propriedade individual de uso privado nos moldes de uma sociedade urbana, industrial e capitalista.



Dentre todas as atividades econômicas fundamentais para o expressivo crescimento do Estado, destaca-se a produção agrícola. Antes quase inviável como atividade comercial, passou a ser viável dado o emprego das ferrovias para sua exportação. Goiás teve um crescimento expressivo, para o período, nas exportações de arroz, café, açúcar e feijão, bem como, da produção industrial ligada à produção de carnes e derivados. Porém, houve o aumento da participação de taxas e impostos sobre o indivíduo a propriedade, com destaque para taxas de transmissão de propriedade, que representava em média 18,3% da arrecadação geral do estado de Goiás no período, seguido por impostos sobre indústria e profissões e do imposto rural que começou a ser cobrado a partir de 1922.

A Estrada de Ferro Goyaz pode ter criado, também, expectativas de cunho especulativo, especialmente, sobre a terra e terrenos urbanos que ficavam circunscritos às proximidades dos ramais ferroviários, bem como, nas localidades relativamente próximas que já encontravam interligadas pelas estradas de rodagens à medida que parte da produção já eram transportadas pelos primeiros caminhões Ford ou Chevrolet que já circulavam as terras goianas na década de 1920 aumentando as expectativas de produção, consumo e, também, de especulação.

A Estrada de Ferro Goyaz no Desenvolvimento da Cidade de Ipameri

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

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

Pelas tensões sociais criadas com a expropriação de antigos posseiros e fazendeiros [...] e pela elevação do preço da terra [...] a penetração em território goiano à procura de terras para



a agropecuária, a preço mais acessíveis, sendo essa migração o resultado lógico do alargamento da fronteira agrícola rumo a o interior do país (BORGES, 1990, p. 54).

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

Foi impulsionada pelo fortalecimento da lavoura canvieira, a partir de meados do século XVIII fez surgir uma sociedade rica, monocultora e escravista que contribuiu para a redução da pequena propriedade rural de subsistência, provocando o deslocamento do roceiro e do pequeno proprietário para as zonas de fronteira colonizadora (BRIOSCHI, 1991, p. 44).

Segundo Oliveira (2006) a ocupação do então sul de Goiás ocorreu em um momento de crise da mineração e de um novo reordenamento econômico que foi construído a partir da chegada da Família Real portuguesa ao Brasil em 1808 que, deslocará o principal eixo econômico que se concentrava na região Nordeste para o Sudeste, ao se instalar no Rio de Janeiro e promover a abertura dos portos e a elevação do Brasil a Reino Unido de Portugal. Medidas que criaram “novas oportunidades para o desenvolvimento de uma produção de exportação e, por outro lado, ampliaram o mercado consumidor interno e conseqüentemente estimulou a produção para o abastecimento **de novas** demandas do mercado interno” (OLIVEIRA, 2006, p. 27, grifos nossos). Nesta perspectiva “a população do Rio de Janeiro dobrou entre 1808 e 1822, passando de 50 mil para 100 mil habitantes, o que aumentou as possibilidades para os agricultores e criadores de Minas Gerais” (OLIVEIRA, 2006, p. 28).

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

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

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



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

Como a maioria das localidades brasileiras sua origem repousa em relatos de tradições de cunho católico, seus primeiros moradores ali se fixaram em função da exploração das férteis terras do rio Veríssimo, rio Corumbá e rio do Braço e supõe-se que expulsaram os últimos remanescentes indígenas Caiapós que viviam na região. Segundo João Veiga:

[...] à margem esquerda do Vai-Vem, afluente do Veríssimo, ergueram-se desordenadamente, as primeiras moradias ao redor da casa grande da fazenda Vai-Vem, cujo topônimo decorre do aludido curso d'água. Os documentos paroquiais, os autos de inventários e a tradição autorizam a concluir que a origem do conglomerado, do arraial do Vai-Vem remonta, mais ou menos, ao ano de 1816 (VEIGA, 1965, p. 45).

E Veiga contribui, também, para que se conheça o processo histórico da ocupação e formação do povoado que viria se tornar o município de Ipameri:

1812-1816 - Sertão do São Marcos, distrito do Arraial de Nossa Senhora da Conceição, minas de Santa Cruz, da comarca de Vila-Boa de Goiás;
1824 - Fazenda Vai-Vem, julgado do Arraial de Nossa Senhora da Conceição, minas de Santa Cruz, da comarca de Vila-Boa de Goiás;
1828 - São Marcos, julgado de Santa Cruz, comarca do Sul da Província de Goiás;
1830 - Arraial de Nossa Senhora da Conceição, termo do Vai-Vem, da vila de Catalão, comarca de Santa Cruz da Província de Goiás;
01/04/1833 - Distrito do Vai-Vem, pertencente à Vila do Catalão (Resolução do conselho do Governo da Província de Goiás);
31/07/1845 - Distrito do Vai-Vem, pertencente ao Catalão (Lei Provincial nº 2, de 31 de julho de 1845);
28/07/1858 - Município de Entre-rios, com sede no Arraial do Vai-Vem (Lei Provincial nº 17 de 28/07/1858);
01/08/1863 - Distrito do Vai-Vem (Resolução nº 352 de 01/08/1863);
12/09/1870 - Restauração do Município de Entre-rios, com território desmembrado de Catalão (Lei Provincial nº 446 de 12/09/1870);
10/10/1873 - Reinstalação do Município de Entre-rios;
15/04/1880 - Elevação à categoria de cidade (Lei Provincial nº 623 de 15/04/1880);
26/03/1904 - Mudança do nome de Entre-rios para Ipameri (Lei Estadual nº 42 de 26 de março de 1904) (VEIGA, 1994, p. 30).

Analisando os dados fornecidos pelo autor, é possível perceber que o surgimento da localidade se deu em função da produção agrícola e pastoril e que os mineiros foram percussores dos primeiros habitantes. Oliveira (2006, p. 17) relaciona o início do processo de ocupação efetiva do



território que compreende a cidade de Ipameri com a “[...] expansão da pecuária extensiva e de agricultura voltada para o abastecimento familiar, local e regional que incentivaram o processo migratório, a ocupação e fixação de colonos nas regiões mais interioranas incorporando novas áreas e ampliando as fronteiras do território brasileiro”.

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

Segundo Campos Júnior (2014) entre as lideranças destas novas famílias hegemônicas estava o coronel Vicente Marot, que chegou a Ipameri entre os anos de 1911 e 1912, como administrador da construção da extensão do ramal da Estrada de Ferro Goyaz, inaugurada em 1913. Em seguida, o coronel Marot acabou se estabelecendo na cidade e foi, posteriormente, indicado pela população local para o cargo de intendente municipal, cargo que ocupou de 1919 a 1923 (VEIGA, 1994). Além disso, se tornou, também, o principal fornecedor de lenha para a Estrada de Ferro Goyaz e foi responsável pela transferência do 6.º Batalhão de Caçadores de Vila Boa, antiga capital, para Ipameri em 1922. Nos jornas da época, segundo Brandão (2005), era considerado impulsionador do progresso e do crescimento da cidade.

As mudanças socioeconômicas e arquitetônicas ocorridas na cidade de Ipameri, no período que vai de 1913 a 1922, foram ocasionadas principalmente pela chegada da Estrada de Ferro Goyaz e a sua permanência durante dez anos como ponto terminal desta ferrovia, que era nesta época o principal instrumento de modernização da sociedade da época. A chegada da ferrovia representou, segundo a pesquisadora Maria de Simone Kaadi (2007), a inserção da cidade no projeto civilizador e de progresso do Estado de Goiás, pois até a primeira década do século XX, a cidade “sem ferrovia, era “tipicamente rural”, **uma** parte do sertão goiano, com vida pacata; [...] **com a ferrovia** uma “cidade moderna” com características urbanas e com certo dinamismo [...] cultivadas nas lembranças dos moradores” (KAADI, 2007, p. 16-17, grifos nossos).

Uma descrição da cidade de Ipameri, durante esse período, é fornecida pelo viajante Joaquim Rosa, que ali esteve em 1917:



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

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

João Batista Carvalho (1958) enumerou os benefícios que a modernização, da qual a ferrovia foi precursora, trouxe para Ipameri:

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

Essa aceleração do processo de urbanização a partir de 1913 ficou marcado, principalmente, pelas mudanças na paisagem urbana da cidade de Ipameri, tornando-a:

A “sala de visitas⁴” de Goiás, famosa por receber, em 1913, um prolongamento da Estrada de Ferro Mogiana, vivenciou as novidades urbanas: foi a primeira cidade do Estado a contar com o sistema de energia elétrica, iluminação pública, telefone, telégrafo e cinema. Também teve, em 1921, a presença da primeira agência do Banco do Brasil no Estado, foram implantadas indústrias modernas e tornou-se um significativo centro comercial (KAADI, 2007, p. 19).

⁴ De acordo com Hilma Brandão (2005), o termo começou a aparecer nos jornais contemporâneos do início do século XX o termo “sala de visitas” é utilizado, ainda que de forma inconsciente, para apagar a imagem de sertão presente nas narrativas dos viajantes europeus, que se valem da imagem do homem sertanejo, o caipira, atrelada ao ócio, ao referirem-se ao homem goiano, em seus relatos de viagem ao Estado de Goiás. Num segundo momento, nos registros memorialísticos, o termo “sala de visitas” é utilizado como um modelo para se projetar o futuro (BRANDÃO, 2005, p. 48).



Junto com as mudanças vieram as pessoas. Ramon H. Neves (s/d) compôs um belo relato sobre os primeiros tempos da cidade após a construção da estação ferroviária. Embora relacionado a um olhar memorialista e nostálgico, o relato contribui para a imagem de uma cidade movimentada e em transformação. Afirma o autor que:

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

As mudanças e movimentações, as chegadas e partidas de pessoas de vários lugares, contribuíram para uma cena social intensa, com:

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

Os relatos de Neves são corroborados por Brandão (2005) que descreve uma Ipameri da segunda década do século XX que oferecia inúmeros atrativos, o que lhe rendia uma diversidade para além dos interesses econômicos. Indústrias nascentes que acolhiam migrantes da várias partes do Brasil e, também, de outros países, muitos fugindo dos efeitos da I Guerra Mundial em seus países de origem, caso de Portugal, Espanha e Itália, por exemplo, ou da Turquia, em fragmentação após a guerra⁵.

Esta imigração se iniciou com a chegada de portugueses, primeiro ocupados com a construção da Estrada e, depois, como criadores de gado; italianos dedicavam-se ao comércio e às atividades industriais; e os turcos-sírios, ao comércio, inicialmente como ambulantes, fixando-se

⁵ Conforme dados do Recenseamento Geral do Brasil, em 1920 foram registrados em Goiás 1.695 estrangeiros, divididos por nacionalidade: 527 da Turquia; 301 de Portugal; 276 da Itália; 192 da Espanha; 66 da Alemanha; 29 da Áustria. Somente na cidade de Ipameri foram identificados 330 estrangeiros em 1920: 147 da Turquia; 66 da Espanha; 58 da Itália; 34 de Portugal; e 25 de nacionalidades não reveladas.



depois na cidade ou região. Novamente Neves (s/d) contribui ao nomear os sobrenomes de alguns dos proprietários de lojas do período. Segundo ele:

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

Toda esta movimentação de pessoas e estabelecimentos refletiu no crescimento demográfico e na urbanização da cidade de Ipameri entre 1908 a 1920, conforme dados do Recenseamento daquele ano; sendo que o período de 1913 e 1920 foi o de maior crescimento: em 1912 o município contava 11,3 mil habitantes, apenas pouco mais de 1000 pessoas em relação ao ano de 1900; em 1920, ou seja, sete anos depois da chegada do ramal ferroviário, a população chegara a cerca de 20 mil habitantes, sendo pouco mais de 15% da população formada por estrangeiros.

Considerações Finais

Neste texto buscamos demonstrar a importância das estradas de ferro que, desde o início do século XIX, se tornou no principal meio de transporte de cargas e de pessoas no mundo. No Brasil, desde o final do século XIX, as estradas de ferro desempenharam, também, seu papel. Ao longo do tempo em que as ferrovias foram o principal meio de transporte no Brasil, e mesmo depois, compondo um modal variado de transportes, foram, além da capacidade de carga propriamente dita, portadores de mudanças sociais, culturais e econômicas. Transportaram sonhos, riquezas e esperança. Sobretudo, representaram o ideal da transformação e desenvolvimento do progresso capitalista.

Os trilhos da estrada de ferro foram fundamentais para conectar Goiás com o restante do país entre as décadas de 1880 e 1920, restabelecendo os contatos com os mercados que havia muito, desde o período minerador, não existia. A estrada de ferro ligou o Estado a São Paulo e Rio de Janeiro; dessas capitais, por outros meios; ao restante do país e, até mesmo, ao exterior. Levou mercadorias; transportou pessoas. Carregou riquezas e sonhos.

Pela porta de entrada do Estado, na região Sudeste, a estrada de ferro transformou cidades ou criou novas. No primeiro caso, a cidade de Ipameri foi um exemplo tratado nesse artigo; no segundo caso, a cidade de Pires do Rio foi uma das que surgiram dos trilhos do trem, que também



trouxeram o desenvolvimento econômico e a transformação urbana nos dois casos; também a diversidade de ritmos e sotaques, de estilos arquitetônicos e modos de vida.

Referências

- ANUÁRIO ESTATÍSTICO DO BRASIL Volume I** (1908-1912). Território e População. Tipografia da Estatística: Rio de Janeiro, 1916. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/periodicos/20/aeb_1908_1912_v1.pdf>. Acesso em: 20 ago. 2018.
- A INFORMAÇÃO GOYANA**, 15 de junho de 1918, Volume 2, n. 11.
- A INFORMAÇÃO GOYANA**, julho de 1931.
- BORGES, B. G. **Despertar dos dormentes**: Estudos sobre a Estrada de Ferro de Goiás e seu papel nas transformações das estruturas regionais (1909-1922). Goiânia/GO: Cegraf, 1990.
- BRANDÃO, H. A. **Memórias de um tempo perdido**: A Estrada de Ferro de Goiás e a cidade de Ipameri (início do século XX). 2005. 114f. Dissertação (Mestrado em História) - Instituto de História da Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2005. Disponível em: <<https://repositorio.ufu.br/bitstream/123456789/16422/1/HBrandaoDISSPRT.pdf>>. Acesso em: 11 out. 2018.
- CARVALHO, J.B. **Fragmentos da História de Ipameri**. Ipameri: Impressora e Tipografia Minerva, 1958.
- CAMPOS, F I. **O coronelismo em Goiás**. Goiânia/GP: Vieira, 2003.
- CUNHA, E. A. L. **Estudo descritivo da viação férrea do Brasil**. Organizado pela Comissão Central de Construção e Estudos de Estradas de Ferro. Rio de Janeiro: Companhia Nacional, 1909.
- GUSMÃO, A.C.A. **Estatística dos meios de transporte no Brasil**. Typ. do Departamento de Estatística: Rio de Janeiro, 1933.
- HOBSBAWM, E. **A era do Capital (1848-1875)**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.
- HOBSBAWM, E. **A era dos impérios**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2001.
- KAADI, M.S. **Joaquim Rosa**: memória e política em Goiás (1928-1934). 2007. 96f. Dissertação (Mestrado em História) - Faculdade de Ciências Humanas e Filosofia da Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2007. Disponível em: <https://pos.historia.ufg.br/up/113/o/Mariana_Kaadi.pdf>. Acesso em: 11 de out. 2018.
- LAMOUNIER, M.L. **Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX**. São Paulo: EDUSP, 2012.
- LOURENÇO, L A.B. **O triângulo mineiro, do império à república**: o extremo oeste de Minas Gerais na transição para a ordem capitalista. Uberlândia: EDUFU, 2010.
- MARINHO, R.H.R.; DANTAS, D. A formação da Estrada de Ferro Goiás e a urbanização no Sudeste Goiano na primeira metade do século XX. **Ateliê Geográfico**, Goiânia, v. 11, n. 3, dez./2017. Disponível em: <<https://www.revistas.ufg.br/atelie/article/download/53282/25621>>. Acesso em: 10 out. 2018.



Mensagens Enviadas pelos Presidentes de Província/Estado ao Congresso Legislativo de Goiás (1893 a 1929). Disponível em: <<http://memoria.bn.br>>. Acesso em: 15 de jan. 2016.

MORAIS, V.A. **Estradas interprovinciais no Brasil Central**: Mato Grosso, Goiás e Minas Gerais (1834-1870). 2010. 275f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8137/tde-29092010-154034/pt-br.php>>. Acesso em: 04 jan. 2016.

NEVES, R.H. **Sala de visitas outra vez?** Disponível em: <<http://www.ipameri.org/Literatura/artigos/SaladeVisitas.html>>. Acesso em: 11 out. 2018.

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

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

RECENSEAMENTO GERAL DO BRASIL Volume V, Indústria, 1ª parte. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv6478.pdf>>. Acesso em: 20 ago. 2018.

RECENSEAMENTO GERAL DO BRASIL, Volume IV, População, 1ª parte. Disponível no site: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv31687.pdf>>. Acesso em: 11 out. 2018.

VEIGA, J. **Ipameri histórico**. Goiânia/GO: Kelps, 1994.