

ANAIS DO  
VII SIMPÓSIO NACIONAL DOS PROFESSORES  
UNIVERSITÁRIOS DE HISTÓRIA

Organizado pelo Prof. *Eurípedes Simões de Paula*

**A CIDADE E A HISTÓRIA**

VOLUME I

LV  
Coleção da *Revista de História*  
Sob a direção do Professor  
Eurípedes Simões de Paula



SÃO PAULO — BRASIL  
1974

# A FORMAÇÃO HISTÓRICA DA CIDADE DE ANÁPOLIS E A SUA ÁREA DE INFLUÊNCIA REGIONAL (\*).

MARIA DE SOUSA FRANÇA

Do Instituto de Ciências Humanas e Letras. U.F.Go.

## INTRODUÇÃO.

A participação ativa do Município de Anápolis na evolução sócio-econômica do Estado de Goiás, notadamente a partir do terceiro decênio deste século, levou-nos à realização deste pequeno trabalho.

A cidade de Anápolis é considerada como o segundo centro urbano do Estado de Goiás. Recebe diretamente os influxos dos dois centros polarizadores da sua região, Brasília e Goiânia, dos quais está distante, 148 Km e 57 Km, respectivamente.

O Município está situado na parte sul do Estado, na Micro-região do Mato Grosso de Goiás. Possui 1.263 Km<sup>2</sup> de superfície, o que corresponde a 0,18% da área de Goiás, com altitude média de 1.000 m, a 48.º 58' e 23" de longitude e 16.º 19' 48" de latitude.

O clima é o tipo tropical de altitude, com temperatura média de 22 graus.

Sua população, pelo censo de 1970, era de 105.121 habitantes, com 86,46% na zona urbana. A densidade demográfica era de 83,23 habitantes por Km<sup>2</sup>.

Pela sua localização geográfica, a cidade adquiriu vitalidade intensa nas suas funções locais e regionais, o que se apreende ao penetrar no seu passado em busca dos fatores que condicionaram o seu progresso.

---

(\*) . — Comunicação apresentada na 2ª sessão de estudos, Equipe B, no dia 3 de setembro de 1973 (*Nota da Redação*).

Sem atingir a profundidade das mutações da vida municipal, procuramos analisar, em linhas gerais, a formação histórica da cidade de Anápolis, a sua função como polo regional e delimitar a sua área de influência.

Limitamo-nos ao período de 1870-1950, no qual se realizou a formação urbana de Anápolis e a sua especialização de centro regional de prestação de serviços.

Segundo critério próprio, subdividimos o período estudado em três fases, levando-se em conta o ritmo da ocupação e do povoamento em Goiás e no Município em foco, e as mutações sócio-econômicas e urbanas decorrentes da influência dos serviços do transporte ferroviário.

A primeira fase, compreende o período de 1870 a 1910, ou seja, do início da formação do arraial até sua oficialização na categoria de cidade, com a economia ainda fundamentada na criação de gado.

O espaço de tempo que se estendeu de 1910 a 1935, foi considerado como a segunda fase da evolução municipal. Caracterizou-se pela incrementação do processo de povoamento que deu início à agricultura comercial e à transformação da cidade em centro de sustentação da frente agrícola em formação.

Finalmente, a última fase, de 1935 a 1950, teve, como fator fundamental do desenvolvimento local e estadual, a chegada da estrada de ferro, que passou a contribuir de maneira direta e decisiva para a estruturação da economia agrícola e a transformação de Anápolis em principal centro comercial da região. Iniciou-se a sua expansão urbana e os raios de sua influência atingiram dezenas de municípios goianos.

\* \* \*

## 1. — *OS FUNDAMENTOS HISTÓRICOS DO MUNICÍPIO DE ANÁPOLIS.*

### 1.1. — ANÁPOLIS E A PRIMEIRA FASE DA SUA HISTÓRIA: 1870-1910.

A cidade de Anápolis teve sua origem no final do terceiro quartel do século passado, resultado da penetração lenta de povoadores, que se processava pelas terras do sul da província de Goiás.

Com o arrefecimento da mineração do ouro nos fins do século XVIII, a ocupação e o povoamento das extensões goianas continua-

ram paulatinamente, em função da criação do gado bovino garantida pelas possibilidades comerciais com as províncias limítrofes. O cultivo das terras e as lides artesanais atendiam às necessidades de subsistência nas fazendas e nos núcleos urbanos que representavam as fracas concentrações humanas.

Na região em que surgiria o núcleo inicial da cidade de Anápolis, as cidades de Bonfim (Silvânia), Meiaponte (Pirenópolis) e a vila de Corumbá, todas com raízes na era mineradora, no século XIX funcionavam como suportes de uma extensa e ativa área rural. Essa área era servida pela Estrada do Sudeste, uma das duas ligações da Capital da Província (a outra era a Estrada do Sul), com o Triângulo Mineiro e a Província de São Paulo. Fig. 1.

No roteiro de sua viagem pela Província de Goiás em 1819, Saint-Hilaire fez referência a diversas fazendas de instalações rústicas, disse minadas pelos trechos percorridos nos Municípios de Santa Luzia (Luziânia), Bonfim e Meiaponte, com destino a Goiás, a Capital. Aqueles estabelecimentos rurais tinham, entre um e outro, distância média de 3 1/2 léguas. No seu regresso, no percurso de Meiaponte para Bonfim, o naturalista viajante pernitoou na Fazenda das Antas onde existiam instalações de engenho de cana. Ficava distante pouco mais de 1 légua do sítio onde mais tarde nasceu a cidade de Anápolis.

Em meados do século XIX, a expansão cafeeira para os planaltos interiores do Brasil, estendendo-se da zona de Campinas para a de Ribeirão Preto e daí para a região do Triângulo Mineiro, constituiu-se em fator estimulante à penetração povoadora para Goiás, principalmente para a bacia do rio Paranaíba. Essa região passou a ter nas novas frentes de cultivo de café, um mercado em franco crescimento e mais próximo para a sua produção pastoril. De há muito que os rebanhos da região sulina da Província eram vendidos para compradores que vinham de Paracatú e de Formiga.

Os dados do Censo de 1872, mostram que os municípios goianos da porção meridional tinham expressivo povoamento em comparação com a população do centro-norte. Destacavam-se os municípios de Meiaponte, Bonfim, Santa Luzia e Santa Cruz, que em conjunto contavam 36.944 habitantes, correspondendo a 23% da população total da Província.

Nessa região de relativa concentração populacional, os fazendeiros das cabeceiras do córrego das Antas, que fazia fronteira entre os territórios de Meiaponte e de Bonfim desde 1833, festejavam

anualmente o dia consagrado a Nossa Senhora Santana, 26 de julho, em casa de Manoel Rodrigues da Silva.

Em 1870, aqueles fazendeiros doaram uma área de terras à santa, desejosos de que nela se construísse uma capela em seu louvor.

As terras doadas situavam-se à margem esquerda do córrego das Antas, nas proximidades da Estrada de Sudeste, no trecho entre Santa Luzia e Meiaponte, pertencentes a esse último município.

No mesmo ano da doação, Gomes de Souza Ramos transferiu-se de Bonfim para o local, que já contava com sete casas, iniciando em 1871 a construção da capela.

Em 1872 a povoação, que se formava delimitando o largo da igreja, contava com mais de 20 casas, o que nos permite, baseados no Censo daquele ano, estimar uma população de 120 habitantes para mais.

No requerimento que reivindicava a criação da freguesia, de 2 de maio de 1872, o primeiro Cura da Capela, o Padre Francisco Inácio da Luz afirmava que nos arredores e na povoação, viviam mais de 3.000 pessoas e que, em seis meses foram feitos 160 batizados.

Pela Lei Provincial 514 de 6 de agosto de 1873, foi criada a Freguesia de Santana das Antas. O seu território, formado com terras dos municípios de Meiaponte e Bonfim, foi constituído em 18 de junho de 1879, pela Lei 2.514. Passou a pertencer doravante ao Município de Meiaponte.

A localização do território da nova Freguesia era privilegiada, pois situava-se dentro do triângulo formado pelas estradas provinciais — a do Sudeste e a do Sul — em virtude da ligação que se dava entre elas pela estrada que ia de Santa Luzia à Vila Bela de Morrinhos. Fig. 1.

O relevo de planalto levemente ondulado, de formação areníto-cretácea, é marcado por numerosos vales umedecidos por cursos d'águas, em cujas margens a vegetação se adensa com formações arbóreas. As extensões do planalto com cobertura vegetal de cerrado e campos, com solos profundos, aparecem nas direções nordeste, leste e sueste. O restante do território fazia parte da região fisiográfica do Mato Grosso de Goiás, com matas luxuriantes, do tipo úmido, com solo de origem calcárea, de cor vermelha. O clima semi-úmido, apresenta temperatura média entre 20 e 22 graus, em decorrência da altitude do planalto, de 1.000 a 1.100 metros.

O território delimitado para a Freguesia, através de ato oficial de 1879, é banhado por águas da bacia do rio Tocantis — o ribeirão Padre Souza — e da bacia do rio Parnaíba, destacando-se os córregos do Goiás, das Antas e do Cesário, que contornavam o sítio do núcleo em formação. O córrego das Antas, avolumado pelas águas dos outros dois, corre para o rio Corumbá. Na zona de matas, salientam o rio Meia Ponte e seu afluente, o ribeirão João Leite.

Assim, Anápolis despontava numa área propícia às explorações agro-pastoris e nas proximidades da mais importante rota comercial de Goiás.

Atesta essa realidade, a mudança do nome da Freguesia em 1884 para Santana dos Campos Ricos.

Em 1882, mudou-se de Meiaponte para as Antas (assim era conhecido o arraial), José da Silva Batista (Zeca Batista), tornando-se político de grande liderança.

Em vista do crescimento da povoação, Zeca Batista encabeçou o movimento pela sua emancipação político-administrativa, contudo,

“a justa pretensão do povo antense encontrou forte oposição por parte de alguns políticos de Meiaponte. Poucas não foram as dificuldades que Zeca Batista e seus companheiros encontraram” (1).

Pela Resolução Provincial n.º 811, de 15 de dezembro de 1887, a Freguesia de Santana das Antas — cujo nome havia sido restabelecido em 1886 — foi elevada à categoria de vila, com o nome de Vila de Antas. A instalação, entretanto, só se fez em 10 de março de 1892.

Uma junta Provisória foi nomeada para organizar a administração e exercer inicialmente o governo da recém-criada vila. O Presidente da junta foi José da Silva Batista.

O povoamento e a ocupação do espaço agrícola do Município sofreram uma aceleração a partir do último decênio do século passado, com a penetração das linhas ferroviárias da Companhia Oeste de Minas, em Formiga em 1878 e da Mogiana, que chegou em Araguaí em 1892. As zonas de gado em Goiás tornavam-se mais acessíveis e suas terras mais valorizadas.

---

(1). — OLIVEIRA (João Luiz de). In “Subsídios à História de Anápolis”. Revista *A Cinquentenária*. Edição única em comemoração do Jubileu da Cidade de Anápolis. 1957.

O escasseamento na região meridional do Estado, dos surtos das febres intermitentes, que eram comuns nos vales mais úmidos, resultou da intensificação do processo de ocupação humana dessas áreas, com os estabelecimentos rurais e as povoações, sediados, com preferência, nas rasas depressões, pelas facilidades de águas, madeira, solo fértil, etc.

Uma rede de novas fazendas, arraiais e vilas, foi quebrando o caráter dispersivo do povoamento tradicional em Goiás.

Nessa onda, a Vila de Antas crescia e via povoar a sua área rural.

O fenômeno de povoamento do sul do Estado não atingia o centro-norte nas mesmas proporções, embora as porções nortistas estivessem recebendo os reflexos do subciclo do extrativismo da borracha e também o estímulo da elevação dos preços dos metais preciosos. A grande distância dos mercados, acessíveis somente pela navegação do rio Tocantins, que se fazia por meios e técnicas rudimentares.

Na parte leste de Goiás, o povoamento, embora lento e dispersivo, se processava em ritmo contínuo, em decorrência dos contatos com a Bahia através da comercialização de gado. Fig. 2.

Apesar do crescimento populacional, o sul se debatia com o grande obstáculo da falta de estradas. As que existiam eram, muitas vezes, danificadas nas estações chuvosas, as pontes destruídas pelas queimadas quando da preparação das roças e o governo regional não dispunha de recursos suficientes para a construção de novas estradas, a reparação e a conservação das já existentes.

Tudo isso nos faz avaliar os esforços e os sacrifícios dos que penetravam essas terras, vencendo os obstáculos à fixação.

Deve-se considerar, portanto, expressiva a população do Município da Vila de Antas em 1900, que era de 6.296 habitantes. Partindo-se da população estimada em 1872, significava um crescimento médio anual de 3,92%.

Nos últimos anos do século XIX, dois povoados se formaram na área rural: Boa Vista dos Farias (depois Aracati) e o de Campo Alegre (que recebeu mais tarde o nome de Cerrado). Foram elevados à categoria de distritos em 1903 e em 1904, respectivamente.

A Vila de Antas foi elevada a cidade com o nome de Anápolis, pela Lei n.º 320, de 31 de julho de 1907.

O Estado de Goiás, que até 1900 contava com 16 núcleos investidos na categoria de cidade, até 1910, fez subir para 25, o que bem reflete os efeitos da aceleração do movimento povoador.

\*

### 1.2. — A PERSPECTIVA DA ESTRADA DE FERRO E A EXPANSÃO AGRÍCOLA: 1910-35.

Dadas as características que marcaram a evolução municipal a partir de 1910 até a conquista dos benefícios do transporte ferroviário em 1935, pode-se considerar esse período como a segunda fase da história do Município de Anápolis.

O surto de povoamento das terras goianas, principalmente da parte sul, desde 1910, teve início pela perspectiva da penetração pelo território da via férrea, com o começo da construção da Estrada de Ferro Goiás, partindo de Araguari em Minas Gerais, naquele ano (2).

Precedeu à estrada de ferro a interiorização pelo Brasil Central da lavoura cafeeira, que atravessou o r.º Paranaíba na fronteira de Goiás com o Triângulo Mineiro. Na retaguarda as terras de lavoura encareciam, os solos cansavam e as geadas de 1910 e 1918 produziam resultados negativos. Tudo isso constituiu-se em fator de estímulo do grande movimento migratório em direção a Goiás.

Os graves problemas da superprodução do café, manifestados desde 1896, geraram crises que se intensificaram na primeira década deste século, dada a competição internacional por mercados. Mas, a ausência de uma política nacional para controlar a expansão da lavoura monocultora e, a persistência do ciclo tradicional do cultivo itinerante, explica o afluxo de famílias mineiras e paulistas para Goiás, em busca de espaço agrícola de terras virgens e férteis, propícias à cultura do café.

---

(2). — A Estrada de Ferro Goiás partiu de Araguari, Minas Gerais, em 1910 e só chegou em Anápolis em 1935, numa distância de 395 km. No início dos anos de 1950 atingiu Goiânia através de extensão que partiu de Leopoldo de Bulhões.

Atualmente faz parte da Viação Férrea Centro-Oeste, pela sua fusão com a Rede Mineira de Viação.

# CARTA DA PROVINCIA

ED. 3.<sup>a</sup>  
**GOYAZ**  
 ANUÁRIO NACIONAL  
**S.C.F.**  
 SECÇÃO DE MAPAS  
 347/60 9.4.

Organizada em 1874  
 POR ORDEM DO MINISTÉRIO D'AGRICULTURA  
 COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS

FELO CAPITÃO D'ENGENHEIRO  
**Joaquim R. de M. Jardim**

Conforme as melhores cartas existentes

OBSERVAÇÕES PRÓPRIAS

REDUZIDA E GRAVADA POR  
 (Lamelino de Carvalho)

Rio de Janeiro

1875

### CONVENÇÕES

- CIDADE
- ◌ VILLA
- ◌ ARRUAIS
- ◌ PREZÍDIO MILITAR
- ✱ CAPITAL

### QUADRO ESTATÍSTICO

D. A. M.

POVOAÇÕES DA PROVINCIA

16 Comarcas

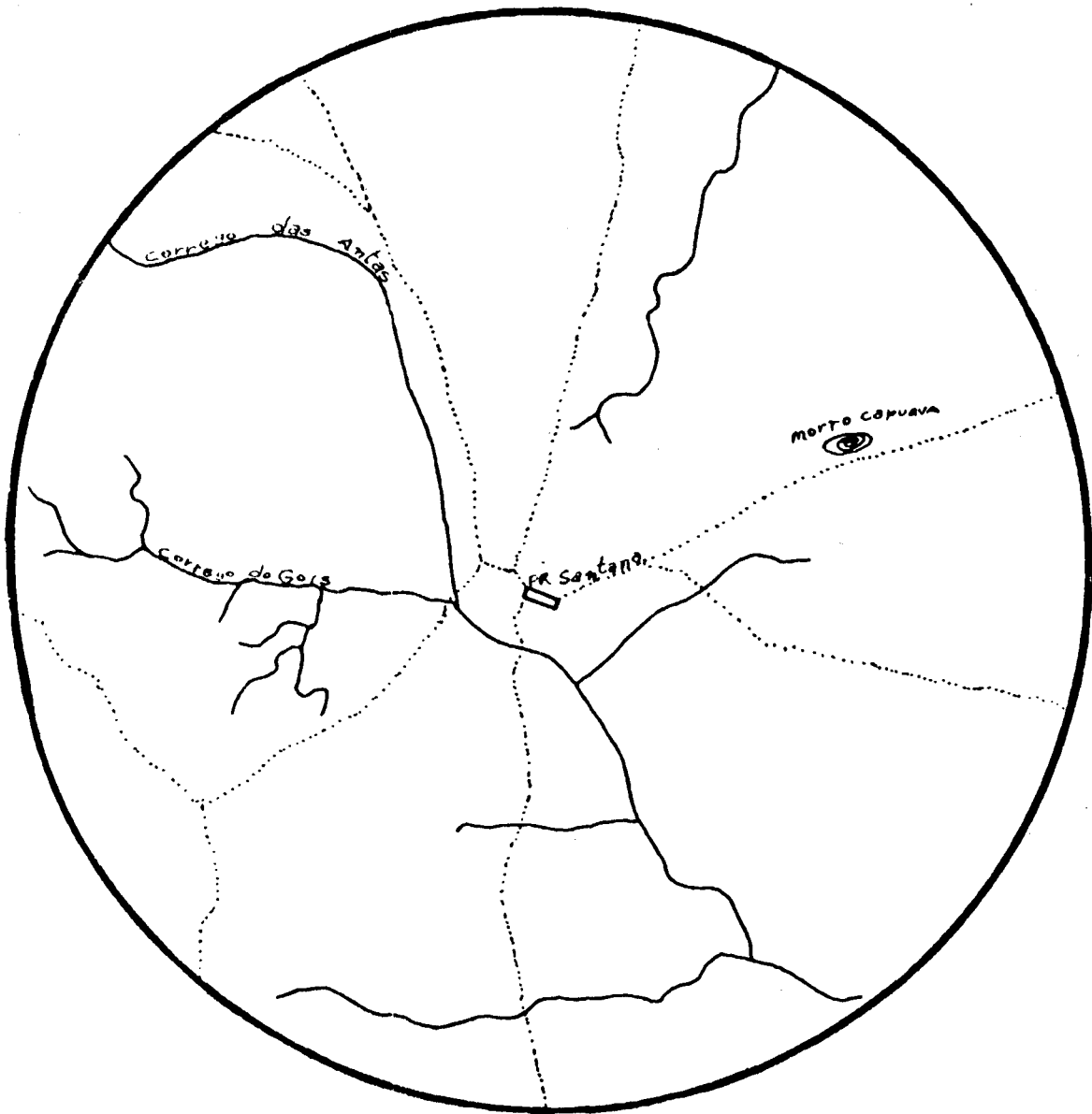
CAPITAL	
Cidade	Cogaz
Arraial	Corvalinho
"	Barrã
"	S. Rita
"	Rio Claro
"	Alcuna
"	Antuna
"	Mossamedes
"	Ouro fino
RIO MARANHÃO	
Cidade	Meia ponte
Arraial	Caramba
"	Aluar
RIO PARANAHYBA	
Cidade	Catalão
Villa	Entre Rios
FORNE	
Villa	S. Domingos
"	Passo
RIO VERDE	
Villa	Dores do Rio Verde
Arraial	Jalchy
RIO CORUMBA	
Cidade	Bom fim
Villa	Pouso Alto
Arraial	Cumpinz
RIO TOCANTINS	
Villa	S. Jozé do Tocantins
Arraial	Trabirus
PALMA	
Cidade	Palma
Villa	Conceição
Arraial	Peixe
"	Duro
RIO COXIM	
Villa	Torres do Rio Bonito
"	Coxim
IMPERATRIZ	
Cidade	S. Luzia
Villa	Formosa da Imperatriz
Arraial	Flores
"	S. Rosa
CANALCANTE	
Villa	Canalcante
Arraial	Forte
"	S. Felix
"	Novo Roma
PORTO IMPERIAL	
Cidade	Porto Imperial
Villa	Natividade
Arraial	Carna
"	S. Pedro do Topo
"	Chapada
"	S. Miguel e Almas
RIO DAS ALMAS	
Villa	Jaraguá
"	Pilar
Arraial	Cruze
"	Amara Leite
N. CRUZ	
Villa	S. Cruz
Arraial	Bella de Marriinhos
"	S. Rita do Paranahyba
"	Caldas Boas
RIO PARANÁ	
Villa	Arraiaz
Arraial	Tupatatinga
"	Chapra
BOA VISTA	
Cidade	Bon Vista
"	Indica outras de Comarcas

Existem mais sete julgados de Paz: S. José de Araguaia, Mestre d'Armas, S. Antonio do Rio Verde, Catalão, Alagoas, Prata, Philadelphina, e sete prezídios militares: Jaraguá, Leopoldina, S. Maria, S. José dos Martires, S. Barbara e S. Antonio

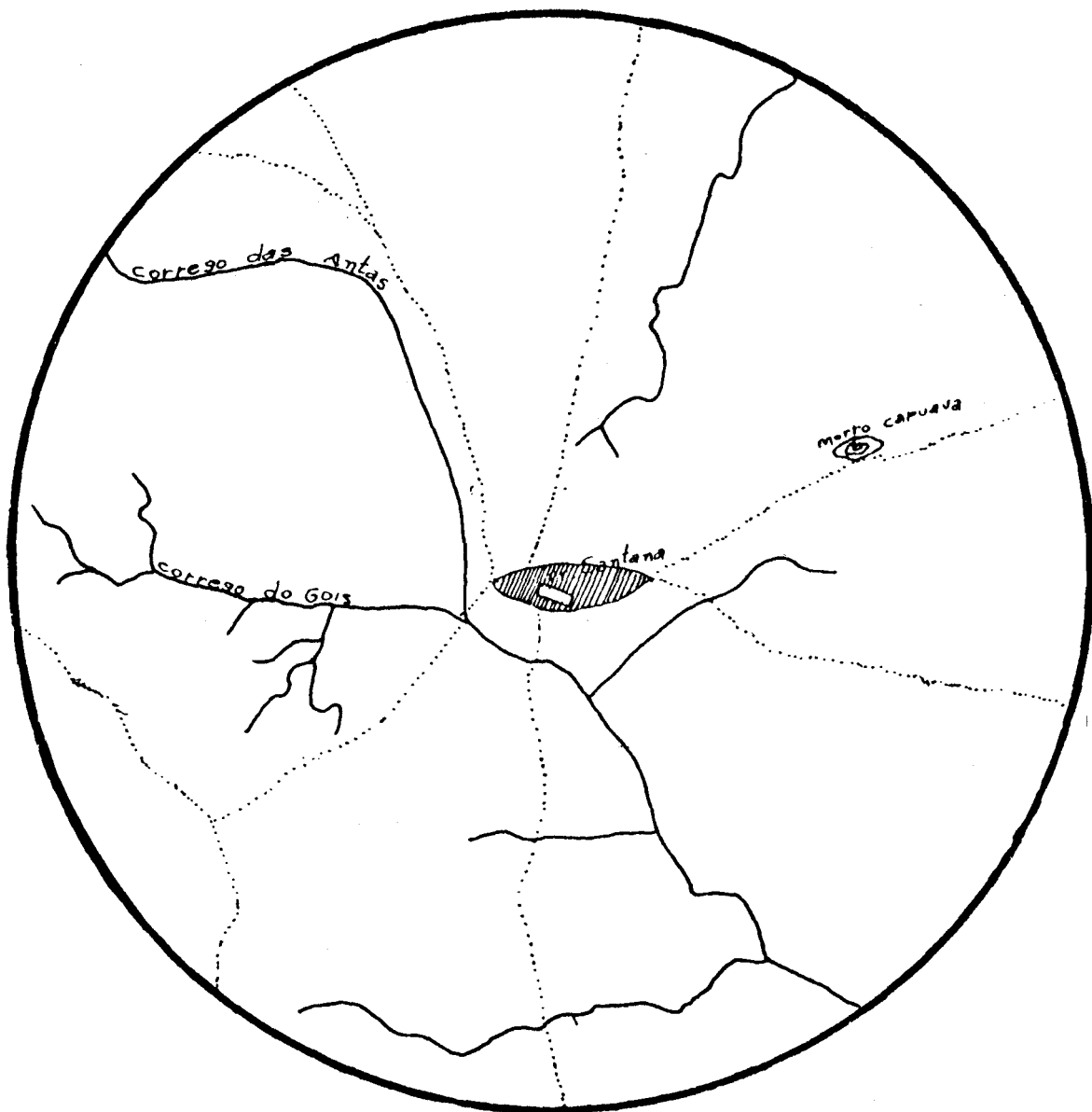
Os limites com a provincia de Mato Grosso são tirados de conformidade com o parecer da Camara dos Deputados de 20 de Julho de 1864

A presente carta foi organizada para satisfazer as exigencias da Anua Circular do Ministerio d'Agricultura 3.ª 4 a 22 de Dezembro de 1873

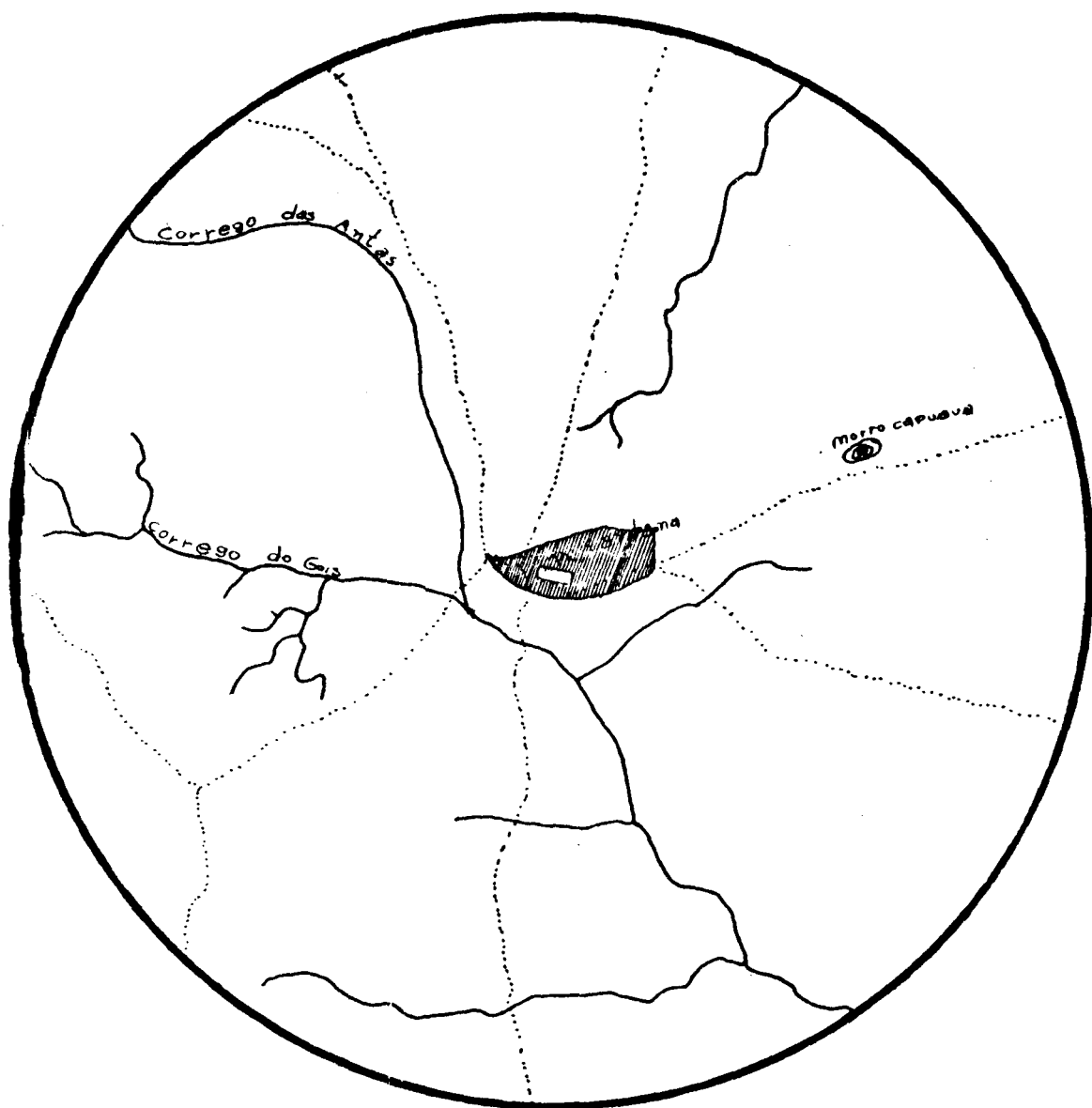
773-5  
1 N



**1870**  
**FIG. 2**

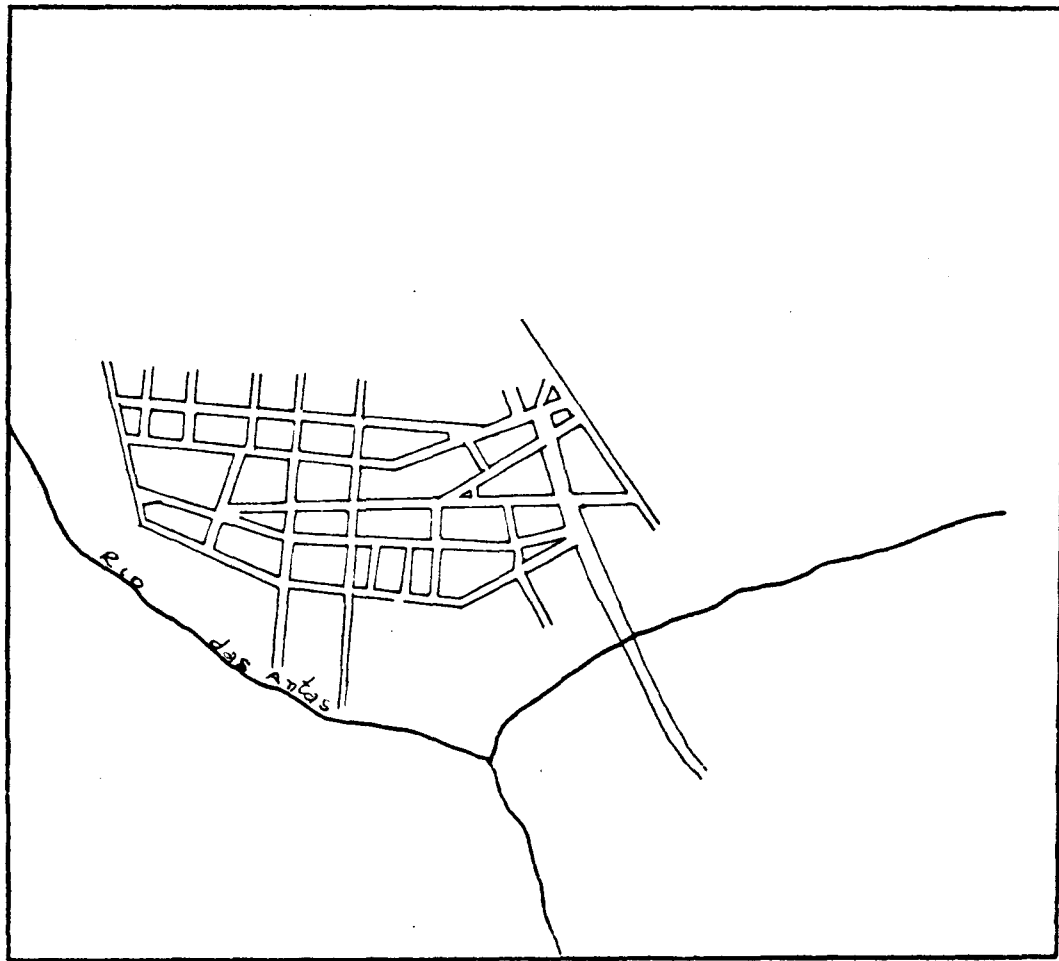


**1873 - 1887**  
**FIG.3**

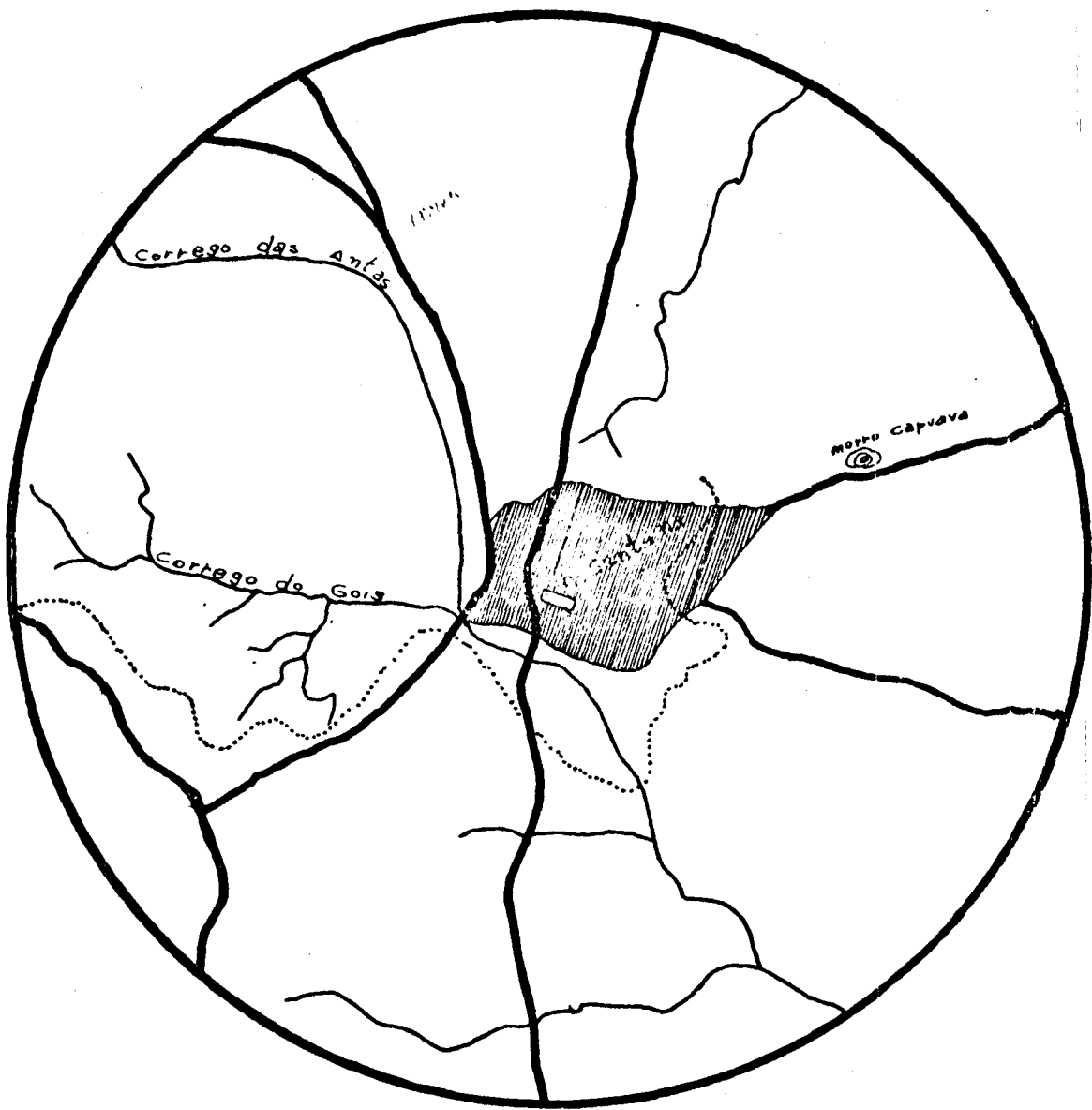


**1.907**

**FIG. 4**



**FIG. 5**  
Anais do VII Simpósio Nacional dos Professores Universitários de História - ANPUH • Belo Horizonte, setembro 1973



**1920-1935**

**FIG. 6**

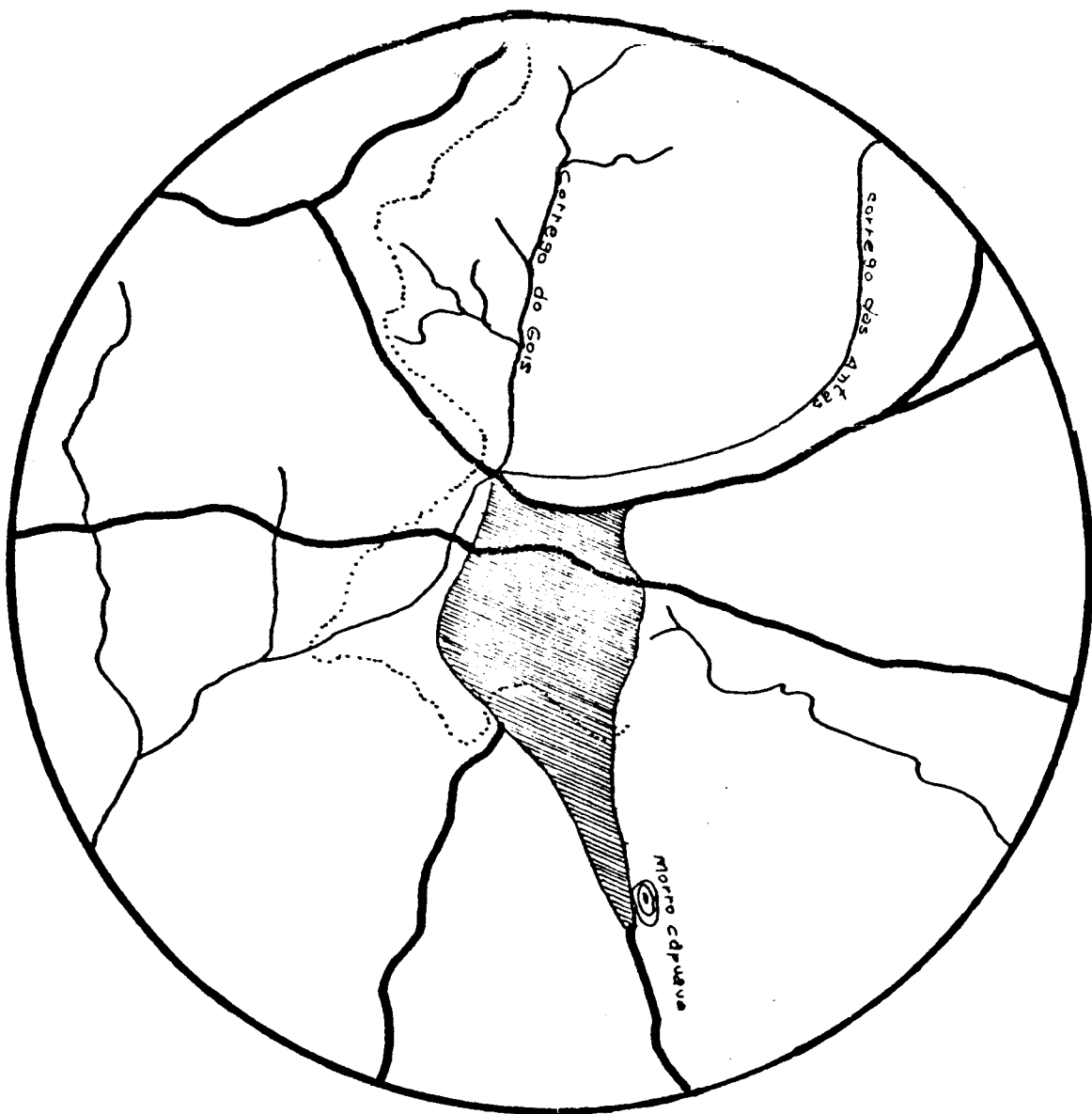
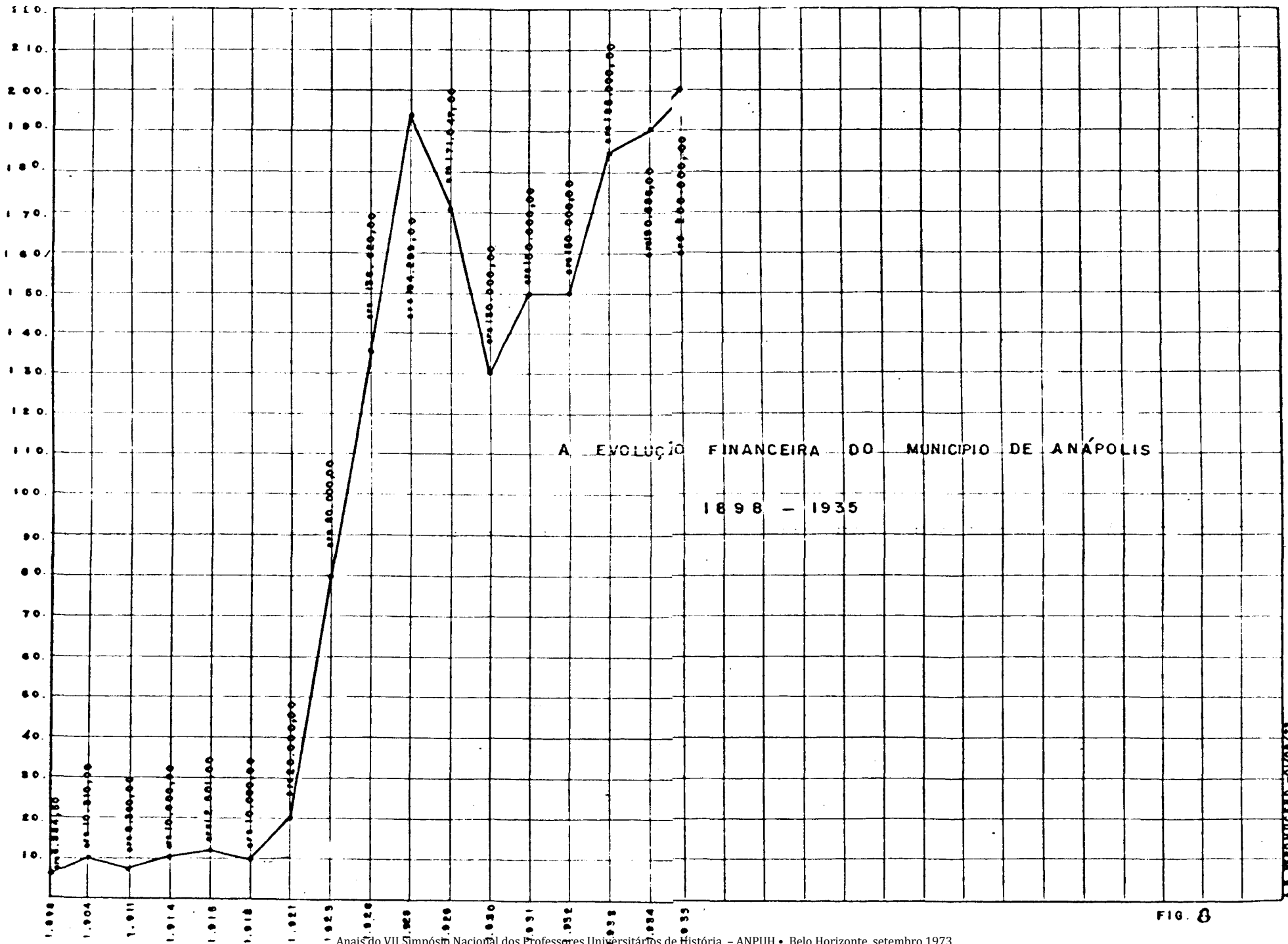


FIG. 7

1.950



A.B. FERREIRA - 3170873

FIG. 8

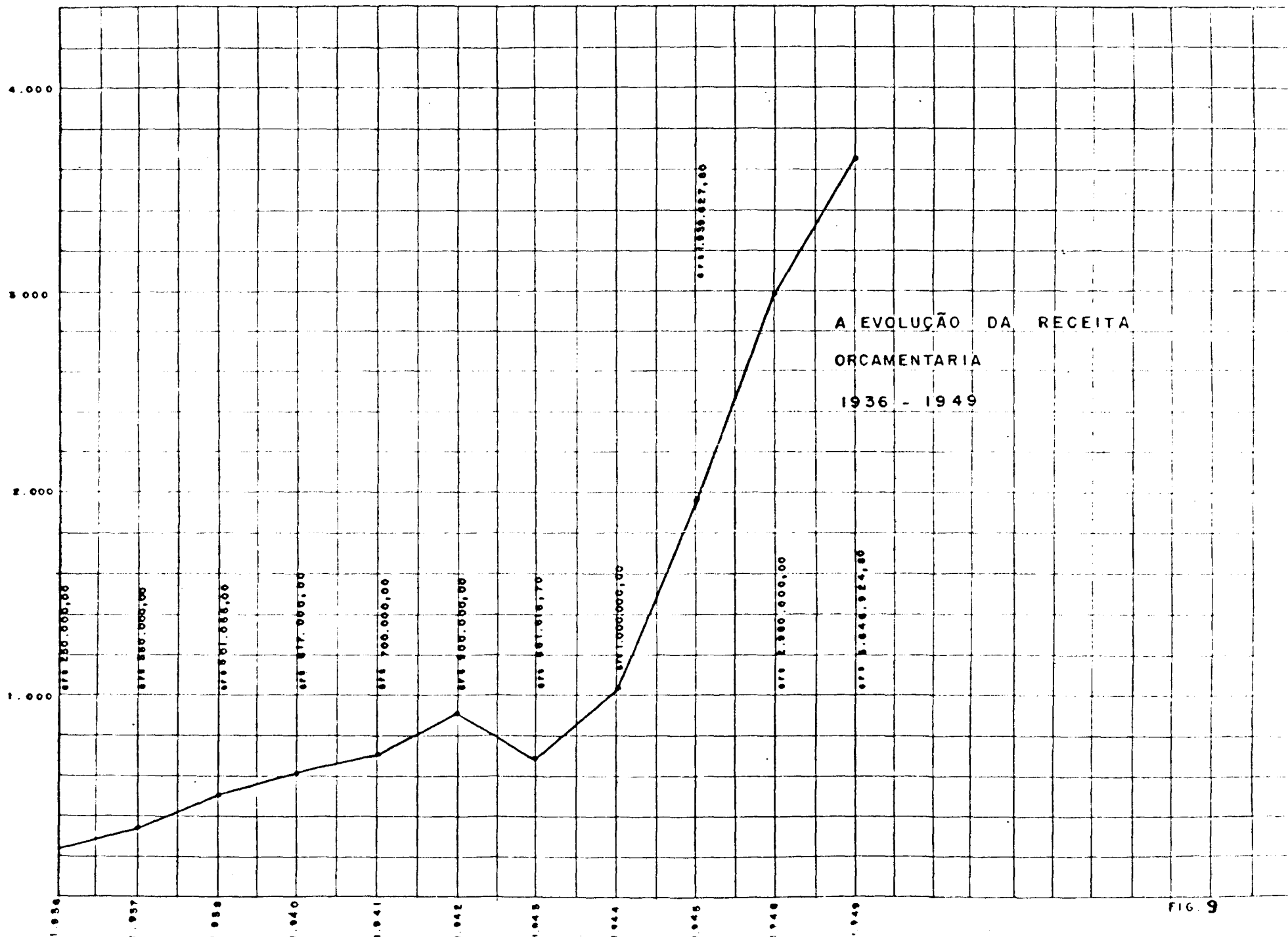

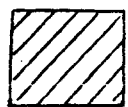
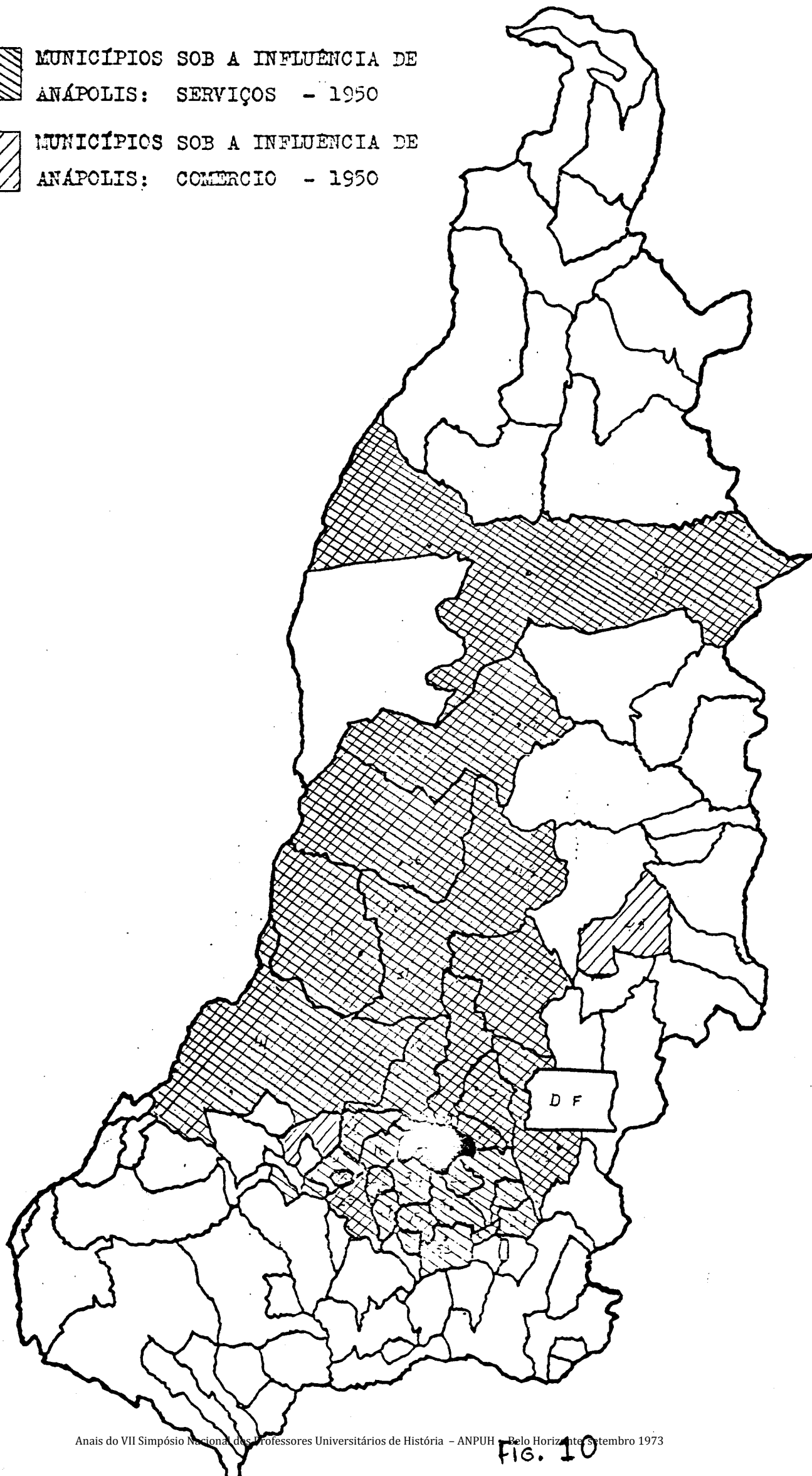
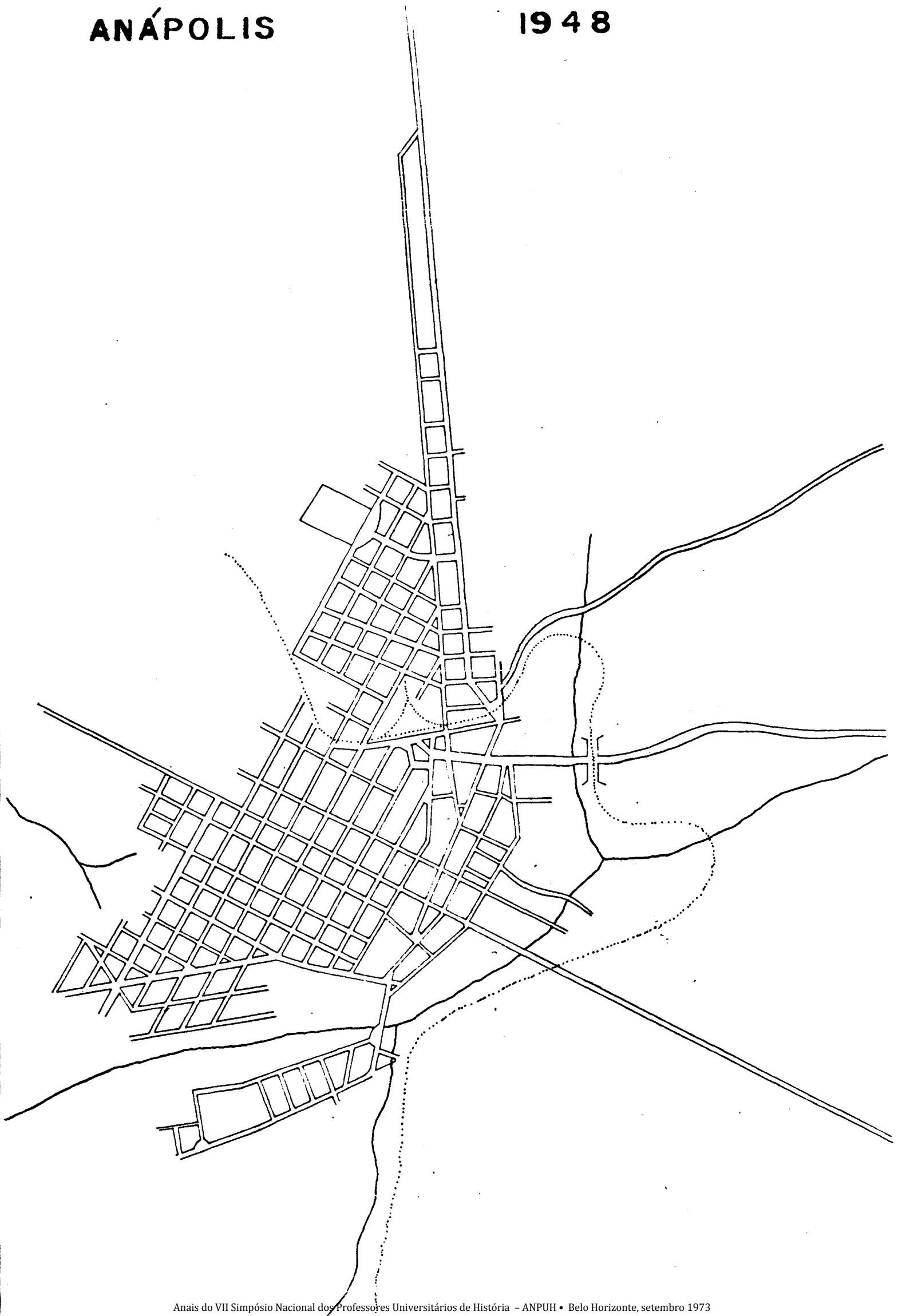


FIG. 9

 MUNICÍPIOS SOB A INFLUENCIA DE  
ANÁPOLIS: SERVIÇOS - 1950

 MUNICÍPIOS SOB A INFLUENCIA DE  
ANÁPOLIS: COMERCIO - 1950





A industrialização nascente, localizada no sudeste, fazia constituir-se ali o grande mercado consumidor de produtos alimentícios e de matérias-primas, contribuindo, a partir de 1920, para aumentar o interesse pela frente agrícola que se abria no sul de Goiás.

O município de Anápolis com a maior parte de sua área (3/4) na fértil zona do Mato Grosso Goiano, contava com outro fator favorável para motivar o povoamento. Situava-se no projetado percurso da Estrada de Ferro Goiás, que deveria passar por Ipamerí, Pires do Rio, Bonfim, Anápolis, Inhumas, Itaberaí Goiás, indo até Leopoldina, às margens do rio Araguaia.

Também tiveram repercussão as notícias das colheitas de fumo, arroz e café que já faziam no município, contribuindo para atrair grande número de adventícios para a sua área rural.

De grande significação para o aproveitamento, valorização das terras e incentivo à cafeicultura no município, foi a entrada de italianos e seus descendentes, a partir de 1912. Compraram terras e fixaram-se na parte sudoeste do território municipal, onde surgiu alguns anos depois a povoação de Nova Veneza, apelidada a “Cafelândia Goiana” pela produção de café nos seus arredores.

O contingente humano que ocupava o município, procedia na sua maior parte de Minas Gerais, também de São Paulo, da Bahia, do Maranhão e do Piauí. Atraía da mesma forma goianos do leste e do centro-norte.

Em 1925 o governo da Intendência Municipal de Anápolis aprovou uma lei, que determinava a verba de 2:000\$000 (Cr\$ 2.000,00 antigos) para custear a propaganda pela imprensa, das riquezas e produções do município e do Estado, com o objetivo de promover o desenvolvimento local. Os veículos dessa campanha foram os jornais do Estado e do Triângulo Mineiro (3).

Visando ao aproveitamento das terras que estavam sendo esgotadas e abandonadas pela cultura rotineira, a Intendência começou a cogitar em 1929, da possibilidade da organização de uma colônia agrícola japonesa nas terras devolutas municipais, ao redor do núcleo sede do Distrito de Nerópolis (Cerrado).

---

(3). — Todos os dados de valores neste trabalho estão convertidos em *cruzeiro antigo*, pois a conversão do antigo *mil réis* em *cruzeiro novo* não dá expressão ao valor.

Com tal finalidade foi elaborado o projeto de colonização e, em 1930, assinado o contrato com a Companhia de Colonização Japonesa de Goiás.

O plano da colonização oferecia a cada colono um lote de terras de 10 alqueires (4). O valor de cada unidade, a Cr\$ 200,00 cada alqueire, deveria ser pago em três prestações anuais, devendo formar lavoura de café, em 3 alqueires, nos primeiros anos de trabalho.

Os colonos japoneses (50 famílias) vindos, na maior parte da zona de Ribeirão Preto e também do Triângulo Mineiro, desde 1930 começaram a cultivar café e arroz. Os resultados iniciais da faina agrícola foram desastrosos, pois as terras divididas eram de solo pobre, de mato seco, com cursos d'água irrisórios.

A Revolução de 1930 também contribuiu para os resultados negativos de experiência de colonização, desarticulando a administração municipal, afetou o controle do pagamento das prestações e da efetivação da posse para os colonos das frações de terra.

A tabela 1 abaixo, elaborada com base em dados levantados do crescimento médio natural da população, comparados com os dados do crescimento real, permite uma avaliação aproximada das taxas de contribuição dos adventícios no crescimento populacional do município no período de 1900 a 1935. Nesse espaço de tempo a população cresceu de 6.296 para 33.375 habitantes.

TABELA 1 — Crescimento da população do Município: 1900 — 35.

Períodos	Incremento do cresc. natural	%	Crescim. real	%	Increm. das imigrações	%
1900 - 1920	— 3.300	47,5	— 9.741	154,4	— 6.441	52,5
1921 - 1935	— 7.560	52,8	— 17.340	108,1	— 9.780	51,2

Os elementos imigrantes contribuíram com mais de 50% no crescimento do número de habitantes da área municipal, formando uma população essencialmente rural. Pelo exposto linhas atrás, a grande maioria começou a chegar a partir do segundo decênio deste século.

Mais três povoações surgiram na zona rural, Nova Veneza, na área povoada pelos italianos, Santo Antonio do Capoeirão e São

---

(4). — Um alqueire goiano, maior que o alqueire paulista, equivale a 4 hectares e 48 ares.

João Batista do Meia Ponte, situadas no Mato Grosso, na parte oeste do território municipal.

Em 1927 o povoado de Santo Antônio do Capoeirão tornou-se distrito e, depois de 1930, os outros dois alcançaram também a categoria de distritos. Anápolis em 1935 contava com cinco distritos e já se esboçavam os povoados de Matão e Pan-Terra (Arapongas).

A população rural de Anápolis em 1935 correspondia a 77,35% do total de habitantes. Vide Tabela 2.

Nos fins da década de 1910 a produção da agricultura do município já se abria à exportação, que há dezenas de anos se limitava ao gado bovino, fumo em rolo e em folha. A agricultura passava a contribuir, para maior volume das vendas e aumento da arrecadação municipal, com a produção de café e arroz.

Transportavam-se os gêneros exportados, as manufaturas importadas, as mudanças daqueles que entravam para a região e as malas postais, em carros de boi e tropas (5).

Pouco depois que a linha férrea chegou em Roncador, fez-se a ligação rodoviária dessa estação da Goiás com a cidade de Anápolis em 1920, mas os veículos motorizados para cargas só começaram a multiplicar-se depois de 1925.

As condições dos meios e vias de transporte não facilitavam a acessibilidade aos mercados, daí a lentidão com que se processou a articulação da economia agrícola goiana com a economia nacional.

Deve-se ressaltar, também, a tarefa árdua do desbravamento das novas áreas, os poucos serviços que os núcleos urbanos ofereciam, como centros de sustentação das zonas agrícolas que se estendiam. Tudo isso confere ao processo de povoamento e ocupação do espaço agrícola em Goiás, um caráter essencialmente pioneiro.

Em tais condições ampliava-se o mercado agrícola nacional, em função dos centros industriais em formação, situados no Sudeste do país e da exportação de gêneros agrícolas da tradicional economia brasileira.

A organização da economia agrícola comercial em Goiás e no município coincidiu, em sua fase inicial, com os efeitos da depressão

---

(5). — Um carro de bois tem capacidade de transportar 25 sacas de 60 quilos, quando equipado e puxado por várias juntas de bois. A carga de um burro é em média 120 quilos.

econômica mundial de 1929-31 sobre a economia brasileira monocultora, dependente da exportação internacional. Refletiram também, produzindo relativa desarticulação, as crises políticas regionais que culminaram com a Revolução de 1930.

TABELA 2. — A POPULAÇÃO DO MUNICÍPIO.

ANOS	HABITANTES	DENS. DEMOGRÁFICA
1872	3.000	1,06
1900	6.296	2,24
1910	8.476	3,02
1920	16.037	5,72
1935	33.375	14,52
1940	39.148	17,04
1950	50.338	24,12

Dados do I.B.G.E. e estimativas.

TABELA 2.a — CRESCIMENTO POPULACIONAL DO MUNICÍPIO.

PERÍODOS	INCREMENTO		MÉDIA ANUAL
	Absoluto	%	%
1872 - 1900	3.296	109,86	3,92
1901 - 1910	2.180	34,72	3,46
1911 - 1920	7.561	89,24	8,92
1921 - 1933	17.338	108,29	7,20
1936 - 1940	5.773	17,29	3,45
1941 - 1950	11.190	28,58	2,85

Dados do I.B.G.E. e estimativas

\*

### 1.3. — O ADVENTO DO TRANSPORTE FERROVIÁRIO NA FRONTEIRA AGRÍCOLA: 1935-1950.

O transporte ferroviário provocou a expansão da frente agrícola com as possibilidades de maior volume de exportação e de importação de bens.

Com a chegada da Estrada de Ferro Goiás em 1935, Anápolis, com a posição de ponto terminal da mesma, passou a sentir e a manifestar com maior evidência os efeitos econômicos e sociais da industrialização nascente dos centros mais dinâmicos do país: São Paulo e Rio de Janeiro e, de Belo-Horizonte, quando do entroncamento ferroviário em Goiandira da Rede Mineira de Viação com a Goiás, em 1940.

Esses efeitos se manifestaram pela interligação econômica da cidade com aqueles grandes mercados, funcionando como entreposto comercial das produções agro-pecuárias regionais e das manufaturas dos centros produtores nacionais.

O crescimento da população do Município acelerou-se acen-tuadamente com as ligações rodoviárias municipais, paulatinamente, articulando-se com a via ferroviária.

O início da construção de Goiânia em 1933 foi o grande fator de atração populacional que assumiu características local e regional.

O Município de Anápolis foi diminuído em 504 Km<sup>2</sup> do seu território para a const. tuição do Município da Nova Capital.

Provocou aumento do surto de penetração humana para as terras centrais do território goiano a criação da Colônia Nacional de Goiás (CANG), em fevereiro de 1941, quando o governo brasileiro instituiu um conjunto de seis colônias nacionais, com a finalidade de povoar e colonizar áreas de fraca ocupação e propícias à agricultura.

A CANG situou-se na região do alto Tocantins, na faixa de terra entre os rios das Almas e São Patrício, distante 172 Km de Anápolis.

Expandia-se a fronteira agrícola sustentada pelos serviços da cidade de Anápolis. A disseminação pioneira dos transportes rodoviários foi favorecendo a canalização da produção para o centro comercial de exportação.

O ritmo da evolução demográfica do Estado e do Município de Anápolis está evidenciado na tabela 3.

TABELA 3: — O Crescimento da população do Estado e de Anápolis 1935 — 1950.

ANOS	População do Estado	Incremento %	População do Munic. de Anápolis	Incremento %
1935	756.030	—	33.375	—
1940	876.414	15,92	39.148	17,29
1950	1.214.921	47,01	50.338	28,58

O incremento populacional do Município foi maior que o Estadual. Deve-se, contudo, ressaltar que no final dos anos da década de 1940, ou seja, em 1948, o mais populoso distrito, o de Nerópolis

(Cerrado), alcançou independência administrativa. Seu desmembramento significou uma subtração territorial de 210 Km<sup>2</sup>, diminuindo também expressivamente a população municipal, pois pelo censo de 1950, o Município de Nerópolis, recém instalado, contava com 5.739 habitantes (6).

Em 1950 o Município de Anápolis destacava-se no Estado pelo seu contingente populacional. Dos 77 municípios goianos, apenas três possuíam mais de 50.000 habitantes.

Goiás	—	124.905	habitantes	—	24.650	Km <sup>2</sup>
Goiânia	—	53.389	habitantes	—	1.820	Km <sup>2</sup>
Anápolis	—	50.338	habitantes	—	2.297	Km <sup>2</sup>

Os habitantes desses três municípios somavam — 228.632, o que correspondia a 19% da população estadual.

\* \*  
\*

## 2. — A EVOLUÇÃO E A FUNÇÃO REGIONAL DE ANÁPOLIS.

### 2.1. — A OCUPAÇÃO URBANA DO SÍTIO ANTIGO: 1870-1910.

O núcleo que deu origem à cidade de Anápolis, formou-se sobre o primeiro terraço à margem esquerda do córrego das Antas, a oeste, cerca de 100 metros abaixo da superfície do planalto do território municipal.

O desenvolvimento inicial decorreu das funções sociais e religiosas do povoado, que era visitado pelos moradores dos estabelecimentos rurais vizinhos, para assistirem aos ofícios religiosos celebrados na pequena igreja de Nossa Senhora Santana. Fig. 2.

A ocupação do sítio primitivo estendeu-se no sentido norte-sul, acompanhando o terraço. A forma alongada era, portanto, uma decorrência do relevo, dos cursos d'água que contornavam o espaço acessível à ocupação e, ainda, de um rego d'água aberto na extremidade nordeste do terraço e que, favorecido pelo declive, servia o núcleo populacional em toda a sua extensão, atravessando o largo da igreja, em direção sul. Fig. 3.

---

(6). — O cálculo estimativo do número médio de migrantes que entrou para o município de Anápolis entre 1900 e 1935, resultou do levantamento do crescimento médio da população nos livros de registro de batizados nesse período. Subtraindo-se os óbitos ocorridos, alcançam-se as taxas do crescimento médio vegetativo ou natural. Calculando o incremento do crescimento natural e comparando-o com o incremento do crescimento real, a diferença corresponde ao número médio de adventícios.

Em 1902 a Vila de Antas era formada de 105 casas, com 632 habitantes. O traçado irregular das ruas acompanhava a expansão do núcleo.

Sem despojar-se das feições de vila conservadas ainda por muitos anos, a Vila de Antas foi elevada oficialmente a cidade em 1907.

Conservava a forma alongada no sentido da extensão do primeiro terraço, embora tivesse iniciado a subida para oeste, em direção ao segundo terraço. Fig. 4.

Os aspectos gerais da cidade traduziam a rusticidade dos meios de vida e o isolamento regional imposto pelas distâncias pela pobreza dos meios e vias de transporte.

As construções despreziosas, todas as casas com paredes de adobes e esteios de madeira. A cobertura era de telhas de bica, de estilo colonial. Na periferia eram comuns os ranchos com paredes de taquara trançada, entremeadas de barro, cobertos de sapé. A ausência de serviços urbanos era completa.

\*

## 2. 2. — A FORMAÇÃO COMERCIAL E AS NOVAS FEIÇÕES DA CIDADE: 1910-1935.

O início dos trabalhos da construção da Estrada de Ferro Goiás despertou o interesse comercial na cidade, o que propiciou o início da transformação da sua estrutura urbana.

A cidade, já no início do segundo decênio deste século, tornou-se ponto de atração para os comerciantes tropeiros, nela fixando-se e instalando estabelecimentos comerciais. Asseguravam com tais iniciativas, oportunidades de expansão dos negócios não só porque a cidade estava no projeto do percurso da via térrea, mas também pela grande afluência de pessoas, que já estava se processando, atraídas para o município.

Em 1911, Antônio Luiz de Pina, vindo de Pirenópolis, fundou a loja, "A Rainha da Barateza".

Miguel João Alves, transferindo-se de Catalão para Anápolis, em 1913 fundou uma casa comercial, sendo o primeiro elemento de nacionalidade síria a fixar-se na cidade. Logo iniciou-se a formação da colônia sírio-libanesa, cujos membros, em número sempre crescente, contribuíram decisivamente para a expansão comercial de Anápolis.

Também de Pirenópolis vieram outros membros da família Pina, os irmãos Américo e Albérico Borges de Carvalho; este fundou a “Casa ABC” em 1919.

As casas comerciais, com o aumento dos seus estoques, foram constituindo-se em verdadeiros armazéns gerais, cujas principais mercadorias eram: chapéus, calçados, drogas, arreios, fazendas, armas e munições, armarinhos, ferragens e gêneros secos e molhados de primeira necessidade. Dispunham de alojamentos rústicos, chamados “pouso de tropeiro” para acomodação dos fregueses e pastos para as tropas nas imediações da cidade. Tais serviços eram também explorados por elementos que não possuíam casas de comércio.

Essas casas comerciais logo começaram a funcionar em caráter de comércio atacadista, abastecendo as cidades vizinhas.

O crescimento urbano manifestou-se paralelamente à formação comercial. A cidade crescia em importância no quadro urbano do Estado. Em 1914 foi criada a Comarca de Anápolis, sendo instalada em 1915.

Em 1917 iniciava-se a expansão da cidade para o lado oeste, através da ocupação do segundo terraço do sítio, esboçando-se a “cidade alta”, fazendo recuar a invernada da fazenda Catingueiro.

No decorrer dos anos de 1920, Anápolis iniciou a transição de Vila para cidade, nos seus aspectos urbanos. As ruas que se abriam, estendiam-se com regularidade e para as novas construções passaram a utilizar materiais modernos, o que propiciou a instalação das primeiras olarias, dando-se o aproveitamento dos ricos depósitos de argila nos vales da periferia do sítio urbano.

Anápolis florescia nos moldes das cidades do interior brasileiro, através do processo de urbanização estimulado pela função de prestação de serviços para as frentes agrícolas em expansão, divorciado do desenvolvimento industrial.

Em 1925 chegou à cidade o Dr. James Fanstone, médico de origem inglesa, com especialização em doenças tropicais realizada na Inglaterra. Fixando residência em Anápolis, fundou em 1927 a “Casa de Saúde de Anápolis”, mais tarde “Hospital Evangélico Goiano”, moderníssima organização médico-hospitalar, cujos serviços bem depressa ultrapassaram as fronteiras municipais (7).

---

(7). — O trabalho do Dr. James Fanstone em Anápolis recebeu, posteriormente, o apóio de uma missão protestante da Inglaterra. Isso permitiu a ampliação das instalações do Hospital, que passou a cooperar com os serviços assistenciais à população pobre do município, atuando também como centro de disseminação do Evangelismo protestante em Goiás.

Em vista do crescimento da cidade nas direções oeste e sudoeste, a administração municipal antes de 1930, visando assegurar a regularidade da forma urbana, procedeu ao loteamento de parte da Fazenda Catingueiro. A área destinada à ocupação urbana foi previamente oficializada como condomínio da Intendência municipal. Fig. 6.

A solução definitiva do percurso da estrada de ferro dentro do perímetro urbano e, posteriormente, o lançamento em 1933 da pedra fundamental no local onde se ergueria a estação ferroviária e, ainda a mudanças do antigo cemitério do local que se transformaria em praça da estação, foram iniciativas que estimularam a ocupação urbana na direção norte, que já se procesava esparsamente, desde 1929, com a abertura ao tráfego da estrada de rodagem que demandava a São Francisco e o Jaraguá.

Na direção sudoeste, com o início da construção da rodovia para Goiânia, em 1935, houve franca expansão urbana Fig. 6.

A população urbana, estimada em 1.992 habitantes em 1910 cresceu para 4.200 em 1931 e, em 1935 era de 7.559 pessoas.

TABELA 4. — O CRESCIMENTO DA POPULAÇÃO URBANA.

PERÍODO	INCREMENTO		MÉDIA ANUAL
	Absoluto	%	
1872 - 1902	512	426,66	14,22
1903 - 1910	1.366	216,13	27,01
1911 - 1931	2.202	115,21	5,48
1932 - 1935	3.359	79,97	19,99
1936 - 1940	1.927	25,49	5,09
1941 - 1950	8.864	93,45	9,34

Os serviços urbanos se restringiam aos melhoramentos de caráter imediato, podendo citar a macadamização da principal rua, onde o comércio era ativo (8).

Também a construção de passeios nas ruas centrais, o abaulamento e o encascalhamento de ruas, a abertura de praças e a iluminação elétrica desde 1921.

---

(8). — A primeira rua comercial de Anápolis recebeu a denominação de Rua do Comércio, hoje Rua Manoel D'Abadia. Anápolis, em virtude da arrecadação insuficiente, só deu início aos serviços de asfaltamento de ruas em 1948, estendendo-se pelos anos de 1950, embora, fosse atingida apenas a zona central.

As novas construções de prédios, quando mais centralizados, eram feitas de tijolos e cobertas com telhas francesas.

Às vésperas da inauguração da estação da estrada de ferro, Anápolis foi embelezada com reparações dos leitos das ruas, pinturas dos prédios da zona central e a construção da praça em frente à estação.

O governo municipal não dispunha de rendas que possibilitassem o empreendimento de obras básicas no sítio urbano. O prefeito municipal que assumira o cargo em 1934, em vista do déficit encontrado: 142:000\$000 (142.000,00), recorreu à emissão de apólices (Cr\$ 300.000,00) com o propósito de equilibrar as finanças públicas.

Para avaliação dos recursos da administração municipal, a figura 8, mostra a evolução financeira desde os primeiros anos da instituição do Município (1898) até 1935.

As rendas municipais começaram a crescer depois da abertura, em 1920, da estrada de rodagem Anápolis-Roncador (170 Km), onde a via férrea permaneceu por vários anos à espera de recursos para a construção da ponte sobre o rio Corumbá. Posteriormente abriu-se a estrada Anápolis-Vianópolis (76 Km) em 1926, o que impulsionou as transações comerciais, dada a aproximação da via férrea que lentamente vinha se fazendo.

Afetou a arrecadação municipal a crise política entre 1929 e 1930, provocada pelos desentendimentos das duas facções locais do partido majoritário goiano, reflexo evidente das instabilidades políticas regional e nacional.

A arrecadação das vendas de lotes na cidade e nas sedes dos distritos manteve o crescimento expressivo das receitas orçamentárias na transição dos anos de 1920 para os primeiros anos de 1930.

O movimento financeiro da cidade dispunha de uma representação da Casa Bancária Amorim & Cia. De Araguari, no decênio de 1920 até que, em 1934, instalou-se uma agência do Banco Hipotecário e Agrícola de Minas Gerais.

Os serviços de comunicações, nessa fase de 1910 a 1935, se restringiam à Agência de Correios e Telégrafos e ao Correio Aéreo a partir de 1933.

\*

### 2.3. — A EXPANSÃO URBANA: 1935-1950.

O fenômeno de expansão urbana de Anápolis manifestou-se em consequência da sua estruturação funcional como centro de comércio e não de comunicações.

Os crescimento populacional da cidade acelerou, acentuadamente, nos anos da década de 1940. A população anapolina cresceu 25,4% de 1935 a 1940. No espaço de 1941-50, o incremento relativo foi de 93,45%. Tabela 4.

A especulação imobiliária condicionou a expansão da cidade na direção sudeste, com o loteamento, em 1944, do Bairro Jundiá, localizado no terraço da margem direita do córrego das Antas.

A cidade estendeu-se para o norte, em sentido linear, ao longo da avenida que demandava à saída para a Colônia Agrícola Nacional de Goiás. Fig. 11.

A expansão urbana, no período considerado, provocou manifestações de graves problemas de natureza sócio-econômica, advindos da ausência de infra-estrutura e da falta de recursos financeiros suficientes para atender às despesas da administração municipal e o empreendimento de serviços urbanos estruturais. Dentre os obstáculos ao progresso equilibrado da cidade, destacaram-se a ineficiência de energia elétrica e a ausência dos serviços de saneamento. Esses últimos foram iniciados ao expirar os anos de 1940.

Essa situação não fazia exceção à realidade do fenômeno de urbanização no Brasil, pois a expansão da maioria das cidades, em especial nas áreas de economia agrícola, constitui, evidentemente um processo de “inchamento” e não “crescimento urbano” no sentido social e técnico da expressão.

Fatores que contribuíram de maneira notável para dinamizar a economia urbana nessa fase foram: as ligações rodoviárias da cidade com Goiânia e a Colônia Agrícola Nacional de Goiás, em 1938 e 1944, respectivamente.

Goiânia, em fase de construção, encontrou em Anápolis o centro de abastecimento aparelhado para atender, em boa parte, ao consumo da população e das obras empreendidas.

A conclusão da estrada para a CANG, permitiu o desenvolvimento efetivo da tarefa daquela frente de colonização, com a aces-

sibilidade garantida ao centro de sustentação da nova área agrícola em expansão.

De grande relevância também para o progresso da cidade, foi a comercialização do cristal que passou a se fazer desde 1941-42, com a convergência, para a cidade, da produção dos garimpos de Pias, Pium e Veadeiros. Anápolis era procurada por americanos e brasileiros, intermediários no comércio do mineral para exportação.

Facilitou notavelmente esse comércio, a inauguração da rota Rio-Miami da Aerovias Brasil S/A., com escalas obrigatórias em Anápolis e Manaus, facultativas em Porto Nacional (Go) e Carolina (Ma).

A ampliação dos meios de transporte e comunicação, a partir de 1935 principalmente, multiplicavam as possibilidades de contatos e canalizava as correntes humanas para o município. Tabela 8.

Em 1938 os habitantes de Anápolis foram beneficiados, com a instalação de aparelhos telefônicos manuais e os serviços de transporte interurbano. Em 1948 fez-se a ligação telegráfica com Goiânia.

Com tais estímulos e a crescente exportação de gêneros agrícolas, cresceu e diversificou o setor terciário e, em proporções menores, o setor secundário, predominando as indústrias de beneficiamento de arroz, café e algodão.

A cidade passou a exercer grande atração pelas possibilidades de ocupação de mão-de-obra e melhores salários, com os serviços ligados ao comércio, transporte, armazenamento e construção. A absorção insuficiente da mão-de-obra em constante oferta, com a entrada constante de migrantes, gerou situações de desemprego e subemprego, o que bem demonstrava o baixo nível das populações da periferia urbana, concentradas de preferência nas principais saídas da cidade, para Goiânia e para a CANG e nas imediações do cemitério, a noroeste.

As indústrias de beneficiamento, à medida que crescia o volume das colheitas, se ressentiam da insuficiência da energia elétrica. Todo ano, no período da safra, toda a população era sacrificada com o racionamento de eletricidade para atender ao consumo das máquinas de benefício.

A esta situação juntava-se o sério entrave do escoamento das produções. A via férrea, de bitola estreita e com composições em número reduzido, era insuficiente para a exportação dos volumes estocados. Além disso, a relativa velocidade das locomotivas, as baldeações de cargas, as retenções de vagões pela articulação com a Mogiana e os problemas de extravios e danificações de mercadorias, afetavam tanto a exportação como a importação de bens.

Os dados abaixo, referentes ao movimento de exportação pela ferrovia, permitem uma visão da problemática:

2º semestre de 1941:	1.198 vagões — 25.588 t.	exportadas
2º semestre de 1942:	693 vagões — 14.628 t.	exportadas

Em fevereiro de 1943 estavam armazenados, aguardando meios para embarque, 200.000 volumes de 60 quilos da safra de 1942.

Os cerealistas e outros comerciantes se uniram, em 1942, fundando uma associação classista, a Junta de Mobilização Econômica de Anápolis, cujo objetivo principal era lutar pela solução dos problemas ligados ao transporte ferroviário.

O racionamento de gasolina e de outros combustíveis, nos últimos anos da Segunda Guerra Mundial, concorreu também para facilitar o deslocamento das cargas.

A movimentação financeira dos cofres públicos da cidade ascendia no período da safra (maio, junho e julho). O comércio varejista principalmente, aumentava o volume das vendas nesses meses, com o aumento da circulação monetária. Tabela 7.

#### A ARRECADAÇÃO MUNICIPAL: 1940.

janeiro	Cr\$ 128.574,20
fevereiro	“ 46.644,60
março	“ 79.069,92
abril	“ 17.621,50
maio	“ 28.279,62
junho	“ 119.614,45
julho	“ 178.100,20
agosto	“ 44.478,60
setembro	“ 35.776,80
outubro	“ 30.600,60
novembro	“ 23.367,90
dezembro	“ 53.465,90

Apesar dos entraves, a evolução financeira de Anápolis, no período de 1935-1950, manteve-se em ritmo ascendente, tendo na tributação sobre a exportação boa parte de suas rendas até 1943 quando essa arrecadação passou para os cofres estaduais. Fig. 9.

A arrecadação geral e as rendas da Estrada de Ferro Goiás evidenciam a expansão das atividades econômicas do centro urbano.

		1937	1941	1949
Coletoria Municipal	C-\$	420.000,00	1.018.612,30	3.478.991,40
Coletoria Estadual	Cr\$	317.000,00	970.890,00	10.102.406,10
Coletoria Federal	Cr\$	187.072,00	600.000,00	6.051.000,60
Est. de Ferro Goiás	Cr\$	1.563.322,00	3.798.860,80	9.600.000,00

Com os influxos recebidos desde a chegada da via férrea, Anápolis conquistou um progresso admirável, disseminando-o por vasta região do Estado de Goiás.

A aceleração do crescimento urbano de Anápolis se fazia paralelamente, ao processo de urbanização no Estado, em consequência do surto povoador despertado pela expansão do setor da agricultura e condicionado pela penetração da via férrea.

A rede urbana de Goiás, no período analisado, expandiu-se com o surgimento de novos núcleos e o crescimento dos já existentes.

Observando o ritmo do processo de investidura na categoria de cidade, pelos núcleos goianos, o que nos leva a recuar no passado, permitindo uma melhor apreciação da evolução urbana em Goiás:

1801 - 1850:	1 núcleo foi elevado à cidade
1851 - 1900:	16 núcleos foram elevados a cidades
1901 - 1940:	35 núcleos foram elevados a cidades
1941 - 1950:	10 núcleos foram elevados a cidades

Em 1940 Goiás possuía apenas quatro cidades com mais de 5.000 habitantes:

Goiânia:	15.017	habitantes
Anápolis:	9.486	"
Goiás:	7.890	"
Ipamerí:	7.107	"

As cidades sedes municipais, em 1950, eram em número de 77 e na categoria de sedes de distritos, existiam 166 núcleos populacionais.

Com o expressivo processo de urbanização no decorrer do decênio de 1940, o quadro urbano de Goiás assim se apresentava em 1950:

Número de cidade:	77		
Com menos de 5.000 habitantes:	70		
De 5.001 a 10.000 habitantes	—	5	
De 10.001 a 20.000 habitantes	—	1	
De 20.001 a 30.000 habitantes	—	—	
De 30.001 a 40.000 habitantes	—	1	

Salientavam-se entre as cidade goianas, a capital com 39.871 habitantes e Anápolis, que contava 18.350 pessoas no perímetro urbano.

A população das sedes municipais somava 204.135 pessoas, que representavam 17% da população total do território estadual. Esta taxa demonstra a predominância do setor agropecuário e a inexpressividade do setor industrial na vida econômica do Estado, naquela época.

\*

#### 2.4. — AS FUNÇÕES URBANAS E A ÁREA DE INFLUÊNCIA DE ANÁPOLIS.

A articulação das vias dos transportes ferroviário e rodoviário em Anápolis e a consequente estruturação do setor de prestação de serviços determinaram a amplitude da influência regional da cidade.

A evolução das vias de transporte, ampliando cada vez mais a circulação de bens e pessoas, transformou a cidade de Anápolis em centro intermediário de comércio, funcionando como grande coletor e exportador de gêneros agro-pecuários de extensa área primária e redistribuidor de bens manufaturados. Tabela 8.

A posição de entreposto comercial determinou a rápida expansão dos ramos comerciais atacadista e varejista e, paralelamente, multiplicaram-se os estabelecimentos industriais de beneficiamento dos principais gêneros agrícolas.

As firmas comerciais atacadistas abasteciam os pequenos estabelecimentos retalhistas da cidade e dos distritos, mas o grande volume de mercadorias era destinado ao comércio com as cidades da área regional, que dispunham de estradas de rodagem.

As casas atacadistas, em boa parte, efetuavam a venda de produtos industrializados e a compra dos produtos da lavoura, o que

muitas vezes, fez surgir um relacionamento de dependência financeira, no período de entre-safra, de muitos fazendeiros com cerealistas.

Outros estabelecimentos se especializaram na compra e no beneficiamento de arroz e café para a exportação.

Os elementos da colônia sírio-libanesa salientaram-se extraordinariamente nesses ramos de comércio, cujos progressos fizeram surgir poderosas firmas especializadas.

As indústrias de beneficiamento contribuíam para maior valorização dos produtos e redução do volume a exportar, bem como para estender a área de comercialização de cereais e outros produtos. A firma Pina & Irmão, por exemplo, além das máquinas de beneficiamento montadas na cidade, em 1942 instalou outras nas cidades de Jaraguá e Nazário, o que favorecia o transporte da produção a ser exportada em Anápolis.

Os progressos das atividades comerciais podem ser percebidos pelos dados a seguir:

TABELA 9. — O Crescimento das unidades comerciais e de beneficiamento de gêneros agrícolas: 1935 — 1948.

UNIDADES COMERCIAIS	1935	—	1942	—	1948
Estabelecimentos varejistas	—	53	110	339	
Estabelecimentos atacadistas	—	3	6	49	
Indústria de beneficiamento	—	8	18	25	

A existência de matérias-primas a baixo custo, aliada a um mercado local potencialmente consumidor, favoreceu a instalação de um incipiente setor industrial de transformação, com produção de relativo alcance regional. Com maior importância destacam-se: salarias, sapatarias, ferrarias, fábricas de bebidas, etc.

À medida que se ia realizando a instalação das agências bancárias, crescia a circulação financeira e facilitavam-se as transações comerciais com os grandes centros nacionais.

A rede bancária, cujos serviços se estendiam além dos limites municipais, concorreu para a projeção de Anápolis e o alargamento de sua área de influência. Em 1949, cinco agências de bancos funcionavam na cidade e um escritório de correspondência do Banco do Brasil.

Dois desses estabelecimentos eram matrizes, pois foram fundados com capital anapolino. O Banco Comercial do Estado de Goiás

TABELA 8 — EVOLUÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO: 1920 — 1950.

Anos	Penetração da Estrada de Ferro	Rodovias Inter-Municipais	Rodovias Municipais	Linhas Aéreas
1920	Roncador	Anápolis — Roncador 170 km	— — — —	— — — —
1924	Vianópolis	— — — —	— — — —	— — — —
1926	— — — —	Anápolis — Vianópolis 76 km	— — — —	— — — —
1929	— — — —	Anápolis — Bonfim — 60 km	— — — —	— — — —
	— — — —	Anápolis — São Fº de Go. 54 km	— — — —	— — — —
1931	Leopoldo de Bulhões	Anápolis — L. Bulhões — 49 km	— — — —	— — — —
1935	Anápolis	Anápolis — Inhumas — 120 km	— — — —	— — — —
		Anápolis — Corumbá — Go. — 62 km	— — — —	— — — —
		Anápolis — Pirenópolis — 61 km	— — — —	— — — —
1937	— — — —	Anápolis — Petrolina de Go. — 85 km	Nerópolis — Capoeirão. N. Veneza.	— — — —
1938	— — — —	Anápolis — Goiânia — 70 km	Nova Veneza — S. João do Meiaponte	— — — —
1939	— — — —	Anápolis — Nerópolis — Goiânia — 63 km	— — — —	— — — —
1940	— — — —	— — — —	— — — —	Vasp
1943	— — — —	— — — —	— — — —	Aerovias Brasil S.A.
1944	— — — —	Anápolis — CANG — 172 km	— — — —	— — — —
1945	— — — —	— — — —	— — — —	Linha Aérea Transcontinental
1947	— — — —	Anápolis — Luziânia — 100 km	— — — —	— — — —
1948	— — — —	— — — —	— — — —	Panair S.A.
1949	— — — —	Anápolis — Niquelândia: em construção	— — — —	— — — —

S/A., surgiu em 1942 e, no fim do decênio, havia disseminado 14 filiais no Estado, inclusive na capital. Em 1945 fundou-se o Banco Imobiliário do Oeste Brasileiro S/A.

A prestação de serviços médico-hospitalares foi a que mais se estendeu no âmbito estadual. A organização e o equipamento do Hospital Evangélico Goiano, fundado nos últimos anos de 1920 e a fundação, em 1933, da Escola de Enfermagem Florence Nightingale, concorreu para maior aperfeiçoamento dos serviços da entidade, possibilitando a ampliação das suas instalações.

A expansão urbana estimulou a fundação de outros hospitais e a instalação de consultórios médicos com diversificada especialização.

Na fase de 1935 a 1950 a cidade dispôs de relativo aparelhamento em recursos de assistência a saúde. Tabela 10.

TABELA	10.	RECURSOS	MÉDICO	HOSPITALARES		
Modalidade	—	1935	—	1942	—	1949
Hospital	—	1	—	2	—	3
Farmácia	—	5	—	6	—	7
Laboratório de Análise	—	—	—	1	—	1
Escola de Enfermagem	—	1	—	1	—	1
Posto de Puericultura	—	—	—	—	—	1
Posto de Saúde	—	—	—	—	—	1
Médicos	—	8	—	10	—	15
Dentistas	—	4	—	5	—	8

O setor educacional expandiu-se notavelmente na fase analisada, passando a oferecer condições de formação educacional e profissional aos jovens da área regional.

Além de escolas primárias, deu-se a fundação de um censo pedagógico de formação de professoras primárias, três estabelecimentos de ensino médio, um instituto de formação de pastores protestantes, duas escolas técnicas de comércio e a Escola de Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (*Senai*), esta instalada em 1949.

Com o funcionamento do regime de internato em quase todos os estabelecimentos, com exceção das escolas de comércio, grande número de jovens de outros municípios buscavam os benefícios do setor educacional do centro urbano.

As diversas organizações de ensino, dessa forma, foram meios pelos quais a cidade crescia culturalmente expandindo os seus efeitos para além da sua área regional de serviços.

A imprensa anapolina era utilizada pelas cidades vizinhas para as publicações oficiais e anúncios.

A fundação da primeira rádio-emissora, a Rádio Carajá, em 1946 acentuava os veículos de comunicação e difusão da vida sócio-cultural de Anápolis.

Com a evidência da extensa área regional sob a influência de Anápolis, propusemo-nos à delimitação geográfica da mesma. Realizamos o levantamento da procedência dos clientes dos serviços médico-hospitalares, dos fregueses do movimento mercantil de compra e venda e, ainda, dos municípios de origem dos estudantes em regime de internato. Foi efetuada também a relação das cidades que faziam publicações nos jornais da cidade.

Esses dados nos possibilitaram estabelecer os limites da região atingida pelos influxos urbanos de Anápolis em 1950, compreendendo 32 municípios com a superfície de 239.399 Km<sup>2</sup>, o que equivale a 36% da área total do Estado.

Formava uma população de 598.758 habitantes, pois correspondia em parte considerável à região mais povoada de Goiás. Essa população representava 49% dos habitantes do Estado de Goiás, que eram em número de 1.214.921 em 1950. Fig. 10.

A vitalidade crescente de Anápolis deu-lhe, portanto, de 1935 a 1950 uma posição destacada no quadro geral do Estado, em consequência da sua posição numa fronteira agrícola em avanço, desempenhando a função de centro intermediário da articulação que se processava entre a economia agro-pastoril goiana e a economia urbano-industrial do Brasil de Sudeste.

\* \* \*

\*

#### MUNICÍPIOS DA ÁREA DE PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DA CIDADE DE ANÁPOLIS.

01. — Anicuns (4).
02. — Bela Vista (5).
03. — Cachoeira de Goiás (6).
04. — Corumbá de Goiás (9) com o distrito de Abadiânia (1).
05. — Cristianópolis (10) ainda distrito de Santa Cruz de Goiás.
07. — Firminópolis (12).
08. — Goiás (14) e os seus distritos: Carmo do Rio Verde (7), Ceres (8) sede da Colônia Agrícola Nacional de Goiás; Itapuranga (19) e Rubiataba (39).

09. — Inhumas (16).
10. — Itaberaí (17).
11. — Itapaci (18) com o distrito de Pilar (31).
12. — Itauçu (20).
13. — Jaraguá (21) e seus distritos: Goianésia (13), São Francisco de Goiás (40), Uruana (44) e Rialma (38).
14. — Leopoldo de Bulhões (22).
15. — Luziânia (23).
16. — Nazário (24).
17. — Nerópolis (25).
18. — Niquelândia (26).
19. — Orizona (27).
20. — Palmeiras de Goiás (28).
21. — Peixe (29).
22. — Piracanjuba (32).
23. — Pirenópolis (33).
24. — Goiânia (34).
25. — Petrolina de Goiás (30).
26. — Porongatú (36).
27. — Porto Nacional (37) com o distrito de Pium (35).
28. — Silvânia (41).
29. — Trindade (42).
30. — Uruaçu (43) com o distrito de Amaro Leite (2).
31. — Veadeiros (45) ainda distrito de Cavalcante.
32. — Vianópolis (46).

---

(9). — Para a delimitação da área geográfica polarizada pela cidade de Anápolis, realizamos o levantamento por etapas:

1º) — Levantamos os municípios de onde procediam os doentes que buscavam assistência médico-hospitalar na cidade, pelos arquivo do Hospital Evangélico Goiano, organizado a partir de 1934. Utilizamos as fichas individuais. As constantes três universos de cidades nos anos pesquisados: 1934 — 1942 — 1950, o que nos possibilitou a organizar uma única relação.

2º). — Não dispondo de fontes que permitissem um levantamento semelhante quanto às funções comerciais, através de entrevistas com quatro dos antigos comerciantes atacadistas, foi assinalada na relação, por cada um separadamente, a procedência dos fregueses do comércio anapolino.

Pelas ligações rodoviárias relacionamos os municípios que vendiam suas produções para os intermediários de Anápolis.

3º). — Testamos a relação de municípios que dependiam do setor terciário da cidade, pelo levantamento no jornal *O Anápolis* (circulou de 1931 a 1971), das cidades que faziam publicações oficiais e anúncios. No arquivo do internato do Educandário Couto Magalhães (fundado em 1932), a procedência dos alunos foi mais um meio utilizado para a confirmação dos municípios da área regional que recebia a influência de Anápolis através do setor de prestação de serviços.

### CONCLUSÃO.

Este breve estudo sobre a formação histórica de Anápolis, levou-nos a concluir que as mutações que caracterizaram a sua evolução social e econômica, ligaram-se à expansão das atividades agrícolas do Estado, estimulada pela penetração da estrada de ferro, que determinou o início do processo de articulação da economia goiana com os grandes mercados nacionais de manufaturas.

A origem da cidade, nos fins do século XIX, foi uma consequência da ocupação e do povoamento da região meridional de Goiás, em função da pecuária comercial estimulada pela aproximação da marcha de interiorização da lavoura cafeeira, seguida pelo transporte ferroviário.

Seu crescimento urbano manifestou-se como efeito da aceleração da penetração humana com a expansão das lavouras de café na zona do Mato Grosso de Goiás. Na retaguarda a estrada de ferro penetrava lentamente o território goiano.

Em decorrência das mudanças que se processavam na economia rural, a cidade passou a exercer as funções de centro comercial de sustentação da área primária circunvizinha.

A conquista do transporte ferroviário e a posição da cidade como ponto terminal da estrada, determinou a articulação local do sistema viário regional e da economia agrícola dessa área goiana com os grandes mercados nacionais de produção industrial de bens.

A ampliação e a convergência das vias rodoviárias para Anápolis, determinou a sua especialização como centro comprador e exportador da produção regional e ao mesmo tempo, redistribuidor das mercadorias importadas.

O dinamismo das atividades do setor terciário constituiu-se em fator da expansão da cidade, embora o seu crescimento notadamente no decênio de 1940, não tenha encontrado correspondência com o desenvolvimento das suas atividades e funções urbanas.

A convergência para Anápolis das rodovias que buscavam a estrada de ferro e o seu aparelhamento para a prestação de serviços estenderam sua influência por grande área do Estado de Goiás, atingindo expressiva população.

\*

\* \*

BIBLIGRAFIA CONSULTADA.

01. — BRUNO (Hernani Silva), *História do Brasil. Geral e Regional*. São Paulo. Editora Cultrix, 1967.
02. — CARMIN (Robert Leighton), *Anapolis, Brazil. Regional Capital of an Agricultural Frontier*. The University of Chicago. Department of Geography, 1953. (Tese de Doutorado).
03. — FRANÇA (Ary), *A Marcha do Café e as Frentes Pioneiras*. Rio de Janeiro. Conselho Nacional de Geografia. I.B.G.E., 1960.
04. — LIMA (Heitor Ferreira), *História Político-Econômica e Industrial do Brasil*. São Paulo. Companhia Editora Nacional, 1970.
05. — LOPES (Juarez Rubens Brandão), *Desenvolvimento e Mudança Social*. São Paulo. Companhia Editora Nacional, 1971.
06. — OLIVEIRA (João Luiz), *Subsídios à História de Anápolis*. Revista "A Cinquentenária". Edição única em comemoração do jubileu da cidade de Anápolis, 1957.
07. — PEREIRA (José Veríssimo da Costa), *O lugar dos trabalhos geográficos na obra da colonização do Centro-Oeste*. Boletim Geográfico 84. Ano VII. Março de 1950.
08. — PRADO JÚNIOR (Caio), *História Econômica do Brasil*. São Paulo. Editora Brasiliense, 1967.
09. — SAINT-HILAIRE (Auguste), *Viagem às Nascentes do Rio São Francisco e pela Província de Goiás*. Tomo II. Tradução de Clado Ribeiro de Lessa. Companhia Editora Nacional, 1937.
10. — WAIBEL (Leo), *Uma Viagem de Reconhecimento ao Sul de Goiás*. Separata da Revista Brasileira de Geografia — Nº 3. Ano IX. Rio de Janeiro. Conselho Nacional de Geografia. I.B.G.E., 1949.
11. — *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*. I.B.G.E., 1958.
12. — Publicações dos Censos de 1872 — 1920 — 1940 — 1950.
13. — Estimativas realizadas pelo I.B.G.E., 1938.

ARQUIVOS PESQUISADOS.

01. — Arquivo de Antônio Luiz de Pina: 1910 — 1911 — 1915 — 1935 e 1949.
02. — Arquivo de Dr. Adalberto Pereira da Silva: década de 1920.
03. — Arquivo do Hospital Evangélico Goiano: 1934 — 1942 — 1950.
04. — Arquivos dos Cartórios do Registro Civil de:  
Anápolis: 1889 — 1890 — 1900 — 1910 — 1920 — 1930.  
Distrito de Souzaânia: 1910 — 1920 — 1930.  
Município de Nerópolis: 1910 — 1920 — 1930.
05. — Arquivo da Matriz de Santana: 1889 — 1890 — 1900 — 1910 — 1920 — 1930.
06. — Arquivo da Câmara Municipal de Anápolis: 1923 — 1947.

*OUTRAS FONTES.*

01. — *Jornal O Anápolis*: 1935 a 1950.
02. — *Jornal A Voz do Sul*: 1937.
03. — *Relatórios de Presidentes da Província de Goiás*: 1864 1870 — 1875  
1879 — 1882 — 1883.

\* \* \*

\*

*INTERVENÇÕES.*

Da Prof.<sup>a</sup> *Helga I.L. Piccolo* (UFRGS).

Inicialmente apresentou parabens pela comunicação, que julga ser contribuição importante para quem estuda o movimento republicano, nas suas características regionais.

Em determinado momento de sua exposição oral, a Autora falou da influência do Manifesto de 1870 em Goiás e de uma certa influência comteana.

Como no Rio Grande do Sul a influência da doutrina política de Comte foi profunda, gostaria de saber em que sentido a até que ponto a influência comteana se fez sentir em Goiás, possibilitando assim uma comparação entre o movimento republicano sul-riograndense e o goiano? (\*).

---

(\*). — A Autora deixou de enviar por escrito as respostas dadas em plenário (*Nota da Redação*).