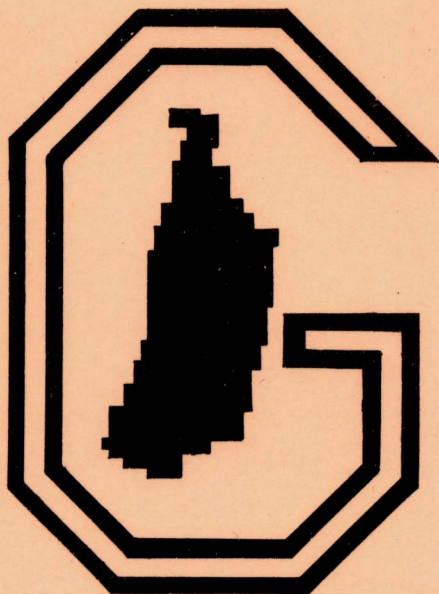


ISSN 0101-708X



UFG – IQG

DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

# BOLETIM GOIANO DE GEOGRAFIA

PUBLICAÇÃO ANUAL – VOL. 7/8 N. 1/2 – JANEIRO/DEZEMBRO 1987/1988

## CONTRIBUIÇÃO DO IMIGRANTE NA CONSTRUÇÃO DE GOIÂNIA\*

Jan Magalinski\*\*

### INTRODUÇÃO

O objetivo deste trabalho é conhecer a participação de elementos culturais estrangeiros na construção de Goiânia. Estes elementos culturais nos são trazidos de três formas: 1) através de técnicos estrangeiros que aqui possam ter vindo prestar seus serviços profissionais; 2) através de técnicos brasileiros que procuraram complementar sua formação profissional fazendo cursos e estágios fora, especialmente na Europa e Estados Unidos; 3) através da mão-de-obra especializada de imigrantes que vieram para Goiás e aqui fixaram residência.

O imigrante participou, e participa, de muitos acontecimentos no Estado. Entretanto, ele não figura como tal e raramente é lembrado. O trabalho que ele desempenhou é dos mais importantes por tratar-se da mão-de-obra especializada e de grande responsabilidade técnica.

Bastou a leitura de um dos relatórios das obras de construção de Goiânia, redigido por Coimbra Bueno, para levantar várias hipóteses quanto a influência de elementos culturais estrangeiros na construção desta cidade.

Após uma pequena pesquisa, algumas das hipóteses foram comprovadas. Somente pesquisas mais aprofundadas poderão trazer respostas satisfatórias a todas elas.

Este trabalho abrange apenas uma década da História de Goiânia, ou seja, fins de 1932 a julho de 1942, período esse que corresponde à fundação e à implantação da cidade, até sua inauguração oficial, conhecida como o "Batismo Cultural de Goiânia".

---

\* Trabalho apresentado no V Congresso Brasileiro de Imigração e Integração (SP) em 18 de março de 1986, sob os auspícios do Jornal do Imigrante.

\*\* Geógrafo e Historiador - membro do Instituto Polonês de Artes e Ciências da América - N.Y.

No futuro poder-se-á ampliar esse estudo abrangendo outras décadas. Por enquanto essa é a primeira tentativa de mostrar aos interessados de que forma os imigrantes atuaram na construção da nova Capital de Goiãs.

De modo muito sucinto apresento como surgiu Goiânia, seu crescimento até a sua inauguração, para tratar, em seguida, da participação do elemento alienígena nos trabalhos da cons - trução.

#### PANORAMA URBANÍSTICO NA DÉCADA DE 20

Fora do Brasil, notadamente na Europa onde os brasileiros buscavam a fonte do saber, reestruturava-se a sociedade européia após vários acontecimentos que a atingiram profundamente: a Primeira Grande Guerra, os traumas com a Revolução Bol - chevista bem como a grande crise econômica. Ao final da segunda metade da década de 20, tudo isso refletiu, proporcionando o surgimento de uma nova fase cultural.

Também no Brasil processavam-se transformações diversas e principalmente "em consequência da Guerra, ensaia-se a transição de uma sociedade eminentemente rural, agropastoril e extrativista, para uma sociedade de forte presença urbana, no rumo da industrialização".<sup>(1)</sup>

Alfred Agache é contratado para orientar a elabora - ção de um Plano Diretor para a cidade do Rio de Janeiro (1927) e Le Corbusier é convidado para pronunciar uma série de confe - rências (1929).

Agache desenvolveu sua arte buscando inspiração no ecletismo com forte tendência neo-clássica, difundindo novas técnicas nos espaços já consolidados como Rio, São Paulo e Porto Alegre.

Le Corbusier procurou difundir as experiências inovadoras surgidas na Europa e Estados Unidos. Essas idéias foram bem recebidas no meio dos arquitetos brasileiros e particularmente assimilados por Lúcio Costa, que passou a aplicar os prin

---

(1) MAGALINSKI, Julia Maria. Goiânia - 50 anos; documentário de uma cidade jovem. Goiânia, 1986, inédito, xerografado, vol. II, pág. 128.

cípios básicos da Arquitetura Moderna, primeiramente em Minas Gerais e posteriormente em outros Estados.

Um dos primeiros brasileiros a sobressair no urbanismo foi Atílio Correia Lima, que ao regressar da França, após defesa de tese, tornou-se o primeiro professor da cadeira de urbanismo da Escola Nacional de Belas Artes, no Rio de Janeiro, onde cursara arquitetura e engenharia em 1925.

Dessa forma o Brasil despertou para o urbanismo. E Goiás, que se preparava para construir uma nova, moderna e funcional Capital do Estado, logo se interessou em manter contato com urbanistas de renome.

#### A DÉCADA DE 30 EM GOIÁS

Em vista de escassez de dados publicados no Estado de Goiás, fui levado a empreender entrevistas a pessoas de minha confiança e uma delas é o Prof. Dr. Délio M. de Araújo. Transcrevo na íntegra a entrevista por ele concedido em 14 de março de 1986.

P. - Professor Délio, gostaria que o senhor elucidasse fatos históricos e discorresse sobre a década de 30 no Estado de Goiás em todos os aspectos de sua vida.

R. - Prefiro começar pelo aspecto econômico. Na década de 30, a economia de Goiás basicamente se constituía de atividades extensivas. Verifica-se ainda uma leve fase de industrialização.

A economia dependia basicamente da exportação, principalmente de gado e de alguns produtos agrícolas. No entanto, uma economia progressista encara mais o abastecimento interno intensivo. Mas o sistema produtivo de Goiás se baseava na criação e na cultura extensivas. O produto interno de Goiás era bastante baixo. Talvez somente os Estados do Amazonas e Pará estivessem abaixo do Estado de Goiás, não mencionando o Território do Acre. Mesmo o Mato Grosso tinha o produto interno maior. Na época, o Mato Grosso não estava dividido em dois, como está hoje.

Relativamente à região de Goiânia, à época da construção, não consegui encontrar nenhum registro de atividade econômica importante. Quero dizer que no antigo município de Cam

pinas de Goiãs, no de Trindade, que pertencia então a Campinas de Goiãs, no município de Aragoiânia, Aparecida e mesmo Bela Vista, em todas essas áreas encontramos simplesmente propriedades agrícolas e pecuárias, todas elas extensivas. Parece que a região de Goiânia não se distinguia, em absoluto, do restante do Estado, quanto à situação de sua economia. É verdade que isso, de certa maneira, é explicável. Sendo a cidade de Goiãs a capital, para lá se dirigia a maior parte de renda do Estado, resultante que era da arrecadação dos impostos. Catalão e Itumbiara já começavam a despertar como pontos de intercâmbio ou entrepostos. Temos ainda Luziânia, por sua posição quase intermediária no caminho entre o norte de Goiãs, o Triângulo mineiro e São Paulo. Temos Anápolis também.

Ainda na década de 30 nós notamos o surgimento e a decadência de certos núcleos urbanos. Enquanto a Estrada de Ferro, foi avançando de Goiandira para o norte, verifica-se a ascensão de Goiandira para depois ocorrer uma certa queda. Quando Goiandira foi ponto dos trilhos cresceu muito; perdendo-a, veio uma certa decadência. Depois ocorreu o ciclo de crescimento e de decadência de Ipamerí. Ultimamente Ipameri tornou a crescer. Com Pires do Rio sucedeu o mesmo. Roncador chegou a ser uma verdadeira cidade. Hoje não passa praticamente de uma vila tão pequena que simplesmente não podemos reconhecer nada do seu esplendor. Roncador chegou a ter, às vezes, mais de duzentas toneladas de mercadorias embarcadas ou desembarcadas por dia. Isso significa uma grande atividade.

Os trilhos avançaram de Roncador para o norte. Temos então a ascensão de Vianópolis, de Silvânia (na época Bonfim) e assim por diante. Leopoldo de Bulhões cresceu com os trilhos; depois, à medida em que a operação ferroviária foi se modificando, a população passou a apresentar declínio quantitativo. A modificação tecnológica - tração diesel-elétrica, trens diretos, fechamento de estações no município, duplicação da linha até onde se situava a estação de Jarina, além de outras modificações economizadoras de mão-de-obra - contribuiu para que, de 1970 para 1980, os censos demonstrassem declínio populacional. Anápolis recebeu seu maior impulso com a chegada da Estrada de Ferro. Tornou-se o pólo industrial do Estado. No entanto, como um pólo industrial, Anápolis, a "Manchester de Goiãs", no panorama nacional não se distinguia, na década de 30, por sua indústria. Anápolis vivia praticamente do comércio, principalmen

te do comércio por causa da ponte da Estrada de Ferro. Aí então se abastecia todo o norte do Estado; ali se embarcava toda mercadoria de exportação.

Segundo os registros da antiga Estrada de Ferro Goiás, os embarques consistiam principalmente no gado em pé, transporte que hoje a Estrada de Ferro não faz mais. Às vezes, leitões, engradados de aves e coisas assim; bagagem, animais vivos. Também arroz, algum feijão, ocasionalmente, até, açúcar mascavo.

O que mais pesava era a mercadoria que chegava de São Paulo. Anápolis se torna o centro atacadista de tecidos, de arroz beneficiado; farinha de trigo, massas e mercadorias diversas que simplesmente eram desembarcadas ali, importadas por determinados atacadistas. Daí partiam para o interior. A exportação sempre foi muito menor que a importação. Como a Estrada de Ferro era o principal meio de transporte na época, podemos estender ao Estado inteiro a conclusão de que Goiás importava mais do que exportava. Nossa balança de pagamento, era, portanto, negativa. E essa situação parece que persiste até hoje. Por causa do baixo índice de industrialização de Goiás, exporta matérias de pouco valor venal e importa produtos industrializados de alto preço.

Mesmo em 1940, portanto, já no final da década de 30, os registros da Estrada de Ferro não trazem praticamente nada que viesse para região de Goiânia. A Capital devia ser abastecida através de outros locais, podendo-se depreender, que o era a partir de Leopoldo de Bulhões ou de Anápolis. Quer dizer as mercadorias eram baldadas, seguindo então até Goiânia.

A Estrada de Ferro chegou a Goiânia no início da década de 50. Portanto, está fora do período considerado.

Sob o aspecto industrial, Goiás em nada se distinguia, porquanto o processo produtivo se centrava na atividade agrícola. Esse era o retrato da região de Goiânia na década de 30. O que tornou a região conhecida foi simplesmente o fato de ter sido escolhida para local da Nova Capital. Podemos notar, na década de 30, o desembarque de muito material de construção em Leopoldo de Bulhões e Anápolis. Essas duas cidades quase não cresceram, na época, de modo a justificar esse transporte. Podemos supor que serviria para a construção de Goiânia. Mesmo na época da construção de Goiânia, nós não verificamos nenhum registro de despacho ferroviário relativo ao que hoje nós denominamos combustível. Para que, se até os rolos compressores usa-

dos na pavimentação das principais ruas da cidade eram rebocados a boi? Não era preciso combustível importado. Não existiam patrôlas, tratores, equipamentos ainda desconhecidos. Os despachos referem-se a tijolos, telhas, esquadrias metálicas e outros materiais de construção. Tirando isso, nós praticamente não utilizamos outros materiais de construção importado.

Os registros da Estrada de Ferro agora se encontram em Belo Horizonte. Foram transferidos para lá recentemente, talvez há três ou quatro anos atrás. Os registros não trazem assim muita especificação das mercadorias, muitas vezes só "material de construção", porque com frequência era adotado o transporte por vagão fretado. Nele se carregava o cimento e mais alguma coisa. Quer dizer: o fornecedor levava várias mercadorias lá dentro. A Estrada de Ferro fechava o frete por uma dada quantia, equivalente a X, mas o vagão podia estar transportando também uma mercadoria muito nobre. Muitas vezes era aproveitade o vagão gaiola. Saía de Goiás com boi em pé e voltava trazendo o cimento e, às vezes, até pedra marroada. A Estrada de Ferro não usa a pedra marroada nas suas linhas, mas brita bitolada. Na época quase todas as linhas da Estrada de Ferro Goiás eram linhas de lastro de terra. Portanto, não utilizava esse material. Deveria este, sem dúvida, ser destinado à construção da nova cidade. Recebíamos bastante cimento, muito ferro de construção, muito ferro para esquadrias metálicas, esquadrias acabadas, madeira para construção. E café também. Isso durou mais ou menos pelo período da construção. Então, é de se supor que essa mercadoria se destinasse a Goiânia. Dentro dessa suposição, podemos deduzir que ocorreu tráfego bastante intenso de caminhões e de carros de boi de Leopoldo de Bulhões para Goiânia e, muito mais intenso ainda de Anápolis para Goiânia. Isso sucedeu porque de Anápolis para Goiânia o percurso é muito menor e a estrada era muito melhor.

Quanto ao aspecto social, o Estado de Goiás na época não apresentava nada que o fizesse sobressair entre os Estados brasileiros. Talvez fosse um dos Estados mais pobres em renda per capita. É difícil afirmar qual fosse esse nível de renda porque não existia a preocupação com isso. Simplemente nós não temos estatísticas. Nem temos dados que permitem calcular, com aproximação satisfatória, a renda per-capita em Goiás. Tendo em vista as mercadorias transportadas pela Estrada de Ferro, podemos deduzir que o Estado apresentava baixo consumo médio e

consumia, em geral, mercadorias de segunda qualidade. Isso é sinal então de um nível social não muito alto.

Quase todos os passageiros da Estrada de Ferro na época se dirigiam a outros Estados para efetuarem compras. Eram comerciantes, eram mascates, eram representantes comerciais, viajantes. Quase não havia tráfego intenso de passageiros que se destinavam de uma estação para outra seguinte. Isso mostra que Goiás dependia muito do contato e do fornecimento externo, principalmente de São Paulo.

A Estrada de Ferro fornecia para os representantes e viajantes comerciais a Caderneta Quilométrica. Pouca gente tem conhecimento do que era. Era uma espécie de passe, vendido barato, que dava direito de viajar 1.000, 3.000, 5.000 e 10.000 km. Eram aceitas também as Cadernetas Quilométricas das antigas Cia. Estrada de Ferro Mogiana e da Cia. Paulista de Estrada de Ferro. Então, com uma Caderneta dessas, se podia viajar a São Paulo várias vezes, por um preço relativamente baixo.

O portador de uma Caderneta dessas tinha o transporte gratuito de uma bagagem volumosa, como eram os mostruários de venda. Muito notado era o alto nível de transporte de bagagens. Isso mostra que os comerciantes faziam as compras e oltavam trazendo como bagagens as mercadorias de que precisavam. Mesmo os atacadistas faziam isso. Concluimos, pois, que Goiás constituía Estado muito dependente de outro; apresentava uma economia mais ou menos primitiva, praticamente de subsistência, baseado na agropecuária. Tanto que não se vê na Estrada de Ferro o registro, por exemplo, do chumbo para a caça; não se vê quase o transporte de ferro; raríssimamente, um barril de grampos de cerca ou um barril de ferradura. Sem dúvida havia ferreiros por aí que faziam tais coisas, ferrolhos e dobradiças para cercas de curral pelas fazendas, ferraduras e outros ítens a mais.

A nossa indústria é indústria artesanal de interesse local. As ferraduras eram desembarcadas em certos pontos estratégicos. Por exemplo: em Catalão, Ipameri, Leopoldo de Bulhões e Anápolis. Esses locais coincidem com os pousos principais das tropas. Anápolis, no início da década de 30, era o maior consumidor de ferraduras do Estado. Isso leva a concluir que havia muita tropa chegando e partindo, além de muitas carroças circulando na cidade. Hoje o caminhão executa esses serviços de transporte. Em outras palavras, podemos verificar através das ferraduras, que havia um certo volume de transporte a um certo



volume de tráfego regional. Não existem as estatísticas relativas à origem e ao destino final da mercadoria. Nem sequer se conhece com margem de confiança a arrecadação por município. Era uma coisa que não interessava. O fisco simplesmente se importava em arrecadar. Não se importava com a estatística que permitisse verificar o nível da atividade econômica; aliás, essa atitude persiste até hoje. Por exemplo, a Secretaria da Fazenda é interessada no ICM e outros tributos estaduais. Não está tão interessada em saber para onde a mercadoria foi ou para onde vai. Tanto que, para se calcular o produto interno do Estado de Goiás, há necessidade de se recorrer a muito mais a fontes de fora do que a fontes internas.

Sob aspecto educacional parece que Goiás também não se distinguia. Goiás só tinha um estabelecimento de nível superior, a Faculdade de Direito de Goiás, na antiga capital. Transferida para Goiânia, hoje está incorporada à Universidade Federal de Goiás.

Interessante é verificar também os registros de certos colégios do Triângulo Mineiro, de São Paulo e mesmo do Rio de Janeiro. Por exemplo, em Araguari, Uberlândia e Uberaba, há colégios com estudantes de Goiás, matriculados no regime de internato. A rede educacional de Goiás não podia proporcionar ensino de alto nível, embora o Estado tivesse uma razoável distribuição espacial de estabelecimentos de ensino. Devemos lembrar, a esta altura, a figura de Dom Emanuel Gomes de Oliveira.

Dom Emanuel, Arcebispo de Goiás, criou a maior rede de Ginásios do Estado. A rede da Arquidiocese era a maior do que a rede mantida pelo Estado. Ele havia verificado que até no Colégio Santa Rosa, de Niterói, havia estudantes goianos, cursando o ginásio em regime de internato. Até a década de 50 a Igreja sustentava a maior parte do ensino secundário no Estado. O Seminário Santa Cruz e a Faculdade de Direito eram as únicas instituições de nível superior. Por isso, encontramos estudantes goianos cursando Direito em São Paulo e no Rio de Janeiro, alguns poucos se matricularam em faculdades de outros centros. O mesmo sucedia com os estudantes de Medicina. Goianos frequentavam Colégios Militares. A elite do Estado estudou fora, inclusive o ex-governador Mauro Borges Teixeira, o Dr. Pedro Ludovico Teixeira, além de outras figuras e expoentes. Vamos encontrar uma situação interessante. Os que conduziam a política de Goiás, frequentaram o curso superior quando não o gi

nâsio inteiro também, fora de Goiãs. Quer dizer que haviam se ausentado do Estado por volta dos doze anos de idade, partindo para o internato. Depois herdaram de seu pai ou seu avô ou bisavô aquele gosto pela política local. Herdaram também os currais eleitorais e também o sabor da influência dos coronéis. É o caso, por exemplo, de Mauro Borges. É inconcebível como uma pessoa que tivesse sido educada praticamente fora do Estado tivesse a sôlida projeção política que o distinguiu. O pai às vezes ia buscá-lo, viajando por dias e dias, ia para trazê-lo, nas férias, ao seio da família. Esse fato evidencia que o sistema político daqui era sistema mais ou menos hereditário. Tão hereditário que praticamente está terminando agora. Com as eleições de 1982, começaram a ruir os políticos do modelo Caiado, do modelo Teixeira, dos Bulhões e outros. Essas hegemonias estão terminando. Esperamos para verificar melhor nas eleições deste ano (1986). Tudo leva a crer que realmente havia uma espécie de espírito de hereditariedade.

O Estado estava estagnado, na década de 30. A iniciativa da Nova Capital é uma iniciativa louvável, que ninguém deve criticar. Mas é discutível se Goiânia constituía o melhor local sob aspectos econômico, social e ambiental. Para uma nova Capital, não seria melhor um local mais ao norte de Anápolis, em região de águas mais abundantes? É verdade que, na época, não se podia prever o crescimento tão rápido da cidade de hoje. A fuga do meio rural para o meio urbano é uma questão que começou a deslanchar na década de 60. Estado de São Paulo, onde começou antes, bastante antes, o êxodo da década de 30, no Estado do Rio de Janeiro, também é da década de 30; na década de 40 chega a vez do Rio Grande do Sul e de Minas Gerais. É impossível precisar datas, pois esses fatos são fenômenos sociais de longo prazo.

Na década de 60, com a criação de Brasília, verificou-se o grande deslanche de Goiânia. Um dos fatores mais importantes para o crescimento da cidade foi exatamente a rodovia BR-153. Itumbiara, Goiânia e Anápolis se beneficiaram do impulso decorrente do seu tráfego intenso. Aí teve também início a era hegemônica da rodovia sobre a ferrovia. Tanto que a ferrovia somente chegou a Brasília em 1967, assim mesmo de uma maneira precária e pitoresca. O primeiro trem inaugural não conseguiu circular até Brasília. Tomaram uma antiga "Maria Fumaça", e alguns vagões que cabiam em caminhões, passaram-nos ao redor do trecho dificultoso por onde trem nenhum havia conse -

guido passar, descarregaram-nos já no Distrito Federal e os puseram nos trilhos. Assim se deu por inaugurada a Estrada de Ferro. O tráfego comercial foi inaugurado em 1968. Portanto, a inauguração da Estrada de Ferro de Brasília foi uma inauguração meio fingida, acontecimento simbólico, fato muito comum no governo revolucionário.

Durante a construção de Brasília, de novo veio um surto de fornecimento através da Estrada de Ferro. A Estrada de Ferro Goiás teve que transportar uma quantidade imensa de materiais de construção. Muitos passaram a pensar que a região da Estrada de Ferro estava se revigorando com uma nova era de progresso. Não se tratava de progresso autônomo. Certos lugarejos começaram a ter maior movimento. O fato era que com tanto trem, tanto tráfego, era preciso maior número de postos de cruzamento e de postos telegráficos com desvios. Para estes locais iam o guarda-chaves, o telegrafista, o chefe do posto telegráfico ou o chefe da estação. Desse modo, a população de um lugarejo com 40 a 50 habitantes saltava para 150. Abria-se um butequinho, um armazém, tudo dependente do pessoal que conduzia o tráfego ferroviário. Pensava-se então na retomada de uma nova vida, mas não era.

Quando terminou a fase áurea da construção de Brasília, a região da Estrada de Ferro recaiu no marasmo de antes. Houve época que a Estrada de Ferro teve que conseguir locomotivas emprestadas ou locadas da antiga Rede Mineira de Viação, da antiga Cia. Mogiana e até da ex-Central do Brasil. O tráfego foi muito intenso. Anápolis subiu muito, depois decaiu um pouco. Leopoldo de Bulhões, depois da construção de Brasília começou a decair em definitivo. O surto de crescimento decorreu simplesmente do aumento do tráfego ferroviário. Hoje em dia um aumento do tráfego ferroviário não produz um fenômeno dessa natureza. O tipo de operação de uma estrada de ferro mudou muito. Houve a introdução da locomotiva diesel-elétrica; formam-se trens compridos. Hoje se aumenta muito a extensão dos desvios de cruzamentos, não se aumenta o número das estações. Hoje nós podemos multiplicar por quatro ou cinco vezes o tráfego ferroviário sem precisarmos de novos pontos de cruzamentos. Aí estão o controle eletrônico, o desvio comandado à distância, a sinalização automática, não sendo necessário colocar pessoas e criar as vilazinhas ferroviárias perdidas no ermo.

Na década de 60 Goiânia se consolidou sob a influência da construção de Brasília, como o centro econômico do Estado. Centro político já era desde a transferência da Capital, mas a centralização econômica se deu na década de 60. Goiânia superou em indústria a posição de Anápolis. Essa situação perdura até hoje. Outro fator pelo qual Goiânia consolidou sua posição, foi o afastamento do rodovia Goiânia-Nerópolis. Alcança-se o norte do Estado não se precisando mais passar por Anápolis. Trata-se de um grande desvio que encurta o percurso. Então Anápolis ficou de fora do eixo Norte-Sul do Estado. Antes, não. Até dez anos atrás esse tráfego passava obrigatoriamente por Anápolis. Se Anápolis era o centro até de transporte rodoviário de passageiros de longa distância, deixou de sê-lo; o centro passou para Goiânia. Logo, podemos dizer que a consolidação de Goiânia como símbolo do Estado se deu na década de 60 ou no fim da década de 50. O sociólogo, o economista, o historiador, o engenheiro, o político, para cada um deles assinalará datas ou períodos diferentes.

Quanto aos usos e costumes, podemos verificar duas situações que conviviam simultaneamente. A primeira, a vida dos centros agrícolas e das fazendas tinha costumes próprios. São maneiras de vestir, embora o tecido viesse de fora em grande parte. Mesmo a indústria da tecelagem de subsistência, com a roca, a fiação e as mulheres fiadoras não abasteciam o mercado. Havia também usos e costumes importados.

O Arcebispo D. Emanuel por várias vezes cita isso nos seus discursos. Os viajantes vendem suas mercadorias e roupas feitas importadas. Há também importação de costumes até na maneira de se dar um banquete. Na cidade de Goiãs, quando ainda abrigava a sede do governo, importava os hábitos do Rio de Janeiro. Esses eram os predominantes. D. Emanuel referenda esse uso; Pedro Ludovico, idem. Mesmo assim havia uma boa dose de regionalismo. O regionalismo predominava nos centros mais distantes e na área rural. Na sociedade de certo nível para cima predominavam os usos e costumes de fora, principalmente do Rio de Janeiro. Ir até ao Rio de Janeiro era uma dificuldade tremenda. Demorava-se no mínimo, de quatro a cinco dias. Raros faziam essa viagem mas eram pessoas de influência na sociedade local. A moda exigia imitar as pessoas de influência. Tanto assim que havia até uma agência de figurinos em São Paulo, de cuja denominação não me lembro, se não me engano era um tal Damata, um italiano. Ele recebia encomendas de figurinos de damas

da sociedade de Goiás. Ele, de São Paulo, simplesmente fornecia modelos para alta costura. Eu descobri isso numa publicação interessante, o Guia Levi. Esse Guia, na época, dava o horário de todas as estradas de ferro do Brasil. E também os anunciantes eram de âmbito nacional. Tratava-se de uma publicação muito cara. Hoje o Guia Levi se resume aos horários das estradas de ferro do Estado de São Paulo, de São Paulo ao Rio de Janeiro, das principais linhas do Paraná e do Rio Grande do Sul. Na época até trazia os horários de todas as linhas aéreas do Brasil. Por exemplo: para ir do Rio de Janeiro a Manaus, o avião demorava em geral quatro dias. Hoje é uma questão de três a quatro horas, no máximo.

O avião saía do Rio de Janeiro e pousava em Vitória, onde demorava de duas a três horas para abastecimento e descanso de passageiros, porque o espaço destinado a cada passageiro era reduzido, talvez do tamanho do assento de um fusca. Depois ia até o Salvador, onde pernoitava. No dia seguinte ia até o Recife, ou até o Natal, aeroportos muito importantes. Depois ia até a Fortaleza, daí a Belém do Pará e, no outro dia, a Manaus. Para Buenos Aires, dois dias por causa do pernoite. Também devemos lembrar que a navegação aérea era praticamente a olho. O piloto devia ver o aeroporto. O avião levantava voo quando a neblina se dissipava.

Goiás importou muito em termos de cultura e hábitos. Cora Coralina é um exemplo. Recebeu boa parte de sua formação e dispendeu boa parte de sua vida fora de Goiás. Lá fora, ela já acumulava bagagem literária. Suas primeiras obras foram escritas fora, posteriormente, foram publicadas aqui. Ela tinha receio de publicá-las por ser mulher. Havia o temor de que não seria bem recebida. Portanto, usos, costumes e hábitos importados passavam muito, muito mesmo, na vida comum das maiores cidades. As maiores cidades eram Anápolis e Goiás, depois Goiânia, Catalão, Santa Luzia (hoje Luziânia). A dependência em hábitos, costumes e usos se exemplificava pelo despacho ferroviário de cigarros industrializados em São Paulo. Ora, Goiás produzia muito fumo de corda, pelo que consta. Essa importação significava que nós já estávamos começando a importar certos costumes também. Goiás importava abotoaduras, o que significava que as camisas daqui eram modelos copiados de fora. Assim, nós vemos que Goiás importou muitos costumes, alguns deles até interessantes.

Em grande parte, o centro exportador de costumes e moda era o Rio de Janeiro. Lá estava o Governo Federal. O gover

nador, Pedro Ludovico e secretariado tinham que ir ao Rio de Janeiro. Toda a problemática do Arcebispo D. Emanuel era resolvida, em geral, no Rio de Janeiro, pois lá estava o Núncio Apostólico, lá estava o Cardeal ou lá se encontravam os colegas do episcopado e, assim por diante. O Rio de Janeiro era o centro que realmente ditava os costumes e tradições. O Rio de Janeiro por ser ex-Côrte, tornava isso mais senhoril. Havia uma certa aura em torno dos costumes vindos do Rio de Janeiro, costumes da alta sociedade tradicional de então.

Goiás desenvolveu certas festas como as Cavalhadas. Todas são típicas por serem locais, mas mesmo assim muito de sua estrutura foi importada. As próprias cavalhadas decorrem de tradições que nem são brasileiras. Também a literatura, embora notemos a inspiração local, foi influenciada pelo fato de que a maioria dos nossos intelectuais e escritores estudaram fora. Portanto a influência externa necessariamente foi bastante grande. Não era pequeno o número dos que estudavam fora e vinham casados para cá.

Às vezes se notam coisas pitorescas, como a plaqueta que eu não vi, mas ouvi dizer que existiu, na Estação do Roncador. Era uma placa anunciando uma pinga fabricada na região. Pinga igual a não sei qual produzida no Triângulo Mineiro, como a indicar que a marca de pinga mineira era conhecida e detinha a preferência do viajante que vinha de lá. Ora, num comercial assim já mostra que Roncador, ponto final da Estrada de Ferro na época, era lugar de movimento. Conheci esse fato através de um vizinho meu, ex-maquinista da Estrada de Ferro Goiás e que morava na casa abaixo da minha. Um velhinho de tez escura, de quase 80 anos.

Na década de 30 a predominância religiosa estava no catolicismo. Isso é indiscutível. Grande era a influência da Igreja em toda vida política, cultural e social de Goiás. Ainda hoje um baixo percentual da população civil é de nível superior. Na época, padre ocupava boa parte das posições de magistério do Estado. Às vezes, o vigário era professor na Escola do lugar por ser a pessoa mais culta. Havia também o Seminário Santa Cruz, onde muitos goianos distintos estudaram, simplesmente para poderem estudar, mesmo não tendo vocação sacerdotal. Isso foi comum no Brasil inteiro. Veja o caso de Juscelino Kubitschek de Oliveira. Nunca pensou de ser padre e estudou em seminário. Isso era um fato aceito, os bispos conheciam-no e aceitavam-no. O seminário era uma escola de formação desde que

o jovem tivesse a vontade de estudar. Por outro lado, a Igreja sempre deu uma boa formação cultural às religiosas e elas constituíam o braço direito da Igreja nas escolas.

Em Goiás, a rede educacional foi basicamente organizada pela Igreja, ou foi pelo menos a rede mais bem organizada. A rede estadual funcionava muito mal, era desorganizada, de forma que as escolas da Diocese e depois da Arquidiocese ao menos tinham o seu material escolar e bom nível de ensino. Eram escolas pagas, mas eram melhores que as escolas públicas. Dessa forma, o ensino da religião pesou muito na formação geral da cultura goiana. Juntamente com esse espírito, existiam práticas que hoje não existem mais. Por exemplo, o tempo da desobriga. Os vigários saíam pelas suas imensas paróquias para ouvir as confissões e levar a comunhão, percorrendo capelas, oradas, fazendas e povoados. Hoje, esse tipo de "desobriga" não existe mais: o fiel procura a Igreja. Não é o vigário que procura o fiel. Naquelas viagens sempre havia batizados e assistência às pessoas doentes. Devido às léguas de distância, a presença da Igreja se tornava realmente uma qualidade através da peregrinação anual do padre. Se ocorria uma festa popular numa cidade como Damolândia, onde não existia um padre, o padre ia até lá e residia aí por uma semana, ou todo período da realização da festa. Ele se tornava o centro da atenção da cidade. Ele conversava com todo mundo, trazia notícias novas. O sermão na Igreja não era simplesmente o sermão doutrinador de hoje. Tinha caráter informativo: fulano de tal vai se casar com a fulana de tal, o casal X teve um filho que nasceu bem. Hoje em dia não existe mais essa linha de informações. Na época, era o padre, com as proclamas, ou banhos como se dizia, que divulgava os casamentos futuros: fulano de tal quer casar-se com a fulana de tal no dia tal; quem conhecer algum impedimento, procure o padre. O vigário também era uma espécie de juiz, não um juiz para julgar causas, mas juiz no sentido de opinar. Não havia uma pessoa de maior respeito, de maior aceitação como uma pessoa isenta. Essa figura não existe mais numa cidade como Goiânia. Se existiu em Goiás, na década de 30, já havia desaparecido nas cidades do Rio de Janeiro, São Paulo, de Belo Horizonte. Entretanto em Goiás, essa centralização no padre era comum na década de 30. Ainda era o vigário que arrumava, muitas vezes, a vaga para os filhos das famílias mais abastadas em algum colégio de fora. Quase todos tinham internato e eram dirigidos ou por freiras ou por padres. Então, para se estudar em

Niterói, o vigário constituía a pessoa mais indicada para entrar em contato com o colégio de Santa Rosa: em São Paulo, com o Liceu Coração de Jesus, etc.

Em Goiânia, ao iniciar a década de 60, todos os colégios possuíam internato: o Ateneu, o Colégio Assunção (que não existe mais), o Colégio Santo Agostinho, que não tem mais internato.

Dessa maneira a influência da Igreja nos usos e costumes necessariamente havia de ser bastante forte. Se essa situação desapareceu, não é sinal de que a Igreja tenha deixado de exercer sua influência, simplesmente se atém ao campo religioso porque aquele tipo de influência e de atuação não constitui realmente o ministério principal da Igreja. A igreja influenciava até nas decisões de governo, como já foi visto. Dom Emanuel foi o presidente da Comissão da Localização da Nova Capital. O Arcebispo aceitou e respondeu ao telegrama do Interventor Federal Dr. Pedro Ludovico agradecendo a escolha. O prelado opinava porque já conhecia a região de Goiânia. Era um bispo muito ativo e viajava por todo o interior.

Como se pode deduzir das considerações tecidas sobre Goiás na década de 1930, o Estado, embora típico sob certos aspectos, não fugia das influências e importações sociais e políticas. Sob o prisma econômico, o setor produtivo carecia da eficiência, da diversificação e da capitalização que pudessem colocá-la sequer entre os primeiros lugares na escala nacional. A influência da Igreja seguiu os parâmetros usuais de então.

A construção de Goiânia, aliada ao impacto dos fatores extrínsecos ao próprio Estado, tais como a crise mundial de 1929, a revolução de 1930 e os desdobramentos políticos subsequentes, a diversificação industrial e agropecuária dos Estados mais evoluídos, constituíram as forças preponderantes das alterações verificadas em Goiás. As alterações de natureza autógena, excetuando-se a nova Capital, seguramente foram de influência reduzida. Mais poderosas foram as pressões externas. A estas deve Goiás o arranque propulsor das modificações localizadas na década e, também, nos quatro decênios que se seguiram.



## A MUDANÇA DA CAPITAL

## Tentativas anteriores

A idéia da mudança da capital data de 1737, quando o Conde de Sarzedas vacila entre elevar à categoria de Vila o Arraial de Sant'Ana; ou o de Meia Ponte, hoje Pirenópolis.

Em 1749, Dom Marcos de Noronha, em resposta à consulta da Coroa, condena o clima e a situação geográfica de Vila Boa.

O militar, Miguel Lino de Moraes, segundo Governador de Goiãs, em 1830, pronunciou-se a favor da mudança de sua capital.

Rodolfo Gustavo da Paixão, primeiro Presidente do Estado, usando dos argumentos expressos por Couto de Magalhães, Presidente da Província, em 1863, insiste junto à Assembléia, sobre a necessidade da mudança.

Finalmente essa idéia pôde ser concretizada com a Revolução de 30, quando Dr. Pedro Ludovico Teixeira foi nomeado Interventor Federal.

Como justificativa da mudança, apresentaram-se inúmeras razões, dentre as quais predominam aspectos físico-geográficos, sanitários, econômicos, sociais, etc. Entretanto, na realidade, o motivo preponderante, na época, era o político.

Para dotar a Capital efetivamente do caráter econômico-social e político-administrativo que lhe era indispensável, tornou-se necessário livrá-la do poder oligárquico caiadista que se manifestava através dos grupos de oposição. Resolvida essa questão, a solução de outros problemas viria por decorrência.

## Primeiras medidas

A solução mais viável era construir uma nova Capital, distante de Vila Boa de Goiãs. Para tanto o Interventor Federal nomeou uma Comissão que deveria escolher o local mais conveniente para erigir nela a nova Capital. Isso se deu em 20 de dezembro de 1932, através do Dec. nº 2.737. Essa Comissão criou uma sub-comissão que faria as viagens e apresentaria o relatório técnico. Satisfeitas as formalidades, o local escolhido foi os arredores da cidade de Campinas das Flores ou Campininha, como era conhecida.

Em seguida o Interventor Federal tratou de procurar um urbanista que pudesse fazer estudos nesse sentido, para em seguida implantar uma cidade aberta onde pudessem se instalar indústrias e comércio, atraindo dessa forma capital externo que gerasse o progresso. Procurou contactar Alfred Agache. Entretanto, como este não se encontrasse no Brasil, indicou dois nomes de especialistas brasileiros no assunto: Atílio Correia Lima, arquiteto urbanista, e Armando Augusto de Godoy, engenheiro civil.

Essa indicação foi muito útil em dois sentidos: primeiro - os dois técnicos estavam a par das mais avançadas experiências do urbanismo moderno, recentemente divulgadas durante o Congresso Internacional de Arquitetura (CIAM) no qual foi elaborada a Carta de Atenas, segundo - eram patricios, acostumados aos problemas brasileiros, abertos às inovações e adaptações da Arquitetura Moderna à realidade brasileira e à goiana, de modo especial.

#### Estudos preliminares

Resolvidas questões burocráticas, Atilio, como representante da firma P. Antunes Ribeiro e Cia., foi encarregado de elaborar o projeto de uma cidade para 15.000 pessoas que a mencionada firma deveria executar.

A forte influência francesa recebida por Atilio durante a graduação e pós-graduação, evidentemente repercutiram na criação do Plano Diretor de Goiânia, especialmente através do traçado dos Setores Central e Sul, onde se notam as características das Cidades Jardins, como Letchworth, por exemplo. De Versailles veio a inspiração da "pate - d'oie", em que três avenidas monumentais convergem para a Praça Cívica (hoje Pça. Dr. Pedro Ludovico Teixeira).<sup>(2)</sup> E, em outro lugar lê-se: "... A Goiânia inicialmente planejada, parece corresponder perfeitamente à proposta de Howard, mas a cidade efetivamente instalada após o afastamento dos urbanistas (Lima e Godoy) cresceu ao sabor de improvisações sucessivas, seguindo processos tradicionais baseados na somatória de loteamentos carentes de articulações orgânicas entre eles".<sup>(3)</sup> Ainda pode-se acrescentar "...

(2) idem, pág. 180.

(3) idem, pág. 93.

que Atílio urdiu um plano inspirado no mais perfeito "zoning": zona residencial, zona comercial, zona industrial, zona administrativa, locais de diversões, tudo com possibilidade de ampliação e, de resto, correção dos erros técnicos que aparecessem no futuro".<sup>(4)</sup>

Alguns dos bairros como Setor Sul receberam soluções técnicas já adotadas fora do Brasil, como no caso da cidade de Redburn, que apresenta grupos de residências em "Cul de Sacs", onde há previsão da existência de grandes parques com exuberante vegetação adequada a play-grounds, recreio, etc. E para completar ressalta-se o espírito de imitação: a fachada do Palácio do Governo é revestida com massa colorida de pó de pedra verde de grande durabilidade e que seria pela sua originalidade elemento de propaganda do Estado. Deram-lhe o nome de Casa Verde, a exemplo de Casa Rosada - Argentina, Casa Branca - Estados Unidos, etc. entretanto, mais tarde tomou o nome de Palácio das Esmeraldas.

#### Implantação do Projeto

Rompido o contrato com Atílio C. Lima em 26.4.1935 e ele deixou a direção técnica das obras de construção de Goiânia. A firma Coimbra Bueno e Pena Chaves Ltda. que já tinha contrato assinado com o Governo do Estado para superintender as obras da nova Capital desde 4.12.1934, assumiu a continuidade das mesmas. Os engenheiros civis, recém-formados e sócios da referida firma, Jerônimo e Abelardo Coimbra Bueno é que respondiam pela mesma em Goiás. Sentindo necessidade de maior respaldo técnico, sugeriram a Dr. Pedro Ludovico a contratação de Armando Augusto de Godoy para assessorá-los, no escritório da firma Coimbra Bueno e Pena Chaves Ltda. no Rio de Janeiro.

Dentre as várias dificuldades que enfrentaram as firmas que assumiram a construção de Goiânia, destaca-se a falta de mão-de-obra especializada. Embora a cidade de Goiás possuísse alguns profissionais na área de construção, estes não foram suficientes para tantas obras na nova Capital. Alguns dos imigrantes alemães vindos na década de 20 e radicados na Colônia de Uvã/Itapirapuã engrossaram as fileiras de operários es-

(4) idem, pág. 105.

pecializados na nova cidade juntamente com alguns imigrantes que residiam em Campinas das Flores, cidade que ofereceu a infra-estrutura inicial. Em Campinas havia poucos imigrantes. São conhecidos os irmãos Homar, russos, construtores, e Schneider, austríaco, comerciante.

A firma Coimbra Bueno continuou a requisitar operários qualificados nos grandes centros como Rio de Janeiro e São Paulo, como se lê em relatório de Coimbra Bueno: "a impossibilidade de se obter no Estado pessoal, quer técnico, quer operário para atender às obras, nos obrigou a contratar todo o nosso pessoal nos grandes centros; isto resultou numa séria dificuldade para nós, porque: primeiro, não poderíamos dar uma remuneração mais elevada que a usual em São Paulo ou no Rio, e que imediatamente interessasse o pessoal recrutado; segundo, as dificuldades de viagem, de alojamento do pessoal; terceiro, a campanha de difamação a que já nos referimos e ainda operários deficientes que, despedidos aqui das obras, de regresso a São Paulo e Rio, contam os maiores horrores daqui".<sup>(5)</sup> Uma vez aprovados na seleção, muitos deles vieram trabalhar nas obras de Goiânia. Dentre esses vieram os estrangeiros, que entre os técnicos de alto nível constituíam a maioria.

- Dr. Gustavo von Aaderup - engenheiro civil, calculista, de nacionalidade belga, antigo engenheiro de minas na Groenlândia. Em Goiânia fez cálculos de resistência do edifício Teatro de Goiânia e serviu como engenheiro auxiliar dirigindo a Seção de Urbanização. A memória desse técnico é perpetuada numa das avenidas que leva seu nome;
- Salvador Trotta - arquiteto pela Escola de Roma, de nacionalidade italiana. Trabalhou inicialmente como desenhista na Seção de Arquitetura;
- Salvador Batalha - arquiteto, professor da Escola Nacional de Belas Artes do Rio de Janeiro, de nacionalidade espanhola. Projetou vários prédios do Governo e particulares em Goiânia.

---

(5) ÁLVARES, Geraldo Teixeira. A luta na epopéia de Goiânia; uma obra de engenharia nacional. Rio de Janeiro, Of. Gráf. do Jornal do Brasil, 1942, p. 74 e 75.

- Jan Wladyslaw Kaufer Wiśniewski - engenheiro cartógrafo, de nacionalidade polonesa, demarcou o Setor Aeroporto e executou muitos serviços no interior do Estado, notadamente na cidade de Ceres;
- Kazimierz Bartoszewski - arquiteto, de nacionalidade polonesa, trabalhou como projetista do Departamento de Viação e Obras Públicas. Projetou mais de 300 residências particulares, Museu do Estado "Zoroastro Artiaga" e outras obras no interior do Estado;
- Werner Sonnenberg - engenheiro sanitarista, de nacionalidade alemã. Elaborou projetos de água e esgoto da cidade e efetuou outros cálculos necessários a pedido da firma Coimbra Bueno. Dirigiu a Seção de Arquitetura;
- Dr. José Neddermeyer - arquiteto, de nacionalidade alemã, dirigiu a Seção Técnica de Arquitetura e topografia, fez muitos projetos de residências particulares;
- Arthur Wigderowitz - engenheiro civil, de nacionalidade polonesa, trabalhou como chefe do Escritório Técnico de Compras em São Paulo;
- Stefan Szucs - pintor, de nacionalidade húngara, nascido em Osiek, trabalhou no acabamento do Palácio das Esmeraldas;
- Stanislaw Solarewiński - mestre de obras, de nacionalidade polonesa, executou várias obras, etc.

Como havia pouco dinheiro no tesouro estadual, o Interventor Federal solicitou ajuda de diversos órgãos federais a fim de que estes prestassem serviços gratuitos em estudar a região e a fim de dinamizar a economia regional. Muitos técnicos vieram até Goiânia e deram sua colaboração, dentre eles destacam-se três nomes estrangeiros:

- Prof. Girolano Azzi - do Ministério da Agricultura que efetuou estudos referentes ao trigo, fumo e outros produtos agrícolas nas proximidades de Inhumas e Goiânia;

- Dr. Othon Henry Leonardos - chefio a excursão científica ao Araguaia a fim de conhecer o potencial econômico e turístico, apresentou estudos sobre minérios e riquezas agrícolas do Estado;
- Dr. Alexandre Brade - paisagista do Instituto Nacional de Biologia Vegetal. Estudou a flora do cerrado e sugeriu as espécies de vegetais que deveriam ser usadas na arborização dos jardins, praças e vias públicas em particular. Projetou também um viveiro para reduzir o custo na aquisição das espécies necessárias à arborização sugerida.

Outros imigrantes de diversas nacionalidades se fixaram na cidade em construção e prestaram seus serviços profissionais à população. Pouco se sabe a respeito desses profissionais pois seus nomes não figuram nos livros. É previsto lançar mão da técnica de História Oral, enquanto há tempo, para recuperar certos dados para a historiografia de Goiânia. Esse trabalho ainda não foi possível realizar pois a pesquisa de campo exige muita dedicação. Eis alguns dos pesquisados: F. Feital, trabalhou como desenhista; André Meyn, executou serviços de decoração; Edgar Germano Honam, trabalhou na Seção de Topografia; Jonas Munn, prestou serviços na Seção de Transportes; Michail Kunicki, auxiliar da Seção de Construção da Superintendência; Otto Vogeslanger, trabalhou como pintor de fino acabamento; Ernst Eichler, construtor, trabalhou na SANEAGO; Miklos, pedreiro; Borelli, construtor; Eduardo Bilemjian, fotógrafo, cujos trabalhos figuram nos documentários da época dos primórdios de Goiânia; Alois Feichtenberger, fotógrafo e documentarista. Etc.

Sabe-se, entretanto, que de 4 a 5 mil operários trabalharam nas obras, e como afirma Ney: "Branco, negro e turcos - às dezenas".<sup>(6)</sup>

Apenas para ter uma noção do número de imigrantes que habitavam em Goiânia, basta verificar os 238 Alvarás de Licença concedidos pelas autoridades entre o período de 16.8.37 a 29.9.38, 12,6% aproximadamente corresponde aos sobrenomes estrangeiros. Liderando a lista aparecem onze famílias de nacio-

---

(6) NEY, Licardino de Oliveira. Um Lutador. Rio de Janeiro, Gráfica Olímpica Edit., 1975.

nalidade italiana, cinco germânicas, quatro eslavas, duas francesas, uma armênia e cinco não identificadas.<sup>(7)</sup>

À inauguração do Grande Hotel compareceram cinco famílias de nacionalidade germânica, três italianas, três árabes, uma eslava e uma francesa.<sup>(8)</sup>

Além dessas pessoas registra-se o Pe. Agostinho Foster, de nacionalidade alemã, sacerdote que oficiou a santa missa por ocasião da fundação de Goiânia.

Como primeiro visitante ilustre, registra-se a presença do Sr. Tadeusz Grabowski, Ministro Plenipotenciário da Polônia (27.1.1936), na comitiva que o recepcionou encontrava-se o Pe. Kemens Doroszewski.

Depreende-se daí que Goiânia oferecia amplas possibilidades de emprego não só para trabalhadores comuns como também aos profissionais de diversas categorias, mais especializados.

#### Inauguração de Goiânia

Goiânia foi inaugurada oficialmente em 5 de julho de 1942 por um ato chamado "Batismo Cultural de Goiânia".

Já na época de sua inauguração oficial, Goiânia apresentava um ritmo assustador de progresso, ultrapassando todos os limites previstos.

O Projeto dessa cidade foi feito pressupondo a população máxima de 15.000 pessoas; já no Batismo Cultural apresentava o número bem superior àquele e não parava de crescer.

Ainda no final da década de 40, essa cidade necessitava de bons profissionais, porisso quando a ela chegaram os Deslocados de Guerra, tiveram boa aceitação, praticamente ninguém ficou desempregado. Outrossim cabe lembrar um grupo de italianos que chegou em 1951, totalizando 298 pessoas, e que, após a fracassada experiência da Cooperativa Italiana de Técnicos Agrícolas - CITAG, se dispersou, e parte do pessoal passou a residir em Goiânia, desempenhando profissão liberal. A maioria deles trabalhou na construção civil.

---

(7) MONTEIRO, Ofélia Sócrates do Nascimento. Como nasceu Goiânia. Goiânia, Ed. Líder, 1979.

(8) idem, pág. 434, 435 e 436.

Ultimamente os povos orientais têm vindo a Goiânia, principalmente japoneses, chineses e coreanos, onde possuem academias esportivas, restaurantes e consultórios de acupuntura.

Os imigrantes em potencial são os jovens latino-americanos que buscam as universidades goianienses. Após concluírem seus cursos alguns deles se fixam, preferencialmente, nessa cidade.

### C O N C L U S Ã O

Goiânia surgiu, a meu ver, no tempo certo, quando o urbanismo brasileiro buscava elementos necessários para se firmar como ciência.

A idéia da mudança da Capital em vistas das conjunções políticas e econômicas nunca pôde ser concretizada anteriormente mesmo com convincentes argumentos técnicos.

Dr. Pedro L. Teixeira aproveitando-se dos poderes que lhe eram concedidos na qualidade de Interventor Federal, e também pressionado pela forte ação política dos grupos opositores de Vila Boa de Goiás, conseguiu, a muito custo, construir a Nova Capital e efetivar a mudança definitiva da mesma em 23 de março de 1937, através do Dec. Nº 1.816.

Com relação aos estrangeiros ou suas idéias, devo ressaltar o seguinte:

- ao surgir a idéia da construção da nova Capital, Dr. Pedro foi procurar as pessoas mais gabaritadas nesse particular. A primeira pessoa que procurou foi o arquiteto-urbanista francês Alfred Agache, que na época dirigia os trabalhos de Plano Diretor dos grandes centros do país;
- elementos urbanísticos tais como aqueles adotados nas Cidades-Jardins foram transportados dos Estados Unidos para Goiânia, sendo alguns aplicados totalmente e outros em parte. Portanto, é uma presença da técnica alienígena na urbanização de Goiânia;
- tanto da cidade de Goiás como de Campinas vieram alguns imigrantes e se engajaram nos trabalhos de construção de Goiânia;



- técnicos qualificados alienígenas, em diversas áreas de conhecimento, foram convidados a trabalhar nas obras de Goiânia. A outros foram solicitados estudos, principalmente dos arredores da cidade, levantando várias opções para dinamizar a economia regional e aproveitar as diversas potencialidades que a natureza oferecia;
- outros, porém, simplesmente se instalaram na cidade em construção e ofereceram seus serviços a particulares.

Os Deslocados de Guerra que chegaram a Goiânia a partir de novembro de 1948, foram quase totalmente aproveitados em atividades urbanas. Na maior parte dos casos, após o fracasso das experiências agrícolas, principalmente de tipo cooperativo, mudaram-se para cidades mais próximas, onde desempenharam com êxito as profissões de mecânicos, carpinteiros, marceneiros, mestres de obra, serralheiros, etc.

Ao passar dos anos, o número de imigrantes crescia porém agora às levadas de poloneses, russos, alemães, italianos, etc. se juntaram povos asiáticos, onde os japoneses sobrepujam outras nacionalidades.

Como se nota, uma variada gama de nacionalidades participou na construção da cidade. Um número significativo desses profissionais quer seja engenheiros, arquitetos, desenhistas, mestres de obras ou construtores, tiveram origens diferentes, sendo, portanto, portadores de culturas diferentes. Uns e laborando projetos, outros executando-os (e muitas vezes alterando os primeiros com o consentimento do proprietário da obra, quando se tratava de residências particulares).

Por essa razão os arquitetos goianos são unânimes em afirmar que a arquitetura de Goiânia é eclética. Não poderia ser de outra forma diante dos fatos ora apresentados.

## FONTES CONSULTADAS:

## BIBLIOGRAFIA

- 01 - ÁLVARES, Geraldo Teixeira. A luta na epopéia de Goiânia: uma obra de engenharia nacional. Rio de Janeiro, Of. Gráf. do "Jornal do Brasil", 1942, 187 p. il.
- 02 - BRASIL, Conselho Nacional de Geografia. Goiânia. Rio de Janeiro, Inst. Bras. de Geografia e Estatística, 1942, 125 p. il.
- 03 - BRITO, Maria Helena de Oliveira. A colônia alemã de Uvã - uma tentativa oficial de colonização em Goiás. Goiânia, Dissertação de Mestrado no ICHL da UFG, xerografado, il.
- 04 - CÂMARA, Jaime. Os tempos de mudança. Goiânia, Cultura Goiana, 1973, 260 p.
- 05 - CAMPOS, Itamy Francisco. Notícias históricas do bairro de Campinas. Prefeitura Municipal, Assessoria Especial de Cultura, 1985, 62 p. il.
- 06 - COSTA, Castro. Goiânia; a metrópole do Oeste. Goiânia, Pref. Municipal, Assessoria Especial de Cultura, 1985, 98 p. il.
- 07 - COSTA, Lena Castello Branco Ferreira. O desenvolvimento das comunidades urbanas de Goiânia. in: Revista do Inst. Hist. e Geograf. de Goiás, Goiânia, Oriente, 1977, nº 6, Ano 5, (nova fase) irreg. págs. 129 - 163.
- 08 - GOIÂNIA, Pref. Municipal. Assessoria Esp. de Cultura. Memória cultural; ensaios de história de um povo. Goiânia, 1985, 368 p. 91.
- 09 - MAGALINSKI, Jan. Comunidade ortodoxa russa em Goiânia; Igreja N. S. Pocrovã. Goiânia, 1986, xerografado, inédito, 150 p. il.
- 10) - \_\_\_\_\_. Deslocados de Guerra em Goiás; imigrantes poloneses em Itaberaí. Goiânia, Ed. da Univ. Federal de Goiás, 1980, 22 p. il. (Col. Doc. Goianos, 8).
- 11 - \_\_\_\_\_. Os imigrantes poloneses no Brasil. in: Jornal do Imigrante, São Paulo, Fev/mar 1984, p. 10, col. 1, 2, 3, 4, 5 e 6.
- 12 - \_\_\_\_\_. Alemães em Goiás. in: Revista do ICHL. Goiânia, UFG, 3(2):197-210, 1983, jul/dez.

- 13 - MAGALINSKI, Jan e Júlia Maria Magalinski. Imigração polonesa às terras de Goiás. in: Jornal "LUD", Curitiba, 15.5.1984, nº 3.916, col. 1,2 e 3.
- 14 - \_\_\_\_\_. Goiás e a Imigração I. in: Boletim Goiano de Geografia. Goiânia, UFG, 3(1-2), 57-82, 1980, jan/dez.
- 15 - MAGALINSKI, Julia Maria. Goiânia - 50 anos; documentário de uma cidade jovem. Goiânia, 1986, inédito, xerografado, 314 p. il .
- 16 - MONTEIRO, Ofélia Sócrates do Nascimento. Como nasceu Goiânia. Goiânia, Ed. Líder, 1975, 663 p. il.
- 17 - NEY, Licardino de Oliveira. Um lutador. Rio de Janeiro, Gráf. Olímpica, Ed., 1975.
- 18 - OESTE. Goiânia, Univ. Católica de Goiás. Cx. Econ. Fede - ral, 1983, 961 p. il. (Reprodução 29 fascículos publicados em Goiânia de julho de 1942 a dezembro de 1944).
- 19 - ROSA, Joaquim. Por esse Goiás afora... Goiânia, P.D. Araújo - Liv. e Edit. Goiana, 1974, 258 p. il.
- 20 - SABINO JÚNIOR, Oscar. Goiânia documentada. São Paulo, Gráf. Ed. Edigraf, 1958, 178 p. il.
- 21 - \_\_\_\_\_. Goiânia global. Goiânia, Oriente, 1980, 286 p. il.
- 22 - TEIXEIRA, Pedro Ludovico. Memórias: autobiografia. Goiânia, Liv. Edit. Cultura Goiana, 1973, 313 p. il.

#### ENTREVISTAS

- Prof. Dr. Délio M. de Araújo
- Konrad Rau
- Pedro Osório