

DOS VAGÕES AO ASFALTO: poder local e uso do território em Anápolis/GO (1936-1976)

FROM WAGONS TO ASPHALT: local power and use of territory in Anápolis/GO (1936-1976)

Cézar Freitas Barros

Doutorando em Geografia pela Universidade de São Paulo, USP, São Paulo, SP, Brasil.
cezar.freitas.barros@gmail.com

Rusvênia Luiza Rodrigues Batista da Silva

Universidade Federal de Goiás, Instituto de Estudos Socioambientais, Programa de Pós-Graduação em
Geografia, Goiânia, GO, Brasil.
rusvenia@gmail.com

Resumo

Partimos da análise da Associação Comercial e Industrial de Anápolis (ACIA), por meio da qual, em pesquisa documental e verticalizada, acessamos questões que ajudam na compreensão da formação e uso do território anapolino no que concerne à ordem infraestrutura e simbólica. A metodologia se baseou no estudo dos condicionantes sócio históricos dos atores escolhidos e na leitura e catalogação de atas de reunião produzidas pela entidade. O recorte temporal sugerido se deu para atender aos objetivos de pensar, com aporte das atas, a participação da ACIA nos processos de produção e uso do território anapolino e goiano, em que destacamos aqui os modais ferroviário e rodoviário. Empreende-se assim uma análise profunda nesse intervalo (1936–1976). Concluímos que a associação e a classe representada por ela se inseria no quadro de poder local anapolino a partir do poder simbólico acumulado pelos atores, e utilizava desse capital político para fazer reivindicações ao poder público. Apesar de conseguir o atendimento de alguns pleitos, a classe dominante anapolina era muitas vezes preterida por Brasília, nova capital federal, e principalmente Goiânia, então recém-construída capital do estado de Goiás.

Palavras-chave: Poder local. Produção e uso do território. Associação Comercial e Industrial de Anápolis (ACIA). Poder simbólico. Infraestruturas de transporte.

Abstract

This article is based upon the analysis of Anápolis' Commercial and Industrial Association (ACIA), in the state of Goiás, Brazil, through which, in documental and thorough research, we found issues that help to comprehend the formation and use of Anápolis' territory in its infrastructural and symbolic order. The methodology was based on the study of sociohistorical conditions of choosen actors and on reading and cataloguing of minutes of meetings produced by the entity. The suggested temporal cut was due to the objective of thinking, with aid from the minutes of meetings, the role of ACIA in processes of production and use of Anápolis' and Goiás' territories, of which we highlight rail and road transportation. We thus undertake a rigorous study of this time interval (1936-1976) and conclude that the association and social class represented by it were inserted in the local power frame of Anápolis through symbolic power gathered by individual actors, and used this political capital to make claims to the State. Although they had

success in some of these claims, Anápolis' dominant class was often left aside in favor of Brasília, the new national capital at the time, and mostly of Goiânia, then recent-built state capital of Goiás.

Keywords: Local power. Production and use of territory. Anápolis' Commercial and Industrial Association (ACIA). Symbolic Power. Transport infrastructure.

Introdução

O território goiano vem sendo paulatinamente dotado de infraestruturas de transporte de mercadorias industriais e agropecuárias nas últimas décadas, contando hoje com um porto seco, uma plataforma logística multimodal e um distrito industrial totalmente ocupado (BRAGA, 2013). A instalação destes objetos técnicos sucede tempos históricos em que as inovações se traduziam na instalação de trilhos de ferro e na pavimentação de estradas federais e estaduais, e a ordem de realização destas obras pelo poder público não são isentas de tensões e disputas.

Este artigo pretende demonstrar as relações estabelecidas entre membros diretores da Associação Comercial e Industrial de Anápolis (ACIA) com ocupantes de cargos do poder público, enquanto indivíduos e sujeito coletivo de defesa dos interesses da classe empresarial anapolina, partindo da constituição do poder simbólico destes atores no quadro de poder local desse município. Buscamos demonstrar como a ACIA se colocou no processo de disputa pela produção e uso do território anapolino¹ e goiano a partir da sua fundação, em 1936, até meados da década de 1970, utilizando de sua interlocução com membros do poder público, principalmente nas escalas local e estadual, para imprimir as estratégias dessa classe dominante nos usos da Estrada de Ferro Goiás e na ordem de pavimentação de estradas que ligavam a cidade a centros produtores de cereais do interior goiano.

Partimos da apresentação das metodologias adotadas. Inicialmente, adaptamos do trabalho de Miceli (2001) a análise da trajetória sócio-histórica dos atores individuais estudados, o que possibilitou identificar os tipos de capital simbólico empregados nas relações com o Estado. A compreensão deste quadro de poder local é importante ao analisar as atas de reuniões da ACIA, durante os 40 anos, recorte temporal do trabalho, as quais se configuram como a principal fonte primária de informações utilizadas. Em seguida, faremos uma discussão a respeito do poder simbólico, da forma como conceitua

¹ Consideramos como território anapolino a área referente aos limites fronteiriços do município de Anápolis, aliado às relações sociais e poder estabelecidas neste recorte.

Bourdieu (2010), considerando os diferentes tipos de capital e sua influência na constituição dos quadros de poder local.

Os diretores da ACIA participam do quadro de poder local anapolino, no qual disputam, com outros grupos e/ou atores a inserção em redes de relações sociais, econômicas e políticas nas escalas municipal e estadual. Empregam seus capitais na defesa de medidas que beneficiem suas estratégias no território anapolino. Relatos de reuniões com atores de outras organizações da sociedade civil e do poder público, bem como a discussão direta de pautas e formação de comissões atestam a ação política da entidade e podem, por esse motivo, ser observados nas atas de reuniões elencadas no terceiro tópico do artigo.

Demonstramos de que forma a atuação política individual e coletiva da ACIA, bem como a participação nos espaços de disputa de poder, se traduziram concretamente no território goiano, a começar pelo uso da ferrovia “Estrada de Ferro Goiás”, onde travou disputas duradouras com a recente capital estadual, Goiânia, pela destinação de vagões e escoamento de produção agrícola para o sudeste brasileiro; e passando às intermitentes reclamações a diferentes instâncias governamentais pela ordem de pavimentação de estradas que ligavam Anápolis a centros produtores do interior goiano, com destaque para Ceres, sede da Colônia Agrícola Nacional de Goiás (CANG), polarizada e disputada por Goiânia e Brasília no início da década de 1970.

Os caminhos metodológicos da pesquisa

Compreender os contextos sociais, políticos e econômicos nos quais estão inseridos os diretores da ACIA - Associação Comercial e Industrial de Anápolis - foram motivadores da pesquisa que originou a produção desse texto. Acreditávamos que tais contextos nos levariam ao entendimento da relação entre esses sujeitos – empresários, fazendeiros, reunidos numa organização patronal, que atuaram em nome dos proprietários dos meios de produção, de diversas maneiras, junto ao poder público do município de Anápolis e também do estado de Goiás.

Por meio de um estudo das atas das reuniões dessa organização, explorados com afinco, foi possível conhecer a maneira como se deu a articulação entre os poderes público e privado. Observamos, nas narrativas dessas atas, que as articulações ocorriam de diversas formas, e os membros da ACIA tinham participação direta na vida política

municipal e estadual, seja na realização de reuniões com vereadores, prefeitos, governadores ou interventores, dirigentes de empresas públicas, entre outros. Estas ações compõem a atuação concreta da ACIA, porém, para compreender as discussões observadas e analisadas nas atas, julgamos necessário construir o objeto de pesquisa, identificar e caracterizar os atores que participam da atividade política, e entender, a partir disso, as motivações por trás da atuação de cada ator, constituindo a composição de um sujeito coletivo de interesses.

A ideia inicial era utilizar as atas durante todo o desenvolvimento do texto, elencando os principais assuntos discutidos pelos diretores da ACIA, guiando a narrativa e a (re)construção do objeto de pesquisa. Todavia, o processo de obtenção dos documentos foi demorado, devido a uma reforma e organização do acervo da associação. Inspirados pela metodologia de Miceli (2001), onde o autor faz um levantamento dos mais importantes escritores brasileiros do século XX, analisando a trajetória pessoal e profissional de cada um deles, sua origem social, situação da família, patrimônio, entre outras características que influenciaram a aquisição de prestígio e ascensão social e profissional, confeccionamos um quadro de atributos para a análise das características dos membros da ACIA. Conseguimos situar e comparar cada um deles, observar quais fatores foram mais importantes em cada caso e estabelecer relações com outras escalas da conjuntura política e social do país no período histórico analisado.

Entre 1936 e 1976, estiveram em cargos diretores da Associação Comercial e Industrial de Anápolis (ACIA) 60 homens (ASMAR, 2011). Os cargos ocupados estudados foram: Presidente; Vice-presidente; 1º secretário; 2º secretário; 1º tesoureiro e 2º tesoureiro. Como a principal fonte primária de informações deste trabalho são as atas de reuniões da associação, estes são os cargos e atores mais frequentemente encontrados nos registros, por serem os mais ativos em seus respectivos períodos ou mandatos, seja na atividade política da entidade ou também junto ao poder público e sociedade civil. Além deles, decidimos por pesquisar outros cinco integrantes da entidade que não ocuparam os cargos citados, mas foram sócios fundadores, conselheiros e exerceram cargos políticos de expressão, se colocando como elos significativos de relação entre a ACIA e o poder público.

Alguns desses membros possuem muitas informações disponíveis, tanto em notícias de jornais antigos, homenagens, livros e monografias da área de História; outros

foram pouco lembrados pelas diferentes formas de registros². Desta forma, reduzimos a tabela de 65 nomes para 35, que permitissem a realização de uma análise mínima de sua condição social³.

Julgamos necessário trazer alguns resultados desta etapa da pesquisa, pois a análise documental se tornaria vazia sem a compreensão dos atores individuais que produzem discursos posto que, acordando com Bourdieu (2010, p. 15),

O que faz o poder das palavras e das palavras de ordem, poder de manter a ordem ou de a subverter, é a crença na legitimidade das palavras e daquele que as pronuncia, crença cuja produção não é da competência das palavras.

A análise dos atributos forneceu informações importantes sobre o pertencimento dos atores a famílias tradicionais goianas e anapolinas como: estratégias de alianças políticas através do matrimônio; afiliação a outros sindicatos; partidos políticos e clubes de associativismo voluntário (Rotary Club, Maçonaria e Lions); investidura em cargos públicos; profissão e patrimônio privado, entre outros. Estes elementos são responsáveis pelos ganhos de diferentes tipos de capital simbólico dos atores, compondo assim seu poder simbólico (BOURDIEU, 2010).

De forma geral, pode-se dizer que os homens analisados, em sua maioria, pertenciam a famílias dominantes, e eram constituídos por empresários e proprietários de terra. Entre os tipos de atividade, encontramos sete atacadistas/donos de armazéns de compra e venda de cereais em larga escala; cinco banqueiros e cinco donos de construtoras. Entre os tipos de atividades com três atores identificados estão: conglomerados empresariais; donos de concessionárias de veículos; loteamentos imobiliários; empórios/supermercados; usinas de energia e lojas de roupas/têxteis. Há também donos de frigoríficos; empresas de transporte; hotéis; jornais; emissora de rádio; usina sucroalcooleira; indústrias de plásticos, têxtil e farmacêutica, entre outros.

Outra ocupação determinante na constituição de poder simbólico local é a investidura de cargos públicos. Dos 35 atores, oito foram prefeitos de Anápolis (durante 24 dos 40 anos do recorte); cinco foram deputados estaduais; um foi deputado federal por Goiás; e um ocupou o cargo de Secretário Estadual da Indústria e Comércio do Estado de

² As fontes de informações utilizadas nesta etapa do trabalho foram: livros sobre a história de Anápolis e outros municípios; trabalhos históricos de encomenda; pesquisas de conclusão de curso, mestrado e doutorado, encontrados em bibliotecas municipais e universitárias; listagens de órgãos públicos; matérias e homenagens feitas por revistas científicas e jornais; sites de notícias e institucionais, o site de mapeamento *Google Maps*, etc.

³ A metodologia está descrita de forma mais detalhada na dissertação.

Goiás, à época da instalação do Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA), em 1976. Encontramos várias menções a vereadores, mas não conseguimos acessar registros das legislaturas da época. Esse se constitui o lugar social de fala desses atores. Passamos à análise das atas de reunião.

A partir das visitas de campo à sede da ACIA, conseguimos os arquivos referentes às atas de reunião da entidade digitalizadas, perfazendo o período de 1936 a 2016, enquanto o nosso se encerrava no ano de 1976. Este período correspondia a 40 anos e tinha um total de 1480 páginas de registros, sendo 900 páginas escritas a mão e 580 datilografadas.

As reuniões ordinárias ocorriam com periodicidade variável de 15 dias a dois meses, e os assuntos discutidos eram bem diversos, desde aspectos do funcionamento interno da entidade, valores de mensalidade dos membros, eleições da diretoria, discussões sobre associados e serviços prestados; questões intraurbanas de Anápolis, como a sede própria da associação, auxílio a instituições, a escola do comércio (atual SESC), medidas de embelezamento urbano; assuntos relacionados ao equipamento e alguns que nos interessam em específico, pois dizem respeito à regulação e uso do território: disputas por vagões ferroviários; a prioridade de asfaltamento de estradas; ligações elétricas com usinas de grande porte; a instalação da Base Aérea de Anápolis (BAAN); e a criação do DAIA.

Algumas questões se tornaram interessantes ao longo do processo: como entender como uma instituição patronal, embora sem grande envergadura econômica, se coloca no campo político de maneira tão incisiva? Como esta organização se articula a outros elementos dos espaços concreto e simbólico de Anápolis, da vida política local, regional e nacional? Espera-se que ao longo desse texto em parte consigamos respondê-las.

Importante também para entender estas questões foram as bibliografias utilizadas. O conceito de poder simbólico e os diferentes tipos de capitais simbólicos utilizados pelos atores, como propõe Bourdieu (2010), foram fundamentais para compreender os conflitos e posições disputadas no quadro de poder escolhido. A aplicação destes conceitos na escala do local, no entanto, foi permitida pelas discussões de poder local realizadas por Daniel (1988); Fischer (1992); e Silva (2008). Ainda assim, a contextualização do poder local nos recortes espacial e temporal do artigo passou pelos trabalhos de Polonial (2007; 2011); Castilho (2009; 2016); e Arrais, Oliveira e Arrais (2016).

A ACIA e as relações entre poder simbólico e poder local

Defendemos a ideia de que a ACIA é um portal sobre o qual é possível saber a complexidade do poder local em Anápolis. Os quarenta anos de recorte e o estudo das trajetórias dos atores, seus antecedentes históricos, sua herança, demonstra o investimento em um conjunto de capitais simbólicos. Os membros dessa entidade patronal não são os únicos donos dos meios de produção de Anápolis, tampouco são os únicos atores dominantes, no entanto, há elementos diretamente representados por um coletivo claramente vinculado a essa organização, tanto nos limites concretos quanto nos limites abstratos do espaço que, por conseguinte, constitui o quadro de poder local anapolino.

Ao dialogar sobre o assunto, Fischer (1993, p. 106) diz que

[...] ao falar em local, alude-se ao conjunto de redes sociais que se articulam e se superpõem, com relações de cooperação ou conflito, em torno de interesses, recursos e valores, em um espaço cujo contorno é definido pela configuração desse conjunto.

Explorando a questão “local”, a autora indica apreensões diferentes da palavra, aplicadas simultaneamente em estudos de caso. O local refere-se a um âmbito espacial delimitado, identificado como “base, território, microrregião, município”, sugerindo constância ou inércia. Por outro lado o local também se refere ao espaço abstrato aonde se realizam as relações entre atores e grupos sociais, seja conflituosa ou de aliança frente a interesses mútuos (FISCHER, 1993).

Já para Silva (2008), o conceito de poder local se refere a um determinado recorte territorial, palco das interações e conflitos políticos e sociais, ou de uma territorialidade, que varia de acordo com o ator ou objeto estudado. Além disso, também leva em conta as relações sociais entre os agentes e o espaço abstrato aonde ocorrem estas relações, determinando assim redes de relações sobrepostas ao território. Tendo em vista estas duas dimensões de análise, o local é, voltando a Fischer (1992), socialmente construído, tendo assim memória e história próprias, identidades e práticas políticas particulares, representadas, como exemplo, por sobrenomes tradicionais na gestão política do lugar.

Ao mesmo tempo, deve-se levar em consideração o ambiente social e institucional onde a ACIA atua primordialmente, ou seja, o município de Anápolis e sua estrutura política. Daniel (1988) lança uma reflexão a respeito do poder local no Brasil urbano, em um artigo lançado num período em que a população urbana crescia rapidamente e a

atuação dos grupos nas cidades ficava cada vez mais determinante para as políticas locais. O autor fala da interseção entre o material e o simbólico, entre o econômico e o político, dividindo o poder local em três categorias.

A primeira delas é o poder econômico local, constituído pelo conjunto dos setores capitalistas cuja lucratividade depende das ações de regulamentação e produção levadas a efeito pelo poder político local. Seu exercício é realizado por empresas individuais ou agrupadas, ou “uniões formalizadas dessas empresas em associações representativas de seus interesses” (DANIEL, 1988, p. 29), caso que se aplica à ACIA.

A segunda categoria é o *poder social local* que é exercido pelas elites locais e pelos movimentos sociais e que alcançam sua maior eficácia no campo do simbólico, ainda que acompanhado de uma dimensão material. Ele define a união dos movimentos sociais por carências comuns, seja na empresa ou no bairro, resultando na formação de sindicatos e associações de bairro. As elites locais, por sua vez, são

[...] agrupamentos sociais que se representam como portadores da tradição local e do esclarecimento, razão pela qual se percebem como responsáveis pela condução do município e pelo seu futuro. Fruto dessa elaboração é a oposição entre as elites – setor social ativo da história do município – e o povo – a maioria da população, concebida como não esclarecida e integrante passiva da comunidade municipal. (DANIEL, 1988, p. 30).

O autor diz que os integrantes do poder econômico participam das elites locais e são os mesmos agentes sociais que assumem diferentes condições de sujeito (DANIEL, 1988, p. 30). Como resultado disso, é “frequente a incorporação dos interesses do poder econômico local nos valores veiculados pelas elites locais”.

A terceira categoria apontada por Daniel (1988) é o *poder político local*, constituído pelo governo municipal, administrativo e legislativo. A acumulação e legitimação do poder político local resulta da produção e reprodução de laços com os poderes econômico e social, que condicionam as decisões do governo local.

A ACIA como sujeito coletivo no quadro de poder anapolino

Neste tópico vamos apresentar o quadro de poder local exposto no contexto geral em que os diretores da ACIA e a entidade enquanto sujeito coletivo atuavam, no recorte histórico supramencionado. Reiteramos que ela não era a única entidade patronal existente no município ou no estado, mas está inserida em uma rede de atores coletivos componentes de uma estrutura estatal corporativista.

Mesmo com uma quantidade relativamente grande de entidades de classe, os conflitos e alianças entre elas geralmente aconteciam a partir da relação com interlocutores em comum: autoridades públicas e políticos investidos em cargos da estrutura do Estado, com acesso direto a recursos públicos e o poder de legislar a respeito do investimento destes recursos ou de isenções fiscais concedidas às empresas.

A proximidade espacial com estes interlocutores influenciava na eficácia das pressões ou reivindicações. Dessa forma, o prefeito como indivíduo ou da prefeitura como instituição estavam presentes, quase que semanalmente, nas reuniões dessa entidade. Como já mencionados muitos desses prefeitos foram membros da ACIA. Do mesmo modo, muitos diretores da associação foram também vereadores de Anápolis e por este turno tinham acesso direto aos mecanismos de formulação de leis municipais.

Em relação aos deputados estaduais e federais observa-se uma relação mais próxima com aqueles nascidos no município, em especial de famílias oligárquicas tradicionais e os empresários locais. O acesso aos governadores era esporádico, e geralmente se dava a partir de solenidades, mesas, festas e banquetes. As reivindicações diretas aos governadores eram, via de regra, cobradas nestes eventos. Algumas cobranças pontuais eram feitas a partir de “conhecidos” da associação que tinham “boa relação” com o governador à época, podendo levar a reivindicação pessoalmente, sem alarde.

Os presidentes da república também participavam da rede de possíveis interlocutores da ACIA, obviamente de maneira menos frequente do que os executivos estaduais. Há alguns registros de encontros presenciais com presidentes, e também alguns ofícios e demandas enviadas aos seus gabinetes, conforme se observa em alguns dos assuntos.

Ademais, há encontros e articulações com diretores da estrada de ferro, de órgãos estaduais e municipais ligados à infraestrutura viária, de energia e de água; com fiscais e diretores da receita estadual; com secretários estaduais, ministros, membros das forças armadas, em especial da aeronáutica, entre outros.

De julho e setembro de 1955, por exemplo, registram-se convites para visitas enviados a Jânio Quadros, então governador de São Paulo, ao diretor da Estrada de Ferro Goiás, e a José Ludovico de Almeida, governador de Goiás, para “visitas cordiais” e de “caráter estritamente apolítico”.

A instabilidade política nacional do início da década de 1960 e o resultante golpe militar de 1964 não alteraram de maneira estrutural o funcionamento e articulações da

entidade. Na verdade, há registros que indicam uma participação direta da ACIA no movimento civil que daria sustentação aos militares, a partir do repúdio contra movimentos locais e medidas do governo federal.

Em uma ata de reunião do dia 01/12/1961, Edwirges Soares falou a respeito de “*problemas nacionais*”, que em uma reunião em Goiânia, pensou-se em criar órgãos de divulgação como rádio e jornais, em cooperação com a ACIA, “*no sentido de em conjunto trabalharem contra os anarquistas que parecem se organizar para provocar confusões sociais*”. Um ano depois, em 05/01/1962, um ofício é recebido da associação comercial de São Paulo, “*deixando todos entusiasmados com o conteúdo do manifesto, no qual solicita a todas classes sociais unirem no sentido de moralizar o Brasil*”. No decorrer do mesmo ano, foram aprovados manifestos em busca desta suposta moralização para serem divulgados em rádios e emissoras de televisão.

De qualquer forma o golpe e, a instabilidade política instaurada no Brasil, a partir de março de 1964, coincidiu com um hiato de quase um ano nas atividades da associação. Em diversas ocasiões, nos anos seguintes, a ACIA foi convidada pela prefeitura e governo estadual, para participar das comemorações dos aniversários da “*revolução de 1964*”. Nestes mesmos anos, conflitos entre a classe comercial e a ditadura estão evidentes na análise sobre a fiscalização de comércios na cidade, mas pode-se dizer que a direção da entidade se manteve alinhada ideologicamente e politicamente ao governo militar. Em julho de 1971, por exemplo, é enviado um ofício ao comércio para que abrissem suas lojas apenas ao meio-dia, pois a ACIA estava em parceria com a prefeitura, preparando uma recepção “*condigna*” ao presidente da República, Emílio Garrastazu Médici, no dia 28 de julho.

A visita de atores da alta hierarquia estatal era muito procurada pela associação. Ofícios pedindo visitas eram registrados corriqueiramente, em relação aos mais diversos assuntos, buscando a organização de reuniões e visitas de autoridades ao município, com solenidades, jantares e banquetes oferecidos. Em outubro de 1973, um desses banquetes foi oferecido a Leonino di Ramos Caiado, governador do estado:

Foi estabelecido definitivamente que a ACIA com a colaboração da prefeitura municipal de Anápolis, ofereceria um Banquete ao Governador, ocasião em que lhe seria outorgado um diploma de sócio honorário da ACIA e uma lembrança (placa ou escultura). (ACIA, ata da reunião de 24/10/1973).

Na mesma reunião, discutiu-se a respeito de um decreto-lei que a associação gostaria que Leonino Caiado derrubasse⁴. Seis meses depois, em maio de 1974, organizaram outro banquete, agora para Irapuan Costa Júnior, pelo fim do seu mandato de prefeito nomeado de Anápolis, “como homenagem pelos relevantes serviços prestados a Anápolis” (ACIA, 1974). Era usual também que depois de todas as reuniões conjuntas com políticos, associações, entre outros, houvesse um jantar realizado em algum grande restaurante ou churrascaria da cidade.

Por diversas ocasiões notamos a investidura de membros da ACIA, principalmente diretores, em cargos de nomeação da administração pública municipal e cargos de representação a nível estadual, além daqueles que foram vereadores, prefeitos e deputados. Em dezembro de 1960, o secretário da associação, Ilion Fleury, foi convidado a participar da equipe da prefeitura a partir de 1961, pelo recém-eleito Jonas Ferreira Duarte, sócio fundador, ex-vice-presidente e ex-diretor da entidade (ACIA, 1960). Em 1965 e 1971, registra-se a indicação de duas listas tríplice com nomes da associação para preenchimento da vaga de Vogal na Junta de Conciliação e Julgamento do Ministério do Trabalho⁵, enquanto representante dos empregadores.

Já em 1973, a ACIA tinha como objetivo colocar um membro no Conselho de Contribuintes do Estado⁶. O pedido seria feito em audiência com o governador do estado, Leonino di Ramos Caiado, conforme consta na ata de 09/05/1973, entre outras reivindicações. Passada a audiência no dia 21 de maio, no dia 23 do mesmo mês foi feito o envio de um ofício pedindo ao governador a nomeação de “elementos” de Anápolis para o conselho, e também para a carteira industrial do Banco do Estado de Goiás (BEG). Aparentemente, o cargo de titular não foi concedido, sendo oferecido então o cargo de suplente:

⁴ Na ata, consta como “Decreto-lei nº 25”, que estabelecia a classificação de produtos agrícolas, mas não conseguimos encontrá-la.

⁵ As Juntas de Conciliação e Julgamento do Ministério do Trabalho foram criadas por Getúlio Vargas para solucionar conflitos trabalhistas, foram extintas pela emenda constitucional nº 24, de 9 de dezembro de 1999, e substituídas pelas Varas do Trabalho.

⁶ Os Conselhos de Contribuintes foram criados pelo Decreto nº 16.580, de 4 de Setembro de 1924. Pelo decreto, foram criados conselhos em todos os estados e no distrito federal. Os conselhos acontecem durante três meses do ano, entre junho e agosto, podendo ser prorrogados, e têm como função julgar recursos de contribuintes contra decisões de primeira instância, relativas a pagamentos de tributos/impostos.

O Sr. Alcides Romão (Chefe da Assessoria de Relações Públicas da Governadoria) disse que poderia adiantar que o pedido feito pela ACIA ao Governador do Estado para nomear uma pessoa de Anápolis para suplente no Conselho de Contribuintes do Estado era caso praticamente resolvido. (ACIA, ata da reunião de 26/07/1973).

Reivindicações e nomeações semelhantes às da Junta Comercial e do Conselho dos Contribuintes eram corriqueiras nas décadas de 1960 e 1970. Como representantes de uma parcela cada vez maior de empresas, o ganho de capital político da entidade é expresso na participação gradativa em cargos de mediação de conflitos e representação das classes patronais.

As relações com outras entidades de classe e com políticos de diferentes escalas mostram o complexo ambiente sociopolítico no qual a ACIA está inserida. Para articular relações com políticos do município, e a partir disso organizações de diferentes escalas e outras cidades, a associação tem como base sua posição no quadro de poder local.

O estudo mostrou como as oligarquias de Anápolis se espalham e solidificam no imaginário social, com a participação nos clubes de associativismo, ações filantrópicas, produção biográfica simbólica, nomes de ruas, entre outros. Não somente, as oligarquias possuem atores empresários integrantes da ACIA, e exercem sua pressão diretamente no poder político, utilizando a organização coletiva como trunfo de seu poder de barganha.

Além disso, muitos políticos são também integrantes destas famílias. Quando esse não é o caso, Daniel (1988, p. 35) cita como estratégias de aproximação das elites locais com o poder político “jantares, homenagens – que conferem *status* -, boas relações com os detentores dos meios de comunicação local, etc.”, práticas que o autor insere em um quadro de clientelismo associado ao espaço urbano.

Observando algumas das citações realizadas, a origem familiar e os cargos que diretores da ACIA ocuparam, seja na administração municipal ou estadual, em cargos dos poderes executivo, legislativo e judiciário, percebe-se como a associação possuía acesso a todas as instâncias de poder, seja diretamente ou a partir da interlocução com atores centrais ao processo político. Isso não significa que fossem atores hegemônicos e que tinham sucesso em todas as reivindicações, mas aponta a inserção do grupo em redes de relações complexas e multiescalares, com uma posição na escala estadual e nacional que dependia de seu exercício e consolidação de poder na escala urbana local, aonde possuíam – e ainda possuem – posição privilegiada. Essa proximidade nas articulações e nos lugares de diálogo constituíram as relações entre o poder local e nacional, entremeadas por

interesses concordantes que conformam o poder simbólico investidos nesse coletivo, nutrido por interesses e concepções ideológicas comuns.

Os trilhos da disputa na formação e uso do território anapolino

Partindo desse contexto de proximidade entre agentes simbólicos e seus interesses o corpus patronal da ACIA atuou na produção do território anapolino fazendo com que assuntos dessa natureza comparecessem muitas vezes nos registros das atas. A chegada da ferrovia na em Anápolis em 1935 é relatada como fato primordial para a criação da ACIA, que inicialmente era um aglomerado de homens com interesses comuns, na maioria produtores rurais e também com ligações em ações comerciais. Segundo Polonial (2007; 2011), o município já se caracterizava como ponto de parada de tropeiros antes da chegada da ferrovia, mas sua condição de entreposto comercial foi consolidada pela chegada da Estrada de Ferro Goiás (EFG), inserindo Anápolis e sua região na economia nacional, como ponto terminal dos trilhos.

Castilho (2016) indica que a ferrovia, além de outras redes de transporte, foi um elemento fundante para a emergência da modernização⁷ em Goiás. Mais especificamente, o autor salienta que, por ser a primeira região a receber os trilhos, o Sudeste Goiano se tornou a região mais dinâmica de Goiás nas primeiras décadas do século XX, em um processo externo ou mais forte do que as articulações políticas e resistências das oligarquias locais sobre o avanço ou não da infraestrutura ferroviária.

A ACIA tinha na estrada de ferro e na maior distribuição de vagões para Anápolis seu principal objeto de reivindicação nas duas décadas iniciais de sua atividade. Ainda assim, deve-se levar em consideração que os primeiros anos de funcionamento da entidade compõem um período de crises internas e externas que atrapalharam as articulações das classes produtoras municipais. Os trilhos chegaram a Anápolis em 1935, um ano antes da criação do que se tornaria a ACIA, fundada em fevereiro de 1936. Em agosto deste ano, já se deliberava enviar ao diretor da Estrada de Ferro Goiás (EFG) pedindo mais vagões para escoar a produção agrícola local.

⁷ O conceito de modernização é abrangente, e discutido por Castilho (2016) em suas diferentes definições e abordagens. De modo geral, o autor considera modernização como a expansão do modo de produção capitalista pelos lugares, levando em consideração transformações nos meios de produção e na estrutura econômica, política e cultural de um território.

Após um hiato de seis anos no registro das atas a partir de 1937 houve várias discussões e pleitos a respeito do uso da ferrovia nos primeiros anos analisados, de 1943 até o início da década de 1950, com citação direta de nomes de membros do poder público, agentes da ferrovia, diretores da associação, entre outros atores, a depender do assunto discutido. Os diversos pleitos indicam uma relação contraditória no uso da ferrovia. Ao mesmo tempo em que se relatava uma suposta escassez de produtos como sal, açúcar e querosene para o consumo da população, alguns deles eram insumos para a produção agrícola dos dirigentes da entidade, concentrada no charque, arroz e café, como referenciam os conteúdos das atas⁸.

Além da necessidade de produtos, o pedido de insumos para a “praça anapolina”, transportados pela ferrovia, garantia a chegada de mais vagões à cidade, ponto terminal da estrada de ferro, permitindo assim um maior volume de exportação pelos produtores de Anápolis pelo frete retorno. A empresa Pina & Irmão, de propriedade de Carlos de Pina, Aquiles de Pina e outros irmãos era, de longe, a maior exportadora de Anápolis, apresentando um volume de exportação quase três vezes o volume da segunda maior, Pires & Cia, sendo responsável por 24,2% de todas as exportações de cereais realizadas através da ferrovia em Anápolis no ano de 1947 (ACIA, 1947).

Dos dezesseis maiores exportadores de produtos agrícolas em 1948 pela ferrovia, nove foram sócios fundadores e/ou diretores da entidade (em 1936). Outros, como Rachid Cury ou Miguel Pedreiro, tinham familiares participando da associação, ou possuíam relações próximas, sendo citados nas atas ou no livro de Asmar (2011).

Fazendo a média do período, de acordo com dados dos arquivos da ACIA (1948), foram exportados pela ferrovia em Anápolis cerca de 49.400 sacas de 60 quilos por mês, o equivalente a 2.960 toneladas mensais. Mesmo que em um período superior a um ano, os valores (em peso) de exportação somente na praça de Anápolis em 1947 superam o volume de importação de todo o estado dois anos antes, em 1945. O contraste faz sentido, concordando com Castilho (2016, p. 66):

⁸ Os produtos requeridos pela ACIA à direção da ferrovia estavam entre os mais importados do estado na época. De acordo com o Relatório da Estrada de Ferro Goiás (EFG, 1946, apud Arrais; Oliveira; Arrais, 2016), os principais produtos importados pela ferrovia no ano de 1945, considerando o peso, foram o sal (11.891 toneladas); gasolina (3.226 ton.); açúcar (2.563 ton.), cimento (2.518 ton.); querosene (608kg); e telhas e tijolos (590kg).

A função principal da rede de transportes no final do século XIX e início do século XX era possibilitar o escoamento de produtos do interior do país (provenientes da agropecuária e do extrativismo) para as regiões litorâneas, onde estavam os portos que os exportariam para a Europa.

O ano de 1951 iniciou-se com uma discussão que perdurou alguns anos nas atas da ACIA, sendo uma das mais simbólicas de toda a pesquisa. Devido à visita do dirigente da Estrada de Ferro Goyaz em Anápolis, foi criada uma comissão para falar da “situação aflitiva” do comércio cerealista da cidade. Solicitaram então o fornecimento mínimo da ferrovia de

[...] trezentos vagões fechados, mensalmente; e opinando que a distribuição de vagões continue a ser praticada dentro das normas adotadas, qual seja a de 30% sobre o estoque de cada firma⁹, tomando por base toda e qualquer mercadoria, inclusive arroz em casca. (ACIA, ata da reunião de 19/04/1951, grifo nosso).

A fiscalização da quantidade e porcentagem seria feita por um agente da ferrovia acompanhado de um membro da associação. Além disso, ficou decidido também que seria cobrado da estrada de ferro que se evitasse baldeação de mercadorias saídas de Anápolis com ferrovias tributárias da Estrada de Ferro Goiás. O mapa 1 mostra algumas das principais estações da Estrada de Ferro Goiás (EFG) no ano de 1970, bem como as datas em que foram inauguradas. O conflito relacionado a um número mínimo de vagões surge menos de um ano depois da inauguração da estação ferroviária de Goiânia, em setembro de 1950.

No mesmo dia foram inauguradas onze estações em um novo ramal, partindo de Leopoldo de Bulhões e indo até a capital do estado¹⁰, transformando em sua inauguração, segundo Asmar (2011) a linha de Goiânia em linha-tronco da ferrovia, em detrimento do agora ramal de Anápolis. A inauguração da linha incomodou os produtores anapolinos, pois diminuiu o número de vagões disponíveis para o escoamento de sua produção. Tal fato pode ter motivado o pedido de não baldeação com outras ferrovias. Referindo-se à transferência da linha mestra da Estrada de Ferro Goiás de Anápolis para Goiânia, que diminuiu os vagões disponíveis para o escoamento da produção agrícola anapolina, a pressão dos empresários locais junto aos membros da administração estatal é relatada por Asmar (2011, p. 151, grifo nosso):

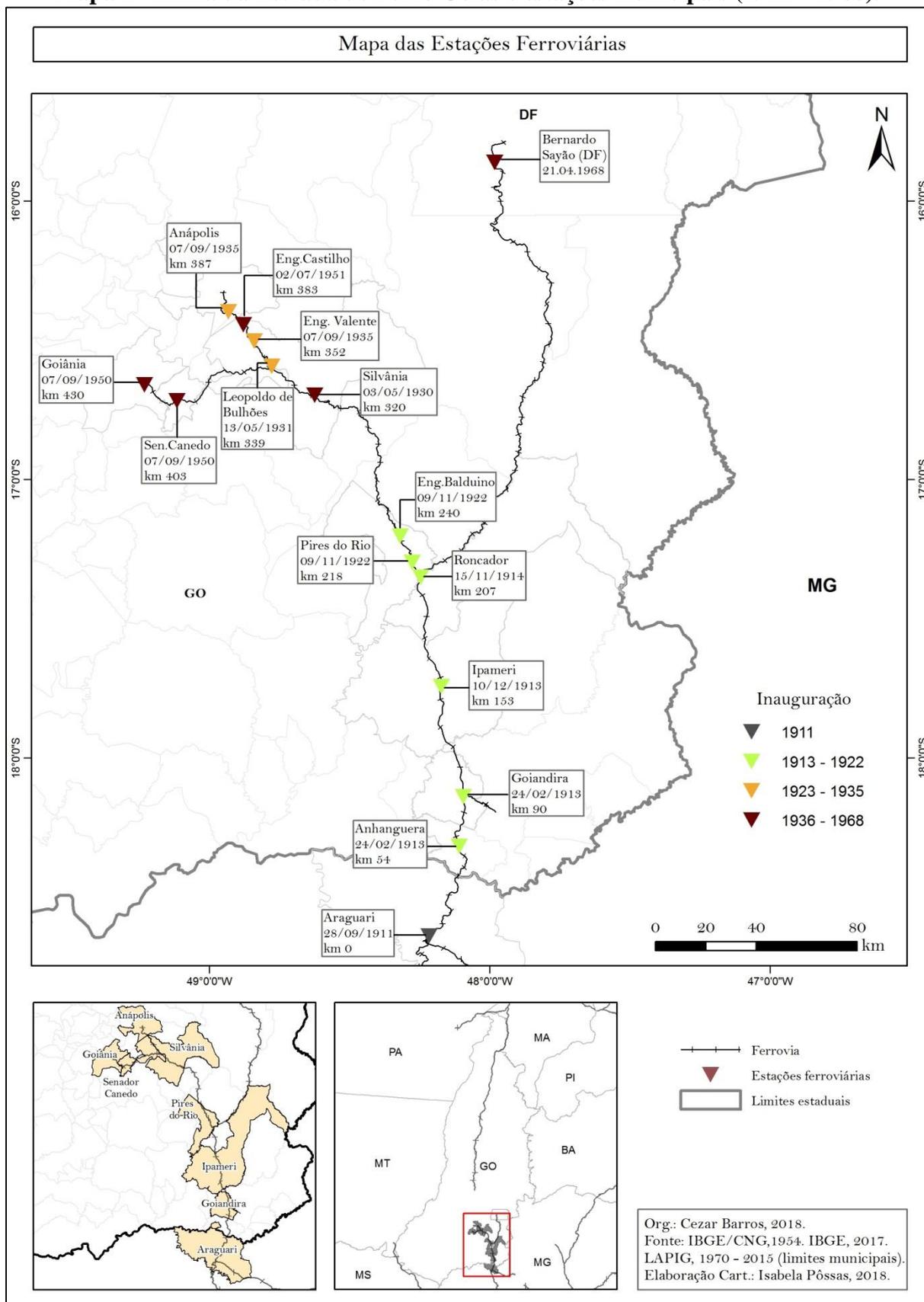
⁹ As atas indicam que os vagões da estação de Anápolis eram distribuídos às empresas levando em consideração a porcentagem de 30% sobre a produção total de cada firma. Garantindo aos maiores exportadores uma quantidade maior de vagões.

¹⁰ Decidimos não colocar todas as estações para uma melhor clareza na visualização do mapa.

Em recurso extremo, os cerealistas de Anápolis conseguiam alguns vagões, na Estação de Goiânia, *mediante agrados, presentes, gorjetas e propinas aos gerentes, daqui e de lá, que se tornaram as figuras mais importantes*. Presenciei as empáfias desses deformados, quando submetiam os nossos exportadores ao vexame de suplicantes de “favores”.

Dois meses depois, em junho de 1951, realizou-se uma mesa das classes produtoras para tratar do assunto com quatro deputados estaduais: Emival Caiado (UDN), Berenice Artiaga (PSD), Alves de Castro (PSP) e Luiz Milazzo (PTB). Emival Caiado presidiu a mesa e disse que o motivo da visita dos deputados a Anápolis era a necessidade de uma “maior circulação das riquezas do Estado”. A associação contrapôs, na voz de Sócrates Diniz e outros dois produtores, que os cerealistas anapolinos se encontravam em “penúria” e necessitavam de melhor transporte ferroviário. Os deputados perguntaram o que deveria ser feito na assembleia, e a resposta da ACIA foi que o ideal seria o fornecimento mensal de 300 vagões para a Anápolis pela Estrada de Ferro Goiás.

Mapa 1 - Linha da Estrada de Ferro Goiás e estações municipais (1911 – 1968).



Fonte: IBGE/CNG, 1954; IBGE, 2017.
Org.: Cézar Barros, 2018.

Ainda no mesmo mês, após a reunião com os deputados estaduais, o presidente da associação, Abel Carneiro, trouxe uma resposta do diretor da Estrada de Ferro Goiás a respeito dos 300 vagões solicitados à ferrovia e aos deputados. O diretor disse que forneceria o mínimo de 300 vagões a Anápolis, mediante o pagamento de uma “taxa extra” paga pela associação como “*folha de pagamento especial oriunda de serviços extras que a Estrada se responsabilizará de pagar ao seu pessoal.*” (ACIA, ata da reunião de 30/06/1951, grifo nosso). Foi determinada a taxa de 1 a 1,5 cruzeiros por unidade ou saca transportadas, a depender do produto, pagos à estrada de ferro, e depositados em banco.

Percebe-se assim a organização de benefícios concedidos a produtores ligados à entidade para que fossem favorecidos com a cessão desses vagões ao pagamento da taxa extra. No entanto, o acordo não foi cumprido pela direção da ferrovia, conforme registro de março de 1952. Frente à falta de possibilidades para contornar o problema, os diretores decidiram continuar pagando a “taxa extra” espontaneamente. Aliado a isto, foram enviados telegramas com apelos ao Vice-presidente da República; ao Presidente do Senado da República; ao Presidente da Associação Comercial do Rio de Janeiro; ao Diretor da Estrada de Ferro Goiás e ao Governador do estado de São Paulo, “pedindo medidas urgentes a respeito da melhoria do transporte ferroviário e comunicando o estado de esquecimento em que se encontra o transporte em Goiás e principalmente em Anápolis”. (ACIA, ata da reunião de 24/03/1952).

A partir de 1955, o assunto da Estrada de Ferro Goiás se tornou cada vez menos frequente nas reuniões. A redução das discussões sobre o assunto é precedida, durante todo o período analisado, de um quadro constante de crises e incapacidade de suprir as necessidades dos produtores, e de conflitos pelo uso da infraestrutura de escoamento da produção¹¹, seja com Goiânia, com as estações menores do ramal de Anápolis, ou com Araguari.

Arrais, Oliveira e Arrais (2016) indicam que na década de 1950 a Estrada de Ferro Goiás, assim como outras ferrovias brasileiras, passaram por uma transformação institucional, sendo incorporadas à Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) em 1957, acompanhadas de uma mudança nas mercadorias transportadas, com a redução do transporte de animais, por exemplo, o que não significa que o modal

¹¹ A Estrada de Ferro Goiás também servia ao transporte de passageiros, mas este uso nunca foi contestado pela ACIA.

ferroviário deixou de ser utilizado. Castilho (2016, p. 173) vai ao encontro dos autores ao dizer que nesta época os trilhos não foram abandonados, mas afirma que “de fato, houve uma forte redução do papel que as ferrovias exerciam no sistema de transporte brasileiro”. Ao mesmo tempo em que as ferrovias deixavam de ser assunto, aumentavam as discussões sobre estradas de rodagem. A lógica de organização da ação patronal se manifesta nessa postura elástica que se move no fluxo de interesses reconhecendo o que, em cada tempo, constitui-se pauta de reivindicação.

Disputas e tensões no uso do espaço rodoviário

A redução da importância dada à ferrovia nas reuniões e nas reivindicações realizadas coincidiu com o aumento dos pleitos sobre a criação e/ou asfaltamento de estradas de rodagem que ligavam Anápolis a outros municípios. Segundo Arrais, Oliveira e Arrais (2016), a construção de Brasília e das rodovias radiais e longitudinais que partiam da capital federal redefiniram o povoamento do território goiano e alteraram o modelo espacial dos transportes no estado. Em 1955, havia quatro quilômetros de rodovias federais pavimentadas em Goiás, enquanto em 1960, as rodovias pavimentadas passaram para 582 quilômetros no estado. Contando as rodovias não pavimentadas, a quilometragem passou de 540 km em 1953 para 3.322 km em 1963 (TEIXEIRA, 1961, apud ARRAIS; OLIVEIRA; ARRAIS, 2016).

As primeiras cobranças da ACIA aparecem nas atas de 1951, quando foi cobrada em uma mesa redonda de classes produtoras e políticos goianos a conclusão de uma estrada que ligaria Anápolis a Ceres (ACIA, 1951). Em 1955, outra estrada foi requisitada em uma reunião da entidade com o governador do estado, José Ludovico de Almeida, realizada nos salões do clube recreativo anapolino. Diversas perguntas foram feitas ao chefe do executivo estadual, pedindo cooperação do estado para a energia de Anápolis; para a instalação de telefones; para uma melhor relação do Banco do Estado de Goiás com o comércio e indústria anapolinos; melhorias para o aeroporto de Anápolis; para a construção da rodovia Anápolis-Goiânia e para a “solução do transporte ferroviário em Goiás”.

O governador do estado reafirmou seu compromisso com as cobranças da ACIA, em diferentes termos relativos a cada pedido. Já observando traços de uma mudança na matriz de transporte em Goiás e Anápolis, seguindo o processo que ocorreu no Brasil,

especialmente a partir da construção de Brasília, via-se uma resposta clara em relação à rodovia, e uma resposta prolixa em relação à ferrovia (ACIA, 1955). O governador disse que a rodovia entre Anápolis e Goiânia estava quase pronta, faltando a construção de 14 quilômetros. Por sua vez, em relação à ferrovia o governador relatou seus encontros e ações junto aos órgãos federais, ao mesmo tempo em que elogiou a sua administração, sem dar nenhum tipo de resposta conclusiva (ACIA, 1955).

Em 14 de fevereiro de 1958, é registrada a presença de Eurípedes Barsanulfo Junqueira, secretário da Prefeitura municipal e representante do prefeito Carlos de Pina, em reunião que contava com a presença de representantes da imprensa local. Na ocasião, o secretário municipal falou a respeito das faixas lindeiras da rodovia BR-14, que passaria pelo Bairro Jundiá¹² e exigiria desapropriações de terra, bem como teria regras para a ocupação nas proximidades da rodovia. Os membros da associação pediram uma resposta rápida do prefeito e dos responsáveis pela construção da rodovia, procurando uma solução. Eurípedes Barsanulfo indicou à associação que atuassem junto à câmara municipal para encontrar uma alternativa boa para a entidade.

Um mês depois as reclamações são atendidas, conforme consta na ata de 15 de março de 1958, quando foi lido um ofício de Marcio Jaime do Nascimento, diretor do Departamento de Estradas de Rodagem de Goiás (DERGO) falando a respeito da construção das estradas em torno de Anápolis e do traçado, que foi feito, segundo o ofício, “em maior parte” a pedido da associação.

A BR-14 teve esta nomenclatura até 1964, quando passou a se chamar BR-153. A estrada, também chamada de “Belém-Brasília”, seria pauta recorrente nas atas. O trecho Brasília-Anápolis foi pavimentado entre 1957 e 1958, enquanto o trecho entre Anápolis e Goiânia teve seu asfaltamento concluído apenas em 1960 (BRASIL, 1984, apud ARRAIS, OLIVEIRA, ARRAIS, 2016). Concluída a ligação de Anápolis com a capital federal, o interesse agora se concentrava na manutenção da condição de entreposto de Anápolis entre os municípios do estado de Goiás. Em 17/07/1959, delibera-se pelo envio de ofícios aos deputados federais Luiz Fernando e Haroldo Duarte, pela sua atuação no congresso nacional “demonstrando a conveniência da ligação Ceres-Brasília, feita a partir de Anápolis”, no processo de construção da então BR-14. Um mês depois, em 21 de agosto, seria enviado outro ofício, agora ao deputado federal José Elias Isaac, também

¹² O Bairro Jundiá foi criado por Jonas Duarte e Carlos Castanho, diretores da ACIA, nos anos 40, e já era em 1955 um bairro nobre, onde se localizava empresas e casas de muitos dos membros da associação.

pelas reivindicações que faria à Câmara Federal, “em especial da linha Ceres-Anápolis-Brasília, que é a maior aspiração desta associação” (ACIA, ata da reunião de 21/08/1959).

A preocupação sobre a ligação asfáltica entre Anápolis e Ceres se deve pela grande produção agrícola deste município, que surgiu da Colônia Agrícola Nacional de Goiás (CANG). A CANG foi fundada em 1941, quando Anápolis já era o principal centro regional do estado, após a chegada da ferrovia (CASTILHO, 2009). Na década de 1940, a parte baseada em Anápolis da nova elite goiana que emergiu depois do golpe de 1930 apoiou a construção de estradas de rodagem entre o município e regiões do entorno, ligando-as à ferrovia de modo a expandir a produção para outras áreas de Goiás, principalmente no chamado Mato Grosso Goiano. Em seu estudo sobre a criação da CANG, Castilho (2009) relembra a abertura dos caminhos para a colônia realizada por Bernardo Sayão e relata que o engenheiro carioca aproveitou uma via já existente entre Anápolis e Jaraguá, deu continuidade à estrada até a Colônia Agrícola, e depois até Uruaçu, chamando-a de transbrasiliana.

Além disso, alguns fatores aumentaram a demanda por alimento produzido pela CANG, como a criação de Goiânia e a ligação com Anápolis e outras unidades da federação pela ferrovia. De acordo com Castilho (2009, p. 71), “foram os grandes cerealistas de Anápolis e os comerciantes de Ceres que lucraram com o processo de incorporação da produção agrícola da CANG junto à demanda crescente dos centros que se emergiam”. Ainda segundo o autor, foram dois os principais fatores que condicionaram a escolha do lugar onde seria instalada a Colônia Agrícola: a área de matas, com terra fértil, e a ligação com Anápolis a partir da estrada que já havia sido implantada até Jaraguá.

Depois de ver Anápolis e sua ferrovia como um dos fatores determinantes para a instalação da CANG, e de criarem fortes laços com a produção agrícola e comércio do município de Ceres, os cerealistas anapolinos representados pela ACIA buscavam em 1959 manter a polarização anapolina sobre a colônia. Em uma conjuntura de grande crescimento no número de rodovias no estado, era fundamental para a conservação do poder e das relações de produção que a pavimentação das estradas partindo de Ceres ocorresse primeiramente em direção a Anápolis do que em direção a Goiânia ou Brasília.

Apesar das articulações, no decorrer dos próximos meses recebem alguns resultados negativos. Em 28 de agosto, o presidente Jibrán el Haje relata ter escutado que havia um “trabalho oculto contra este profícuo trabalho da associação”. Em outubro,

identifica-se que o trabalho contrário era no sentido de ligar Ceres diretamente a Brasília, retirando de Anápolis a função de entreposto entre o centro produtor e a capital federal. O segundo tesoureiro, então, relatou conversas sobre o tema com o governador, José Feliciano Ferreira:

O Sr. Boulanger Brossi leva à baila a questão da ida de uma comissão à Goiânia, falou com o Governador do Estado, sobre a estrada Ceres-Brasília, que virá prejudicar sensivelmente o comércio de Anápolis. Ficou resolvido, entretanto, que seja oficiado o Presidente Juscelino Kubitschek, pedindo uma audiência em Brasília, quando seriam debatidos os assuntos da estrada e do aeroporto. (ACIA, ata da reunião de 02/10/1959).

Em maio de 1960, delibera-se por visitar o presidente da república, em detrimento do envio de ofícios. Contudo, não há relatos posteriores de uma reunião com Kubitschek. E finalmente em fevereiro de 1962 é registrado o recebimento de uma carta do Senador Coimbra Bueno, incluindo uma cópia do decreto nº 368, de 15/12/1961, referente à ligação rodoviária Brasília-Belém (BR-153).

O Decreto do Conselho de Ministros nº 368, de 15 de Dezembro de 1961¹³ criou a Comissão Especial de Construção da Ligação Rodoviária Brasília-Belém, subordinada ao Diretor Geral do DNER. A principal função da comissão, conforme indica o decreto em seu artigo 2º, era a “conclusão das obras de ligação Brasília-Belém, integrada pelo trecho da BR-14 que se desenvolve entre as interseções com a BR-41 (Jaraguá, GO) e a BR-22 (nas proximidades de Guamá, PA).”¹⁴ (Brasil, 1961).

Com a determinação por lei do asfaltamento da rodovia no seu trecho norte, se tornou interesse das classes produtoras anapolinas o término da ligação asfáltica deste trecho com Anápolis. Em nove de março de 1963, é relatada a preparação para uma reunião com o Ministro da Justiça, Alfredo Nasser, para pedir novamente o asfaltamento da estrada entre a cidade de Ceres e Anápolis. Em fevereiro, um mês antes, havia sido procurado em Goiânia, para o mesmo assunto, o senador Coimbra Bueno.

Depois disso, o assunto das estradas só seria retomado em 1966, após um período conturbado em que a associação teve suas atividades suspensas em meio à instabilidade política posterior ao golpe militar. Na ocasião, discutia-se o asfaltamento da estrada que ligava Anápolis a Jaraguá: “O Sr. Ilion, ainda com a palavra, falou-nos da visita que o Sr. Prefeito Municipal fez ao Sr. Governador do Estado para tratar do problema do

¹³ O nome “Decreto do Conselho de Ministros” se refere ao período de parlamentarismo vigente no Brasil nos 17 meses seguintes à renúncia de Jânio Quadros, em agosto de 1961.

¹⁴ As BRs 14, 41 e 22 correspondem hoje às BRs 153, 251 e 222, respectivamente.

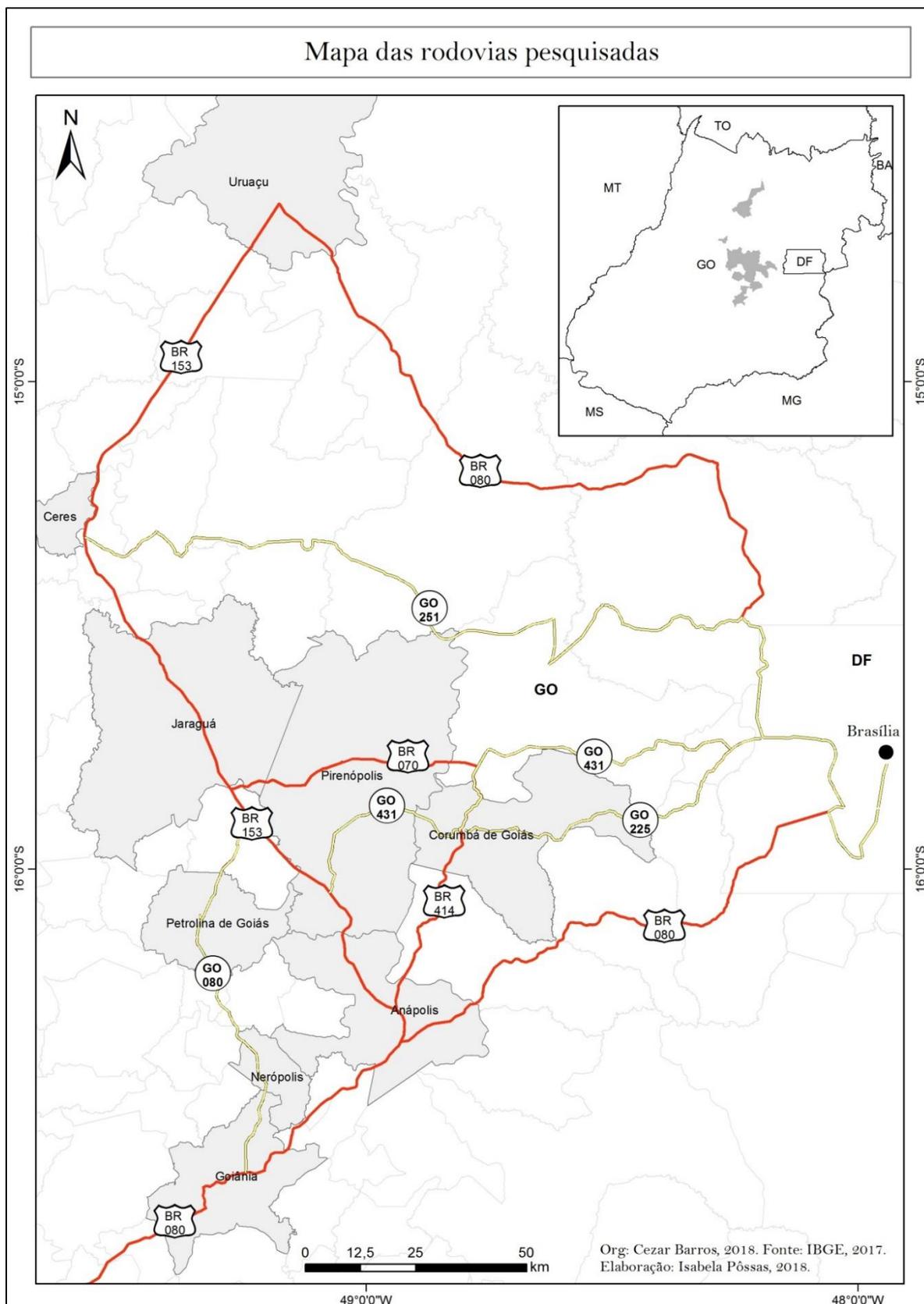
asfaltamento da estrada *Anápolis-Jaraguá*” (ACIA, ata da reunião de 25/02/1966, grifo nosso).

Ceres e Jaraguá se situam ao longo do mesmo percurso, na BR-153 (então BR-14). Nota-se, pelo trecho citado, que era um esforço conjunto da ACIA com o prefeito, Raul Balduino de Souza, pela instalação da infraestrutura rodoviária que estava sendo construída.

A construção da estrada não interessava apenas à ACIA. Foi realizada em 1º de março de 1966 uma reunião com “todas as associações de classe de Anápolis”¹⁵ para discutir o asfaltamento do da “BR” Belém-Brasília, trecho Anápolis-Jaraguá.

¹⁵ Entre os presentes, estavam os presidentes da Associação Rural de Anápolis; Clube dos Diretores Lojistas; Rotary Club; Associação Médica de Anápolis; Sindicato dos Motoristas de Anápolis. Além deles, representantes da Câmara Municipal de Anápolis (João Luiz de Oliveira, ex-prefeito e ex-presidente da ACIA); dos Transportadores de Carga de Anápolis; do Lions Clube (Habib Issa, futuro tesoureiro da ACIA e deputado estadual); seis membros da Loja Maçônica Lealdade e Justiça II; além de representantes do jornal “O Anápolis” e da “Rádio Imprensa”.

Mapa 2- Rodovias em Goiás - objetos de articulação da ACIA. (1950-1976)



Fonte: IBGE, 2017, ACIA, 1936-1976.

Org.: Cézar Barros, 2018.

Foi deliberado então uma comissão composta dos presidentes de todas as associações de classe de Anápolis para se reunir com o governador do estado à época, Otávio Lage. Nas citações apresentadas, observa-se a união entre diversas porções da classe dominante anapolina, representadas pelos diferentes sindicatos e associações patronais, bem como pelos clubes de associativismo, contando com veículos da imprensa escrita e radiofônica. Interpretamos que era um interesse comum de toda a classe dominante local que a construção da infraestrutura viária em Goiás começasse por Anápolis. Observa-se aqui, novamente, uma disputa indireta com Goiânia pelo acesso a centros produtores, como Ceres. Estava em jogo o controle dos fluxos de bens primários originados nestes municípios, e que utilizariam Goiânia ou Anápolis como entreposto para chegar aos centros consumidores nacionais. As estradas e rodovias discutidas nas atas podem ser observadas no mapa 2.

A reunião com o governador aconteceu, conforme foi registrado dez dias depois, na qual foi percebido que as intencionalidades envolvidas no asfaltamento da estrada estavam ligadas a instâncias superiores de interesse do Presidente da República e do General Cordeiro de Faria, conforme atesta a ata do dia 11/03/1966 (ACIA, 1966). O General era o titular do ministério que viria a ser, em 1967, o Ministério do Interior, responsável pelas superintendências de desenvolvimento regional, como a SUDECO. Desta forma, se encontrava em um grau maior na hierarquia da rede de relações em que atuava a ACIA e outras entidades classistas, cada uma com seus interesses particulares.

Posto isto, em fevereiro de 1967 percebe-se que as reivindicações das entidades anapolinas não lograram o sucesso desejado. Ao visitar os trechos da estrada saindo de Goiânia, que estavam sendo concluídos, o medo dos diretores em ver Anápolis isolada da rede rodoviária estava se concretizando (ACIA, ata de 17/02/1967). Com a ligação efetiva entre a capital goiana e os municípios do interior, os comerciantes anapolinos, e em especial os donos de armazéns gerais, poderiam perder a relação comercial com os produtores de Jaraguá e Ceres.

Após alguns meses de articulação, registra-se em 25 de agosto de 1967 o envio de telegramas a diversas autoridades agradecendo a assinatura da concorrência pública para o início do asfaltamento da estrada Anápolis-Ceres: ao Presidente da República; Governador do Estado; Ministro de Transportes; Engenheiro Jair Lage da Siqueira e Deputado Federal Jales Machado (pai do então governador Otávio Laje). Também foram convocados os diretores para uma reunião com o Coronel Mário David Andreazza,

Ministro dos Transportes, que iria à cidade para atestar o início do asfaltamento da estrada. O mesmo coronel seria novamente recepcionado pela associação quase dois anos depois, agora como Ministro de Viação e Transportes, para a solenidade de inauguração de “43 km de asfalto na Anápolis-Belém”. Dessa maneira compreende-se que a ACIA atuou diretamente no espaço definindo a direção da BR de acordo com os interesses corporativos. Outrossim, a ação política da ACIA demonstra uma mobilização em direção aos interesses dos empresários do mesmo município, uma categorização geográfica dessa ação.

Considerações finais

As faces do poder na produção, uso e gestão do território são base da atuação da ACIA, uma entidade patronal aparentemente pequena, mas de grande envergadura nas suas ações em relação aos direcionamentos e estratégias territoriais. Ao apresentar os detalhes e a sequência de discussões ao longo do texto, que procuramos fazer de acordo com a sequência histórica obedecendo aos registros da nossa principal fonte, as atas de reunião da entidade, verificamos que a escala de relações dessa entidade patronal implica local e regionalmente esta produção, respingando nos interesses do capital político e, ao mesmo tempo, de caráter multiescalar com ressonância nas ações para além das fronteiras municipais.

Os critérios de análise utilizados para os atores individuais revelaram alguns aspectos determinantes para a caracterização do sujeito coletivo que é a ACIA. Fazem parte da direção da associação grandes proprietários de terra e de meios de produção, que possuíam, ao menos no recorte analisado, participação ativa nos espaços políticos e associativos de Anápolis, conferindo a eles um capital político suficiente para terem voz, tanto na escala municipal como em outras escalas de análise. E essas vozes eram ouvidas, conforme nos mostra as discussões registradas nas atas de reunião de forma seriada no decorrer das quatro décadas observadas.

É muito forte e constante a tentativa de manutenção dos diferentes tipos de capital de forma a reproduzir o seu poder simbólico, utilizando para isso o campo de produção simbólica, o domínio dos meios de produção, a construção da imagem de benfeitores e sinônimos do progresso anapolino, com efeitos inclusive na narrativa urbana. O poder simbólico pode ser usado, portanto como forma de averiguar a participação e eficácia da

atuação dos atores individuais e coletivo no quadro de poder local anapolino. Sendo assim ele é simbólico e material, simultaneamente: simbólico porque material e material porque simbólico.

O poder constituído localmente entra em contato com outros atores e outras configurações locais de poder, com diferentes estratégias territoriais, gerando disputas relativas à sua produção e uso. Estes conflitos aparecem de forma rica e perene nas atas no que diz respeito às infraestruturas de produção e escoamento de bens, de posição e uso seletivos no território, mas são permeadas e alimentadas das relações oriundas do poder simbólico que proprietários de terra e de capital possuem.

No caso da Estrada de Ferro Goiás, ferrovia que ligava o sudeste goiano à região sudeste do Brasil, em direção aos mercados agrícolas consumidores da região e ao porto de Santos, nota-se que Anápolis teve durante um breve período, que sucedeu à chegada dos trilhos ao município e à própria criação da ACIA, a condição de linha-tronco dos trilhos, uma posição de destaque na rede ferroviária. Entretanto, a capital Goiânia seria inaugurada pouco tempo depois, recebendo assim outra linha que a ligou ao sudeste brasileiro e que foi definida como linha principal pelo governo estadual. As pautas de discussões, pedidos de reuniões, criação de comissões e apelos a autoridades encontrados nas atas são emblemáticos de um processo histórico que reduz o protagonismo regional de uma oligarquia local em detrimento da criação de uma nova centralidade.

O mesmo se repetiria na década de 1950, com o advento do modernismo, do automóvel e de Brasília, a poucas horas de distância. Multiplicavam-se as estradas, os fluxos de automóveis e, conseqüentemente, a pavimentação das vias. Da mesma forma, multiplicavam-se os esforços dos empresários anapolinos pela preferência de acesso a alguns dos maiores centros produtores do interior de Goiás, com destaque para Ceres, lugar de instalação da Colônia Agrícola Nacional (CANG). Se a inauguração de Goiânia trouxe tensões às relações de poder originárias de Anápolis, a construção de Brasília criou um novo polo que trouxe ainda mais complexidade às intencionalidades das classes dominantes goianas. O capital agrário se perfaz transformando-se em capital comercial e industrial, todos vinculados ao poder público se realizando nas transformações do território.

A ACIA participou deste processo em todas as suas contradições, conseguindo alguns pleitos junto ao Estado, e tendo outros preteridos pelas intencionalidades que se impunham de locais com maior posição hierárquica. A classe dominante anapolina

provavelmente não esperava que após ser ponto de apoio para a construção das duas capitais, perderia parte do seu poder junto ao poder público e da capacidade de controlar os fluxos ferroviários e rodoviários no território goiano.

Agradecimentos

À CAPES (Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior), que financiou parte desta pesquisa através da concessão de bolsa de mestrado pelo período parcial de 12 meses.

REFERÊNCIAS

ASMAR, João. **Anápolis e a Associação Comercial e Industrial de Anápolis.** – Goiânia: Kelps, 2011.

ARRAIS, Cristiano. P. A.; OLIVEIRA, Eliezer.; ARRAIS, Tadeu A. **O Século XX em Goiás: o advento da modernização.** 1. ed. Goiânia: Canone Editorial, 2016.

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL E INDUSTRIAL DE ANÁPOLIS (ACIA). Biblioteca da ACIA. **Livro de atas de 1936 a 1944,** Anápolis. 53 p.

_____. Biblioteca da ACIA. **Livro de atas de 1936 a 1948.** Anápolis. 9 p.

_____. Biblioteca da ACIA. **Livro de atas de 1950 a 1954.** Anápolis. 17 p.

_____. Biblioteca da ACIA. **Livro de atas de 1951 a 1955.** Anápolis. 47 p.

_____. Biblioteca da ACIA. **Livro de atas de 1955 a 1963.** Anápolis. 96 p.

_____. Biblioteca da ACIA. **Livro de atas de 1963 a 1969.** Anápolis. 98 p.

_____. Biblioteca da ACIA. **Livro de atas de 1969 a 1971.** Anápolis. 99 p.

_____. Biblioteca da ACIA. **Livro de atas de 1971 a 1973.** Anápolis. 43 p.

_____. Biblioteca da ACIA. **Livro de atas de 1972 a 1985.** Anápolis. 51 p.

_____. Biblioteca da ACIA. **Livro de atas de 1973.** Anápolis. 127 p.

_____. Biblioteca da ACIA. **Livro de atas de 1974.** Anápolis. 97 p.

_____. Biblioteca da ACIA. **Livro de atas de 1974 e 1975.** Anápolis. 46 p.

_____. Biblioteca da ACIA. **Livro de atas de 1975 e 1976.** Anápolis. 206 p.

BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. 13. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

BRAGA, Vanderlei. **Logística e uso do território brasileiro**: tipologia e topologia de nós logísticos e o projeto da Plataforma Multimodal de Goiás (PLMG). 2013. 255 f. Tese (Doutorado em Geografia) Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências. Campinas, 2013.

CASTILHO, Denis. **A dinâmica socioespacial de Ceres/Rialma no âmbito da modernização de Goiás**: território em movimento, paisagens em transição. 2009. 188 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Estudos Socioambientais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2009.

CASTILHO, Denis. **Modernização Territorial e Redes Técnicas em Goiás**. 1. ed. Goiânia: UFG, 2016.

DANIEL, Celso. **Poder local no Brasil urbano**. Revista Espaços & Debates. São Paulo: Cortez, n. 24, 1988, p. 26-39.

FISCHER, Tânia. Poder local: um tema em análise. **Revista de Administração Pública**. Rio de Janeiro, v. 4, 1992, p. 105-113.

MICELI, Sergio. **Intelectuais à brasileira**. São Paulo: Cia. das Letras, 2001. 436p.

POLONIAL, Juscelino. **Introdução à história política de anápolis (1819-2007)**. 1. ed. Goiânia: Kelps, 2007. v. 500. 188p.

POLONIAL, Juscelino M. **Anápolis nos tempos da ferrovia**. ANAPÓLIS: Kelps, 2011. 78 p.

SILVA, Márcia da. Poder local: conceito e exemplos de estudos no Brasil. **Sociedade e Natureza**. Uberlândia, v. 20, n. 2, p. 69-78, dez. 2008.

Recebido em 07/11/2020. Aceito para publicação em 24/02/2021.
--