



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE GOIÁS
CAMPUS MORRINHOS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO STRICTO SENSU
MESTRADO EM HISTÓRIA

JOSÉ EUSTÁQUIO RODRIGUES DA CUNHA JÚNIOR

**O CINEMA VISTO ATRAVÉS DA JANELA DO TREM DE FERRO: A HISTÓRIA
DAS SALAS DE CINEMA DE IPAMERI-GO DE 1912 A 2000**

MORRINHOS-GO
JUNHO/2023

JOSÉ EUSTÁQUIO RODRIGUES DA CUNHA JÚNIOR

**O CINEMA VISTO ATRAVÉS DA JANELA DO TREM DE FERRO: A HISTÓRIA
DAS SALAS DE CINEMA DE IPAMERI-GO DE 1912 A 2000**

Trabalho de conclusão de curso apresentado como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em História, pela Universidade Estadual de Goiás – Unidade Universitária de Morrinhos, sob a orientação do Prof. Dr. Tiago de Jesus Vieira.

MORRINHOS-GO
JUNHO/2023

Elaborada pelo Sistema de Geração Automática de Ficha Catalográfica da UEG com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).

RR696 Rodrigues da Cunha Júnior, José Eustáquio
c O cinema visto através da janela do trem de ferro: A história das salas de cinema de Ipameri-GO de 1912 a 2000 / José Eustáquio Rodrigues da Cunha Júnior; orientador Tiago de Jesus Vieira. -- Morrinhos, 2023.
99 p.

Dissertação (Mestrado - Programa de Pós-Graduação Mestrado Acadêmico em História) -- Câmpus Sudeste - Sede: Morrinhos, Universidade Estadual de Goiás, 2023.

1. Ipameri. 2. Cinema. 3. Trem de Ferro. 4. Modernidade. I. Vieira, Tiago de Jesus, orient. II. Título.

JOSÉ EUSTÁQUIO RODRIGUES DA CUNHA JÚNIOR

**O CINEMA VISTO ATRAVÉS DA JANELA DO TREM DE FERRO: A HISTÓRIA
DAS SALAS DE CINEMA DE IPAMERI-GO DE 1912 A 2000**

Trabalho de conclusão de curso apresentado como parte de requisito para a obtenção do título de Mestre em História pela Universidade Estadual de Goiás – Unidade Universitária de Morrinhos.

Aprovado em 27 de junho de 2023, pela Banca Examinadora constituída pelos seguintes professores:

Prof. Dr. Tiago de Jesus Vieira – Orientador
Presidente da Banca
Universidade Estadual de Goiás- Câmpus Morrinhos

Prof^a. Dra. Michelle dos Santos – Avaliadora
Membro Interno
Universidade Estadual de Goiás- Câmpus Morrinhos

Prof^o. Dr. Andrey Mini Martin
Membro Externo
Universidade Federal do Mato Grosso do Sul

MORRINHOS-GO
JUNHO/2023

Meu amor desperte com alegria e esperança para um novo dia, e deixe que o coração bata com os mais nobres e belos sentimentos. A você Helen Paula de Lima Cruvinel, dedico esse trabalho, inspirado e sonhado ao longo da vida. Assim como sonhei te amar, também sonhei em ser mestre e Deus proporcionou ao mesmo tempo ambos.

AGRADECIMENTOS

Sou grato primeiramente a Deus, que em momentos difíceis encontrei forças, mesmo muitas vezes não acreditando, consegui ultrapassar os limites e tirar forças no meu interior.

Sou grato a minha família, principalmente a minha esposa, Helen Paula de Lima Cruvinel, que por longos 25 anos vivemos esse amor à distância, separado pelo tempo, mas nunca pela alma, e hoje brindamos o reencontro e o amor. Aos meus pais José Eustáquio Rodrigues da Cunha e Marizete Silvestre da Cunha, minhas irmãs Ana Carolina Rodrigues da Cunha e Ana Rosa Rodrigues da Cunha, meus sobrinhos Maria Eduarda Rodrigues de Souza, Gabriel Rodrigues Troncha, João Guilherme Rodrigues Troncha e Miguel Wernke Rodrigues, meu filho de coração Heitor Flausino Cruvinel, por todo o acolhimento, carinho e compreensão nos momentos que ausentei nas festividades.

Aqui abro uma aspa para agradecer o apoio e incentivo do meu orientador professor doutor Tiago de Jesus Vieira, o qual respeitou minhas ponderações e escolhas.

O caminho foi árduo, leituras extensas, noites sem dormir, viagens distantes, mas tudo de grande valia para a construção deste trabalho.

Assim como todas (os) professoras (es) e funcionárias do Curso de Pós Graduação em História, fazendo-me entender diariamente a importância do curso e sempre instigar ainda mais pela busca do conhecimento.

Agradeço também meus colegas de curso, em especial a Francisca Vilandia de Alencar, Kelly Christine de Andrade Oliveira e Carlos Henrique Miranda Jorge, onde a distância não foi um agravante, as mensagens trocadas, as dicas e incentivos sobressaíram nos momentos difíceis.

Foram dois anos juntos, parte deles separados por uma pandemia que assombrou inúmeras famílias no Brasil e no mundo perca irreparável e dores que permaneceram eternamente nos corações de quem perderam entes queridos, mas que em cada encontro virtual, nascia a esperança que tudo isso estava chegando ao fim. Olhava através da tela e agradecia silenciosamente por vê-los todos bem.

Por fim agradeço a minha equipe de trabalho que em minhas ausências atuavam brilhantemente em meu lugar, cuidando dos alunos (as) e dos colegas de trabalho.

Vocês foram e continuam sendo a principal orientação no que tange ao meu querer de transformação da educação. Somos parte importante deste meio de acolhimento, de transformação, de compreensão e de atuação na vida de nossas crianças.

Não busquei o mestrado em nenhum momento para a satisfação de um ego, ao contrário busquei para mostrar aos meus colegas e alunos que conquistas só podem ser realizadas com muito trabalho e perseverança.

Que o caminho é repleto de obstáculos, espinhos e dores, mas ao final a colheita é compensatória e estimulante.

Se se ganha dinheiro, o Cinema é uma indústria. Se se perde, é uma Arte.

MILLÔR FERNANDES

RESUMO

Designa-se argumentar o processo da história das salas de cinema do município de Ipameri, estado de Goiás, dos anos de 1912 a 2000, acentuado com a chegada dos trilhos de ferro da Ferrovia Mogiana, procedente do município de Araguari, estado de Minas Gerais, da região do Triângulo mineiro, sendo inaugurada a primeira estação ferroviária, no ano de 1913. O processo de implantação das salas de cinema iniciou-se no ano 1912, com a construção de um barracão de pano à luz de acetileno, instalado de forma improvisada a primeira sala de cinema. Em 1915, foi construída a segunda sala, projeto inspirado nas salas de cinema da cidade do Rio de Janeiro. No ano de 1936, passa a funcionar a sala de cinema, nomeada de Éden Ipamerino (terceira sala de cinema do município). Em 1939, com o fortalecimento do cinema hollywoodiano e melhoramento da qualidade de suas produções, surge, por um processo de reestruturação, o Cine São Paulo, sendo a quarta sala de cinema. Em 1956, inaugura-se o Cine Teatro Estrela, localizado em frente à Praça da Liberdade. Com público em ascensão, no ano de 1958, inaugura o Cine Boa Vista, funcionando ambos até meados de 1960, quando o Cine Boa Vista encerra suas atividades. O Cine Teatro Estrela manteve-se ao longo de décadas, encerrando suas atividades no dia 19 de fevereiro de 1991. A construção dessa dissertação iniciou de uma lógica dedutiva, que parte da ideia do geral ao específico, elucidando o modernismo como agente transformador da sociedade ipamerina, contextualizando a história do audiovisual e suas representações fílmicas no município, concluindo com o declínio e fechamento das salas de cinema, na década de 1990, tornando Ipameri órfã da sala de cinema e da estação ferroviária, contextualizando com o fim de um ciclo que fora de muita valia no processo de modernidade e de construção da história. No processo de análise dos documentos e livros na Biblioteca Municipal João Veiga de Ipameri, notou-se uma ausência de acervos e de Trabalhos de Conclusão de Cursos voltados a temática relacionada ao cinema e linha férrea. Outro fato de eloquência é a ausência de autores goianos que debatam ou mencionam como referencial bibliográfico as produções e historiografia do cinema goiano. Escrutinou-se a partir dos anos de 1912 a 2000, as informações necessárias, sendo acessada obras de memorialistas que tematizaram o cinema e a ferrovia da época. Assim, evidencia-se que o apogeu do início do século XX, com a chegada do trem de ferro, a implantação da energia elétrica e instalação da sala de cinema contrasta-se com o declínio da ferrovia e fechamento da sala de cinema no final da década de 1990.

Palavras-chaves: 1. Ipameri 2. Sala de cinema. 3. Ferrovia. 4. Modernismo

ABSTRACT

It is designed to argue the process of the history of movie theaters in the municipality of Ipameri, state of Goiás, from the years 1912 to 2000, accentuated with the arrival of the iron rails of the Ferrovia Mogiana, coming from the municipality of Araguari, state of Minas Gerais, in the Triângulo Mineiro region, with the inauguration of the first railway station in 1913. The process of implementing movie theaters began in 1912, with the construction of a shed made of cloth with acetylene light, installed in a way the first cinema room was improvised. In 1915, the second room was built, a project inspired by movie theaters in the city of Rio de Janeiro. In the year 1936, the cinema room, named Éden Ipamerino (third cinema room in the municipality), begins to function. In 1939, with the strengthening of Hollywood cinema and the improvement of the quality of its productions, Cine São Paulo emerged, through a restructuring process, as the fourth movie theater. In 1956, the Cine Teatro Estrela was inaugurated, located in front of Praça da Liberdade. With an increasing audience, in 1958, he inaugurated Cine Boa Vista, both operating until the mid-1960s, when Cine Boa Vista ended its activities. Cine Teatro Estrela remained for decades, ending its activities on February 19, 1991. The construction of this dissertation started from a deductive logic, which starts from the idea of the general to the specific, elucidating modernism as a transforming agent of Ipameri society, contextualizing the history of the audiovisual and its filmic representations in the municipality, concluding with the decline and closing of the movie theaters. cinema, in the 1990s, making Ipameri an orphan of the movie theater and the railway station, contextualizing it with the end of a cycle that had been of great value in the process of modernity and the construction of history. In the process of analyzing the documents and books at the João Veiga de Ipameri Municipal Library, it was noted that there was a lack of collections and Course Completion Works focused on themes related to cinema and the railway line. Another eloquent fact is the absence of authors from Goiás who discuss or mention the productions and historiography of Goiás cinema as a bibliographic reference. From the years 1912 to 2000, the necessary information was scrutinized, accessing works by memoirists who thematized the cinema and the railroad of the time. Thus, it is evident that the peak of the early 20th century, with the arrival of the iron train, the implementation of electricity and the installation of the cinema room, contrasts with the decline of the railroad and the closure of the cinema room at the end of the 19th century. 1990's.

Keywords: 1. Ipameri 2. Cinema room. 3. Railway. 4. Modernism

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Estação Mauá, 1860.....	24
Figura 2 – Companhia Mogiana de Estrada de Ferro “Estação de Araguari)...	28
Figura 3 – Imigrantes Sírios e Libaneses.....	33
Figura 4 – Turbina da Usina Hidrelétrica “Rio Veríssimo”.....	39
Figura 5 – Sala de cinema “Eden Ypamerino”.....	51
Figura 6 – Cine Teatro Estrela, inauguração, 1956.....	61
Figura 7 – Cine Estrela, 1970.....	68
Figura 8 – Cine Estrela, 2000.....	69
Figura 9 – Lei nº 428 – Faz Tombamento, 1990	76
Figura 10 – Fachada Neoclássica do Cineteatro Pireneus (1930).....	84
Figura 11 – Fachada Art-Déco do Cineteatro Pireneus, 1936.....	85
Figura 12 – Cine Teatro Real: Catalão, 1930.....	87

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Estrada de Ferro Goiás: inauguração dos trechos e estações.....	30
Tabela 2 – Público nos cinemas “1937 a 1997”	67

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANCINE	Agência Nacional do Cinema
DVDs	Digital Versatile Discs
FEPASA	Ferrovias Paulista S/A
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
GO	Goiás
MG	Minas Gerais
RFSA	Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima
UEG	Universidade Estadual de Goiás

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	15
CAPÍTULO 1 – “TREM DE FERRO CHEGOU!”: A MODERNIDADE E AS TRANSFORMAÇÕES NA SOCIEDADE DA REGIÃO SUDESTE DE GOIÁS.	23
1.1 – A linha de ferro avançava: a agricultura atravessou o Rio Paranaíba	27
1.2 – A linha de ferro chegou: os imigrantes chegam em Ipameri-Goiás	31
1.3 – O trem de ferro: a era da modernidade “Viva a energia elétrica”	35
1.4 – O trem de ferro parou: o silêncio da estação	40
CAPÍTULO 2 – A HISTÓRIA DAS SALAS DE CINEMA PASSA POR BRASIL, GOIÁS E CHEGA AO MUNICÍPIO DE IPAMERI	46
2.1 – Do barracão ao Éden Ypamerino	49
2.2 - Cine São Paulo: as produções norte-americanas	55
2.3 – Cine Estrela e a Ferrovia: do ápice ao crepúsculo	60
CAPÍTULO 3 – A ESTRELA CAIU E O TREM PARTIU: A EFERVESCÊNCIA CULTURAL QUE PERMANECEM NA HISTÓRIA.	71
3.1 – Estação ferroviária e usina hidrelétrica tornam-se Patrimônio Histórico de Ipameri. Mas e o cinema?	73
3.2 – O cinema e o trem de ferro: a história ausente dos livros.	78
3.3 – O Cine Teatro Estrela: ausente do patrimônio público.	80
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	89
REFERÊNCIAS	92
FONTE.....	96

INTRODUÇÃO

O presente trabalho, intitulado “O cinema visto através da janela do trem de ferro: a história das salas de cinema de Ipameri-GO de 1912 a 2000”, desenvolveu-se sob o propósito de apresentar informações e análises acerca das diversas transformações da sociedade ipamerina a partir do debate da sala de cinema, em consonância com a chegada dos trilhos de ferro, entre os anos de 1912 a 1991. Os estudos e análises pautaram-se na perspectiva de modernização política, econômica e social atrelada à implementação dos trilhos de ferro e do cinema no município de Ipameri – GO.

Conforme o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2019), o município de Ipameri está localizado no interior do estado de Goiás, entre os rios Corumbá e São Marcos, contando com área territorial de 4.382,863 km², população estimada de aproximadamente de 27.365 habitantes, densidade demográfica de 5,66 hab/km² e PIB per capto equivalente a 67.165,71R\$. Ipameri foi pioneiro na utilização da energia elétrica, inclusive à frente da capital do estado, tendo como principais atividades econômicas a agricultura e a pecuária, um crescente processo de industrialização e um comércio diverso.

Nesse sentido, João Veiga (1965), “Fragmentos Históricos de Ipameri”, referência elementos de caráter desenvolvimentista a aquisição das máquinas importadas pela Usina Hidroelétrica do Rio do Braço, a fundação de um dos primeiros jornais do estado, do Sindicato Rural, emissora de rádio (Rádio Xavantes), primeira agência do Banco do Brasil de GO, clube de jôquei, Estação Ferroviária (1920), atualmente interligando Anápolis, Goiânia, São Paulo e Minas, e como entretenimento o cinema (Cine Estrela), presente em poucas cidades goianas.

Este cenário traduzia o processo de ascensão econômica, política e social que envolvia o estado de Goiás, sobretudo, o sudeste goiano, onde está localizado o município de Ipameri. No que tange ao cinema, elemento relacionado à temática em estudo, Eliana Kuster (2015, p. 220) assinala:

O cinematógrafo, transformado em cinema, com toda a carga de subjetividade que este passou a conter, tornou-se o meio de representar a fantasia, que passa a pertencer fortemente ao mundo onírico e se revestindo do poder de tirar os homens do chão sem sair do lugar, arrancando-os de seu cotidiano e conduzindo-os ao lugar dos sonhos.

A projeção do cinema em Ipameri – GO, inicia de forma improvisada com Virgínio Vaz Lopes¹, em 1912 sob um barracão coberto com pano servido à luz de acetileno², sendo a primeira sala de cinema ipamerino. O número de espectadores aumentando consideravelmente, oportunizou na construção da segunda sala, no ano de 1915, com capacidade para 150 telespectadores, com exhibições nas quartas-feiras e aos domingos.

Assim, com a crescente demanda de espectadores, deu-se a inauguração em 1936, a sala de cinema denominada “Éden Ypamerino”. Já no ano de 1939, com a transição entre o cinema mudo para o falado, inaugura-se o Cine São Paulo de (propriedade de Waldemar Leone Ceva). No ano de 1956, João Estrela inaugura o Cine Teatro Estrela, este permanecendo aberto até o ano de 1991. Houve a abertura em 1960, do “Cine Boa Vista” funcionando apenas por dois anos.

Significa compreender que Ipameri passava pelo que compreendemos como processo de modernização conservadora, assinalada por José Evaldo de Mello Doin (2007, p. 93) como algo vinculado à “manutenção do poder das elites através da manipulação do desenvolvimento urbano e do desejo de experimentar os novos acessórios modernos”, referindo-se principalmente à urbanização, ao telefone e ao cinema.

Elucidar o trem de ferro, dentro de uma perspectiva ao símbolo da expansão do capitalismo, não é nenhum extremismo ou contrassenso à modernidade. Pelo contrário, é evidenciar sua posição histórica na construção e expansão de inúmeras cidades no Brasil. Esse chamado progresso fez parte de inúmeras cidades interioranas, e em Goiás não difere da história das demais.

Um exemplo deste processo de fortalecimento econômico no estado de Goiás é a cidade de Ipameri, que teve os trilhos de ferro parados em seu território por quase duas décadas no início do século XX, fortalecendo a economia agropecuária,

¹ Intendente municipal do município de Ipameri-GO, eleito em 1º de outubro de 1927 até o ano de 1930. Fez parte do Conselho governista. Foi intendente da educação, criou o Grupo Escolar Municipal Coronel Francisco Vaz, inaugurado em 1929. Fonte: <https://www.cemdaheer.com.br/biografias/edison-vaz-lobes>

² O acetileno foi descoberto por Edmund Davy em 1836 na Inglaterra. Berthelot foi o primeiro a sintetizá-lo através de um arco voltaico produzido entre eletrodos de grafite envolvidos numa atmosfera de hidrogênio. Fonte: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Acetileno>

industrial e postulando como a primeira cidade goiana a possuir a primeira agência do banco do Brasil³ e a primeira usina hidroelétrica⁴.

O entretenimento foi elucidado com a construção do coreto, onde aconteciam apresentações de teatros, cantores e era utilizado como palanque de discursos políticos. Outro marco de relevância foi à construção da primeira sala de cinema (barracão de pano) no ano de 1912, pelo senhor Virgínio Vaz Lopes e no ano de 1915 inaugura a segunda sala de cinema⁵.

A partir do avanço dos meios tecnológicos do século XX, entre eles o cinema, as produções fílmicas vão sendo levadas ao conhecimento do público goiano e muito desta expansão se faz importante relacionar ao avanço das linhas férreas. Vale ressaltar que o trem de ferro é um dos marco do capitalismo, e conseqüentemente irradiou a modernidade e junto deste processo houveram as invasões de terras, destruição das vegetações e escravização dos povos originários. Porém acarretava a esperança do progresso pelos municípios que a linha férrea ultrapassava. Fato não exclusivo apenas em terras do município de Ipameri.

Uma ferrovia é um ser vivo. E devia ser classificado como crime matar uma ferrovia. Mas uma ferrovia não é apenas os trilhos, os dormentes, os pontilhões e as estações. Nem é apenas os trens e os vagões. Uma ferrovia é o conjunto de cidades que vivem à sua margem, e é a economia, a saúde, a esperança e até o amor, o destino, a felicidade e a morte. Lage estava doente. Morria aos poucos. Mas, no momento em que se tornou terminal ferroviário, tornou-se importante, seu comércio cresceu, vinha gente de vários lugares para tomar, ali, o trem. Era a melhora que antecede a morte. A chama da vela que se alteia no momento em que se extingue. Lage iria morrer. Mas, por enquanto, apresentava um aspecto de renovação, de renascimento. O prenúncio irônico da agonia, da decadência. Era de Lage que o trem saía, ainda madrugada, vagaroso e barulhento, como um animal gigantesco ainda mal acordado. (SANTA INÊS, 1982, p. 125-126).

³ Em 15 de julho de 1921 foi inaugurada a primeira agência do Banco do Brasil em Ipameri e em 1933, iniciamos a parceria de sucesso com o povo goianiense. Em 3 de agosto de 1938, materializamos essa parceria iniciada com a construção da nova capital, daí inauguramos a primeira agência em Goiânia. Fonte: VEIGA, J. Fragmentos Históricos de Ipameri. 1965.

⁴ A primeira Usina construída e inaugurada no ano de 1913 fornecia energia para uma pequena propriedade rural, no ano de 1943 inaugura a Usina hidroelétrica Rio do Braço, uma das primeiras da região Centro Oeste, montada no município de Ipameri, antes mesmo da Capital do Estado. A Usina Hidroelétrica do Rio do Braço, hoje desativada, recebeu máquinas importadas da Alemanha e tornou-se, juntamente com o rio que a impulsiona, uma atração para o município. A usina fica a cerca de doze quilômetros da cidade e é cercada por lindas paisagens. Existem pequenas praias de areias brancas no Rio do Braço, ainda não atingido pela poluição. Fonte: VEIGA, J. Fragmentos Históricos de Ipameri. 1965.

⁵ Visita e análise do acervo bibliográfico, realizado na Biblioteca Municipal João Veiga de Ipameri-GO, dia 03 de dezembro de 2022. Fonte: Biblioteca Municipal João Veiga.

Refletindo sob outra visão, o trem de ferro foi responsável pelo transporte de inúmeras tecnologias; entre elas, os equipamentos para a montagem da usina hidrelétrica e da sala de cinema, no município de Ipameri. Foi também responsável pelo escoamento de mercadorias para os portos e pela migração dos povos de uma região para outra.

As produções fílmicas vindas através das locomotivas chegam à antiga capital de Goiás, município da Cidade de Goiás⁶ (Vila Boa), no ano de 1909, o empreendedor Domingos Gomes de Almeida, em uma de suas viagens a cidade do Rio de Janeiro, trouxe as películas que foram exibidas no teatro João Joaquim, às margens do Rio Vermelho. O público era restrito, composto pela elite e as produções fílmicas eram curtas, em preto e branco e mudo.

Os primeiros projetores chegaram através do transporte movido à tração animal (carro de boi ou carroça). Lázaro Ribeiro de Lima (2019, n. 33), “essas revoluções nos padrões de consumo”, perceptível mesmo quando tudo chegava à capital em carros de boi, levando dias e até meses nas estradas, transportando as mais diversas encomendas: pianos, tecidos, louças, talheres e tantos outros artefatos domésticos, além do próprio aparelho cinematográfico e do gerador que Domingos Gomes levou para a velha capital em carro de boi. Tudo isso começa a fazer parte das memórias de uma sociedade que aos poucos se modernizava.

Até meados do ano de 1910 a estação férrea mais próxima da capital de Goiás, situava na cidade de Araguari-MG, no Triângulo Mineiro, com distância aproximada de 450 quilômetros. Fato este afirmado por Barsanufu Gomides Borges (1990), relatando que a construção teve início em 1909 no município de Araguari, localizado próximo à fronteira com Goiás, e em 1911 o primeiro trecho da ferrovia foi inaugurado.

⁶ Cidade de Goiás é um município brasileiro, antiga capital do estado homônimo de Goiás. Foi reconhecido em 2001 pela UNESCO como Patrimônio Mundial, por sua arquitetura barroca peculiar, por suas tradições culturais seculares e pela natureza exuberante que o circunda. Sua população estimada pelo IBGE para 1.º de julho de 2021 era de 22 122 habitantes. Ali, onde habitava a nação Goiá, Bartolomeu Bueno da Silva fundaria, em 1729, o Arraial de Sant'Anna. Pouco mais de uma década depois, em 1736, o local seria elevado à condição de vila administrativa, com o nome de Vila Boa de Goyaz (ortografia arcaica). Nesta época, ainda pertencia à Capitania de São Paulo. Em 1748, foi criada a Capitania de Goiás, mas o primeiro governador, dom Marcos de Noronha, o Conde dos Arcos, só chegaria ali cinco anos depois. Com ele, instalou-se um "Estado mínimo" e, logo, a vila transforma-se em capital da comarca. Noronha manda construir, então, entre outros prédios, a Casa de Fundação, em 1750, e o Palácio que levaria seu nome (Conde dos Arcos), em 1751. Décadas depois, outro governador - Luís da Cunha Meneses, que ficou no cargo de 1778 a 1783-, cria importantes marcos, fazendo a arborização da vila, o alinhamento de ruas e estabelecendo o primeiro plano de ordenamento urbano, que delineou a estrutura mantida até hoje. Fonte: <https://pt.wikipedia.org/Goiias>

Mas a passagem do trem de ferro pelos trilhos veio algum tempo depois, em 1913, começando a exploração do tráfego nos trechos já concluídos.

O ramal construído até essa data interligava a cidade mineira de Araguari à estação de Ipameri. No ano seguinte, constrói-se a etapa entre Ipameri-GO e a estação do Roncador, na divisa com Pires do Rio-GO, às margens do rio Corumbá. Após 1914, houve um período de paralização na construção dos trilhos, devido a construção da ponte Epitácio Pessoa sobre o rio Corumbá elemento que dificultou a sequência de construções dos trilhos (BORGES, 1990). Em 1922, prosseguiu-se com as extensões, como Caraíba-GO a Vianópolis-GO, em 1924, Vianópolis-GO a Bonfim-GO em 1930, Bonfim-GO a Leopoldo de Bulhões-GO em 1931, Leopoldo de Bulhões-GO a Anápolis-GO em 1935 (BRASIL, 1945).

A chegada do trem de ferro no estado de Goiás registra um marco relevante no aquecimento ao ingresso no mercado econômico, sendo exportador e consumidor de mercadorias, além do avanço cultural, cito o cinema:

A penetração da estrada de ferro assinalou um marco na integração de Goiás na economia de mercado, uma vez que permitiu acelerar o processo de compra e venda de mercadorias. Mercadorias das mais diversas procedências começaram a ser introduzidas no mercado goiano, causando uma verdadeira revolução nos padrões de consumo e comportamento da população. (Ana Lúcia da Silva, 2005, p. 97).

O trem de ferro foi o responsável por proporcionar agilidade no escoamento da produção agropecuária aos portos e, conseqüentemente, a vinda de diversos tipos de produtos. Além disso, teve um papel importante na construção cinematográfica em Goiás, sendo agente facilitador para o estímulo das compras de projetores, películas, tornando o cinema popular e acessível a comunidade goiana, que via-se vislumbrada com a magia das produções fílmicas.

Em contrapartida as cidades goianas que não eram próximas às estradas férreas, não puderam contar com esse processo de entretenimento, diante das dificuldades de locomoção e pela fragilidade dos instrumentos que compunham uma sala de cinema. As condições das estradas eram péssimas, portanto dificultava e atrasava a chegada dos filmes aos seus destinos. Outro fator que dificultava a circulação era a morosidade na devolução da película de uma cidade para outra, principalmente quando resolviam exhibir mais que o previsto em contrato (LIMA, 2019).

E ainda, é labor ressaltar a importância do trem de ferro na construção e fortalecimento do cinema goiano no início do XX. Pode-se concluir que o cinema goiano, visto da janela do trem de ferro não foi uma metáfora e sim a concretização de um espaço usado para encantar plateias e idealizar novos conceitos. De frente ou próximo das estações, tinham um cinema como fonte de entretenimento aos passageiros e moradores locais.

A construção desta dissertação iniciou de uma lógica dedutiva, que parte da ideia do geral ao específico. Assim iniciaremos o debate sobre a história da chegada do trem de ferro ao município de Ipameri, vindo da cidade de Araguari, entre os anos de 1896 até meados de 1990, elucidando o modernismo como agente transformador da sociedade ipamerina, juntamente a história das salas de cinema; em um segundo momento entender a história do audiovisual e suas representações fílmicas no município de Ipameri, concluindo com o declínio e fechamento das salas de cinema, na década de 1990, elucidando a Ipameri órfã da sala de cinema e da estação ferroviária, contextualizando com o fim de um ciclo que fora de muita valia no processo de modernidade e de construção da história.

No processo de observação dos documentos e livros na Biblioteca Municipal João Veiga de Ipameri, nota-se uma ausência de livros ou Trabalhos de Conclusão de Cursos voltados a temática relacionada ao cinema deste município. O acervo que compõe a biblioteca com referencial do tema cinema ou das produções fílmicas é composto por 23 livros, e estes não fazem alusão a história das salas de cinema⁷. Outro fato de eloquência é a ausência de autores goianos que debatam ou mencionam como referencial bibliográfico as produções e historiografia do cinema goiano, mas em contrapartida debatem o cinema nacional ou estrangeiro.

Dessa forma, a ausência de autores goianos referenciando a temática sobre a história das salas de cinema de Ipameri, causa certo desconforto na elaboração dessa dissertação. Fato que não diminuiu o empenho, mas, ao contrário, serviu-se de parâmetro para uma busca avançada e análise aprofundada, através das entrevistas, fotos, documentos e conversas informais que direcionaram a pesquisa.

Neste sentido, propõe-se a reflexão acerca da relação entre história das salas de cinema de Ipameri e o suposto progresso deste município que chegou e foi embora com a linha férrea. Em suma, busca-se levantar dados e desenvolver análises

⁷ Visita e análise do acervo bibliográfico, realizado na Biblioteca Municipal João Veiga de Ipameri-GO, dia 03 de dezembro de 2022.

relacionadas ao percurso que o cinema e o trem de ferro tomaram ao longo do século XX e os fatos que os tornaram relevantes até as suas decadências, a partir do questionamento: “Quais impactos das salas de cinema e dos trilhos de ferro para o município de Ipameri – GO”?

Refletindo sobre os marcos do progresso na cidade de Ipameri, a chegada do trem de ferro e a sala de cinema, são provocações que norteiam a história do município. Os levantamentos e as informações foram auferidos através dos relatos de historiadoras, antigos ferroviários e funcionário da sala de cinema, os quais contribuíram com informações pertinentes. A ausência de trabalhos que elucidam a história das salas de cinema na cidade de Ipameri constitui o anseio de problematizar este fato. Como o discurso sobre as salas de cinema de Ipameri repercute ao senso do passado e do presente? A dissertação conta, em sua estrutura, com a formação de três capítulos, assim distribuídos:

No primeiro capítulo, foi elaborada uma revisão bibliográfica, a qual conjectura que o trem de ferro chega ao Brasil e quais as mudanças ocorrem no estado de Goiás entre o final do século XIX e início do século XX, o que representou para a formação e mudanças da sociedade. O trem de ferro elucidava o discurso sobre a modernidade ao Sul do estado de Goiás, em especial ao município de Ipameri, possibilitando a vinda de imigrantes (sírios e libaneses), os equipamentos importados da Alemanha para a construção da primeira usina hidrelétrica de Goiás, com a exportação e importação de mercadorias. Foi responsável pela vinda da primeira agência bancária do Banco do Brasil, movimentou o cotidiano e transformou o município em referência para o estado de Goiás.

No segundo capítulo, valendo-se de algumas fontes de locais reforça-se na experiência do cinema em Ipameri, evidenciando as cinco primeiras salas de cinema, ao longo dos anos de 1912 a 1960. Diante deste, analisou-se os responsáveis pelas instalações das salas de cinema e as influências que estas tiveram no desenvolvimento do processo de modernidade do município no início do século XX até meados dos anos de 1960 e o processo de decadência nos anos de 1980. Assim, explicitou-se o público que frequentava as salas de cinema no início do século XX, e qual a frequência deste público. Ao longo dos anos foram diagnosticados as mudanças de classes no acesso as salas de cinema e o aumento do número das apresentações fílmicas até meados dos anos de 1970. A partir dos anos de 1980, a sala de cinema de Ipameri entra em decadência e o público foi diminuindo

drasticamente, levando ao fechamento. Esse processo do apogeu ao declínio das salas de cinema em Ipameri causou um processo de desolação na sociedade ipamerina, evidenciando o dito popular “a cidade que já teve”.

O terceiro capítulo foi realizada a revisão, de documentos e projetos de leis na Biblioteca da Câmara Municipal de Ipameri-GO e em seu site oficial. Em meados da década de 1990, fechou a última sala de cinema de Ipameri-GO (Cine Teatro Estrela), em consonância findava o processo da linha férrea como protagonista de meios de transporte de passageiros e insumos agrícolas, permanecendo como símbolo de modernidade, expostos na memória coletiva da sociedade. A frente do prédio da sala de cinema ainda permanece intacta, rememorando o passado, na perspectiva de transformações do presente, vislumbrando o futuro. O discurso da prosperidade é referenciado em discursos políticos, ausentando-se de leis, com a intenção de adquirir o espaço e restaurá-lo. A esperança de dias melhores deu lugar a um sentimento agri-doce de orgulho pela história construída combinado com a tristeza pelo inevitável fim.

Nessa caminhada houve momentos prósperos e difíceis acompanhados pela sociedade ipamerina. A ascensão das locadoras de filmes, e as grandes redes de cinema abreviaram a história do cinema. O diferencial do Cine Estrela, está na relação humana com a comunidade que participou ativamente de sua história.

CAPÍTULO 1 – “TREM DE FERRO CHEGOU!”: A MODERNIDADE E AS TRANSFORMAÇÕES NA SOCIEDADE DA REGIÃO SUDESTE DE GOIÁS.

A modernidade, como expressão de mudanças na chamada experiência subjetiva ou como uma fórmula abreviada para amplas transformações sociais, econômicas e culturais, tem sido em geral compreendida por meio da história de algumas inovações talismânicas: o telégrafo e o telefone, a estrada de ferro e o automóvel, a fotografia e o cinema. Desses emblemas da modernidade, nenhum personificou e ao mesmo tempo transcendeu esse período inicial com mais sucesso do que o cinema.

Charney e Schwartz

Nesse capítulo, foi elaborada uma revisão bibliográfica, visitação à Biblioteca Municipal “João Veiga”, análise de Jornais e livros de autores ipamerinos, buscando abordar a chegada do trem de ferro ao Brasil, bem como quais as mudanças que ocorreram no estado de Goiás entre o final do século XIX e início do século XX, e como contribuiu para a formação e mudanças da sociedade.

O trem de ferro exemplifica o discurso sobre a modernidade ao Sul do estado de Goiás, em especial no município de Ipameri, possibilitando a vinda de imigrantes (sírios e libaneses), os equipamentos importados da Alemanha para a construção da primeira usina hidrelétrica de Goiás, com a exportação e importação de mercadorias, foi o responsável pela vinda da primeira agência bancária do Banco do Brasil, que supostamente transformaria o cotidiano do referido município.

O trem de ferro foi pensado e inventado pelo engenheiro inglês George Stephenson⁸ (1781-1848). Conforme Sanglard (2005, p. 276) o sucesso do trem de ferro não permaneceu apenas em terras do continente europeu, no ano de 1852, iniciou-se a construção da primeira ferrovia no Brasil, sob o comando de Irineu Evangelista de Souza⁹, conhecido como o Barão de Mauá. O trecho saía da Baía de Guanabara, na cidade do Rio de Janeiro, e seguia até a cidade de Petrópolis no

⁸ George Stephenson (Wylam, Northumberland, 9 de junho de 1781 — Tapton House, Chesterfield, Derbyshire, 12 de agosto de 1848) foi um engenheiro civil e engenheiro mecânico inglês. Projetou a famosa e histórica locomotiva a vapor, sendo conhecido como o pai dos caminhos de ferro britânicos. Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/George_Stephenson.

⁹ Irineu Evangelista de Sousa, visconde de Mauá (Arroio Grande, 28 de dezembro de 1813 – Petrópolis, 21 de outubro de 1889). Dentre as suas maiores realizações encontra-se a implantação da primeira fundição de ferro e estaleiro no país, a construção da primeira ferrovia brasileira, a estrada de ferro Mauá na cidade de Magé, no atual estado do Rio de Janeiro, o início da exploração do rio Amazonas e afluentes, bem como o Guaíba e afluentes, no Rio Grande do Sul, com barcos a vapor, a instalação da iluminação pública a gás na cidade do Rio de Janeiro, a criação do terceiro Banco do Brasil (o primeiro, de 1808, concretizou em 1829 a possibilidade existente em seu estatuto de se dissolver ao final de 20 anos), e a instalação do cabo submarino telegráfico entre a América do Sul e a Europa. Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Irineu_Evangelista_de_Sousa

estado do Rio de Janeiro, com extensão de 14,5 quilômetros, inaugurada em 30 de abril de 1854 pelo Imperador Dom Pedro II.

Figura 01 – Estação Mauá, 1860.



Fonte: <https://bndigital.bn.gov.br/artigos/memoria-construcao-da-primeira-ferrovia-brasileira-a-estrada-de-ferro-maua/>

Francisco Fot Hardman (1988), expande sobre o território brasileiro o trem de ferro possibilitou a vinda de mercadorias e de avanços tecnológicos, além de propiciar o escoamento agrícola até os portos e conseqüentemente facilitando a exportação. O cenário de modernidade e prosperidade desenvolvia-se de forma paralela a conflitos entre os índios, habitantes das matas e os invasores em embates causadores de inúmeras mortes.

O suposto progresso desenvolvia-se deixando marcas na sociedade que chegavam, trazendo inúmeros trabalhadores oriundos de lugares distintos, e registros de destruição ambiental, ocasionado pela construção das vias férreas. Colocar os trilhos e o balastro requeria um número menor de trabalhadores, mas ainda assim, eram necessários cerca de 200 homens para assentar um quilômetro. Os

trabalhadores que se ocupavam do assentamento da via permanente manejavam entre 110 a 140 toneladas por dia, incluindo trilhos e dormentes. Os trilhos e acessórios eram carregados dos depósitos no começo da linha até o final por vagões. O trabalho de descarregar os vagões e carregar os trilhos até o local de assentamento era manual e exigia homens com grande força física e boa coordenação para evitar acidentes. Havia fornecedores que entregavam os dormentes ao longo da linha (JOSÉ CHECHIN, 1978).

O que importava naquele período era a manutenção do sistema imperialista que perdia forças políticas e recorreu aos investimentos nas linhas férreas como um processo facilitador no escoamento do café, o que poderia ser compreendido como interessante à oligarquia política na época (imperialismo) de acordo com Eric John Ernest Hobsbawm (1988, p. 58 – 59):

Era muito provável que uma economia mundial cujo ritmo era determinado por seu núcleo capitalista desenvolvido ou em desenvolvimento se transformasse num mundo onde os "avançados" dominariam os "atrasados"; em suma, num mundo de império. Isto se deu entre 1880 e 1914, e a maior parte do mundo, à exceção da Europa e das Américas, foi formalmente dividida em territórios sob governo direto ou sob dominação política indireta de um ou outro Estado de um pequeno grupo: principalmente Grã-Bretanha, França, Alemanha, Itália, Holanda, Bélgica, EUA e Japão. As vítimas desse processo foram, até certo ponto, os antigos impérios europeus pré-industriais sobreviventes da Espanha e de Portugal, o primeiro mais que o segundo, apesar de tentativas de estender o território sob seu controle no noroeste africano. Entretanto, a permanência dos principais territórios portugueses na África (Angola e Moçambique), que sobreviveriam às outras colônias imperialistas, deveu-se basicamente à incapacidade de seus rivais modernos chegarem a um acordo quanto à maneira exata de dividi-los entre si. ...a rede ferroviária mundial passava de pouco mais de 200 mil quilômetros (1870), a mais de 1 milhão às vésperas da Primeira Guerra Mundial. Essa malha de transportes cada vez mais fina incorporou até os países atrasados e anteriormente marginais à economia mundial, e criou nos velhos centros de riqueza e desenvolvimento um interesse novo por essas áreas remotas. De fato, agora que eram acessíveis muitas dessas regiões pareciam à primeira vista meras extensões potenciais do mundo desenvolvido, que já estavam sendo povoadas e desenvolvidas por homens e mulheres de origem europeia, eliminando ou repelindo os habitantes nativos, gerando cidades e sem dúvida, com o tempo, civilização industrial: EUA a oeste do Mississippi, Canadá, Austrália, Nova Zelândia, África do Sul, Argélia, o Cone Sul da América do Sul.

Sendo assim, a influência dos países emergentes era consolidada com o fortalecimento do capitalismo sobre os países imergentes. O processo de expansão ferroviária possibilitou o ingresso em territórios remotos que passaram a produzir aumentando a oferta de produtos e fortalecendo a economia dos países emergentes.

Por isso, a razão para a construção das primeiras estradas de ferro no século XIX: a primeira delas, a Estrada de Ferro Mauá¹⁰, que começou a operar em 1854, levava através das locomotivas a vapor, mercadorias do Vale do Paraíba ao porto de Magé, na baixada fluminense, que seguia de barco até a cidade do Rio de Janeiro.

Através da busca por modelos de comportamento, ideal de civilização e hábitos de consumo próximos do europeu, a classe senhorial se legitimou enquanto grupo hegemônico e ao mesmo tempo em que respaldou a política de centralização do Estado Nacional baseada na aproximação com valores europeizados e na manutenção da ordem escravocrata. Mas a estreita relação entre estas famílias e o estado Imperial não se estagna. Em se tratando dos grandes cafeicultores da bacia do Paraíba fluminense, é possível afirmar que a ausência de uma política de Estado permissiva à ilegalidade do tráfico transatlântico de escravos (1831/1850), inviabilizaria a montagem do complexo produtivo que permitiu ao Brasil dominar o mercado mundial de café durante praticamente todo o século XIX¹¹.

A modernidade que chegou ao Brasil através dos trilhos de ferro, também reforça a voracidade, a crueldade e a permissividade em que o imperialismo submetia aos anseios dos grandes produtores, detentores e defensores da escravidão. O trem de ferro não transportava apenas as mercadorias, eram responsáveis por fortalecer o capitalismo e de impor através da influência da Inglaterra o trabalho livre.

Conforme Márcio Rogério Silveira, na obra *A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil, 2003*, numa análise sobre a importância geoeconômica

¹⁰ Inaugurada em 30 de abril de 1854 em seu trecho inicial, ligando o Porto de Mauá a Frágoso no Rio de Janeiro, num trecho de 14,5 km. Mais tarde foi prolongada, chegando a 15,19 km. Foi construído pelo empresário brasileiro Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá. O trecho ferroviário seguia da Estação Guia de Pacobaíba (antiga Estação Mauá, a estação recebeu esse nome após ser arrendado pela Estrada de Ferro Príncipe do Grão Pará), no atual município de Magé, até Frágoso, e posteriormente à localidade de Inhomirim, também conhecida como Raiz da Serra. A extensão até Raiz da Serra (Vila Inhomirim) se deu em 1856, onde se iniciaria a subida por cremalheira para Petrópolis, e Areal, somente 30 anos mais tarde. Em 1962 o tráfego entre Pacobaíba e Piabetá foi suprimido. Em 1964, foi a vez do trecho de Vila Inhomirim a Três Rios ser desativado. Entretanto, ainda resta um pequeno trecho da primeira ferrovia do Brasil com tráfego de trens (Linha Vila Inhomirim, da Supervia) entre as estações Piabetá e Vila Inhomirim. Fonte: Ana Maria Monteiro – Professora de História da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ). Mestre em História pela Universidade Federal Fluminense (UFF) e doutora em Educação pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-RJ).

¹¹ As relações entre a política escravista do Estado imperial e a criação das condições para o arranque da produção do café brasileiro no mercado mundial são analisadas em: TOMICH, Dale; MARQUESE, Rafael. Op. cit., p. 64. Os autores destacam também que sem um ambiente político que assegurasse juridicamente aqueles que adquirissem africanos escravizados ilegalmente, provavelmente, as condições para o estabelecimento da região como maior produtora mundial de café seriam outras e, conseqüentemente, os lucros obtidos pelo estado com a exportação do produto também. Não se tratava apenas de aumentar a exploração do trabalhador escravo, aumentando suas horas de trabalho na produção de mercadorias, mas da intensificação, dada pela introdução de inovações tecnológicas, propiciadas pela inovação técnica e organizativa, da exploração. Fonte: TOMICH, Dale. *Pelo prisma da escravidão, trabalho: trabalho, capital e economia mundial*. São Paulo: Edusp, 2011.

das estradas de ferro para o Brasil, o trem de ferro possibilitou a ampliação das lavouras de café e diminuiu os custos até o final do século XIX, sendo responsável pela chegada de imigrantes oriundos de diversos continentes, fortalecimento econômico interno, crescimento populacional e desenvolvimento das indústrias e propulsor da cultura.

As ferrovias foram construídas a duras perdas, por homens e mulheres que morreram devido acidentes, acometidos por diversas doenças, por animais peçonhentos, assassinatos, outros foram mutilados e mesmo com todos esses obstáculos ao final do século XIX o Brasil possuía uma malha ferroviária de aproximadamente de 15 mil quilômetros. (SILVEIRA, 2003).

Em conformidade Hilma Aparecida Brandão, Memórias de um tempo perdido: a estrada de ferro Goiás e a cidade de Ipameri (início do século XX), compreende-se que o trem de ferro chegou ao estado de Goiás, a partir do prolongamento da linha férrea Mogiana¹², a linha que chega ao município de Ipameri é denominada Linha do Catalão, responsável pelas transformações e a modernidade posta ao sistema político vigente.

1.1 – A linha de ferro avançava: a agricultura atravessou o Rio Paranaíba

Compreende-se Maria Paula Fleury de Godoy (1958), que a inauguração da Estação ferroviária do município de Araguari, entre aplausos e medos, a euforia supostamente tomou conta de seus habitantes, que queriam conhecer ou viajar na máquina de ferro.

Inaugurou-se a Estrada de Ferro durante a nossa estada em Araguari, imaginem que barulhada. Veio da roça não sei quanta gente para ver o 'bicho que lança fogo e tem parte com o diabo'... Houve mesa com doces, brindes, muita cerveja. As senhoras em grande toailete, na Estação, esperando a máquina que vinha toda enfeitada com bandeirolas. Quando, porém, ela apitou, foi uma corrida por ali a fora. Mulheres tiveram ataques, homens velhos juraram que nunca se serviriam de semelhantes elementos, que urra feito bicho e tem fogo no corpo. Os moleques corriam de pavor, derrubando os tabuleiros de biscoitos. E, enquanto isto, a máquina entrava triunfal na

¹² Foi uma companhia ferroviária brasileira criada em 1872 com sede na cidade paulista de Campinas. Sua construção inscreve-se na história da expansão da cultura do café em direção ao interior da então Província de São Paulo, constituindo-se, inicialmente, por um simples prolongamento da ferrovia então existente, até Mogi-Mirim e de um ramal para Amparo, com um seguimento até às margens do Rio Grande. A proposta original, entretanto, de estender seus trilhos até Goiás, ao norte, nunca ocorreu. Permaneceu em atividade de maio de 1875 até outubro de 1971, quando foi extinta e incorporada à FEPASA - Ferrovia Paulista S/A. Fonte: <https://atom.cmu.unicamp.br/index.php/companhia-mogiana-de-estrada-de-ferro>

pequena estação de Araguari. Durante muitos dias só se falou na tal invenção do capeta. Passamos vinte dias em Araguari.

O panfleto a seguir evidenciou a inauguração da estação e seus horários de funcionamento.

Figura 02 - Companhia Mogiana de Estrada de Ferro "Estação de Araguari-MG"

Companhia Mogiana de Estradas de Ferro

Inauguração do trecho de Uberabinha a Araguari, da linha do Catalão, e mudança de nomes de estações.

Faço publico que no dia 15 de novembro proximo futuro, serão entregues ao trafego, no trecho de Uberabinha a Araguari, da linha do Catalão, as estações de Sobradinho e Araguari, vigorando o seguinte horario:

Horario para os trens mixtos e de cargas entre Uberabinha e Araguari

Estações	TREM 13	TREM 15	Estações	TREM 14	TREM 16
	Misto	Cargas		Misto	Cargas
Uberabinha.....	T. 3.00	T. 1.00	Araguary	M. 8.10	M. 5.10
Sobradinho.....	3.53 3.58	1.51 1.56	Sobradinho.....	9.23 9.28	6.31 6.30
Araguary	3.12	3.20	Uberabinha.....	10.13	7.30

Trens 13 corre nas segundas, quartas e sextas-feiras.
Trem 14 corre nas terças, quintas-feiras e sabbados.
Os trens 15 e 16 correm abuzante quando avisados.

Da mesma data em diante a estação de Caracol, da linha do Catalão, passará a denominar-se **Mangabeira**, e a de Mato Dentro, na linha do Tronco, terá o nome **Carlos Gomes**.

O inspector geral,
José Pereira Rebouças.

Fonte: O Estado de S. Paulo, 01/11/1896.

O panfleto elucida informações pertinentes, com referência a mudança do nome das estações, a Estação Caracol passou a denominação de Mangabeira, e a de Mato Dentro passou a se chamar Carlos Gomes. Também faz referência a inauguração do trecho entre Uberlândia e Araguari, da linha do Catalão, no dia 15 de novembro de 1896, e a entrega das estações de Sobradinho e Araguari. E por último elucida os horários que os trens de ferro chegam e partem para seus destinos.

De acordo com Brandão (2005), a linha férrea permaneceu parada por aproximadamente 14 anos esperando a conclusão da ponte do Rio Paranaíba, divisa entre o Estado de Minas Gerais e o Estado de Goiás. As mercadorias e viajantes com destino ao Estado de Goiás chegavam até o município de Araguari, e atravessavam em balsas e seguiam suas viagens utilizando meios de transporte de tração animal.

Desde o ano de 1896 os trilhos da ferrovia Mogiana estavam no município de Araguari e o primeiro trecho foi concluído no ano de 1911, sobre o Rio Paranaíba, na divisa dos Estados de Minas Gerais e Goiás, onde partiram rumo ao município goiano de Ipameri. No entanto, antes de chegar ao seu destino passou pelo pequeno povoado goiano denominado de Anhanguera¹³, no qual foi construída a primeira estação ferroviária do Estado de Goiás no ano de 1911, o trecho seguiu até o povoado de Cumari,¹⁴ inaugurado também no mesmo ano, esse trecho prosseguiu para o povoado de Goiandira¹⁵, o qual se prolonga um ramal até o município de Catalão¹⁶, e a linha férrea segue seu percurso até o município de Ipameri. E inaugura a primeira estação no ano de 1913. De acordo com o portal Estações Ferroviárias do Brasil (2010).

A tabela a seguir identifica o período de inauguração dos trechos e estações ao longo dos anos de 1896 até 1913. Neste período observa-se que a Conexão com a Estrada de Ferro Mogiana, oriunda do Porto de Santos ficou estagnada aproximadamente por 13 anos no município de Araguari-MG, tornando-se ponto

¹³ Anhanguera é um município brasileiro do interior do estado de Goiás, Região Centro-Oeste do país. Sua população, segundo estimativas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) era de 1 126 habitantes em 2017. A área total do município de Anhanguera é de 44 km², tomando-o o menor município do Estado de Goiás, tanto em população, quanto em área, e ficando entre os menores municípios do Brasil. Fonte: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Anhanguera_\(Go%C3%A1s\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/Anhanguera_(Go%C3%A1s))

¹⁴ Originou-se do povoado de Três Marias, mas um seminarista surgindo em 1827 num fazendo onde hoje é prefeitura com a construção da Estrada de Ferro Goiás 1908 e a instalação de uma estação mudando pra Samambaia, onde hoje está localizada a cidade Cumari. Com a inauguração da estação ferroviária em 1913 o povoado ganhou grande impulso. Em 24 de setembro de 1927, Samambaia ganhou a condição de distrito de Catalão, mudando o nome para Cumari. Em 10 de dezembro de 1947 tornou-se Município autônomo, desmembrando-se de Goiandira. Fonte: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Cumari>

¹⁵ A região onde atualmente se localiza a cidade de Goiandira já foi terra dos Caiapós originários de Araxá e que se espalharam por quase todo o Triângulo Mineiro. A partir da segunda metade do século XVII, instalaram-se lá as expedições bandeirantes, dando início a ocupação portuguesa do território. A região integrava a Sesmaria de Campo Limpo, parte do antigo e vasto Sítio do Catalão. Os trilhos da estrada de ferro impulsionaram o crescimento urbano e econômico da região da Sesmaria do Campo Limpo, que se elevou a distrito, em 25 de janeiro de 1915, pela Lei Municipal nº 39, subordinado ao Município de Catalão. Em 6 de maio de 1931, Goiandira emancipou-se e tornou-se município, de mesmo nome da estação ferroviária local, pelo decreto-Lei 799. Fonte: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Goiandira>

¹⁶ É um município brasileiro do estado de Goiás. Sua população segundo estimativa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) 2021, é de 113 091 habitantes e seu PIB recenseado em 2008 é de mais de 4,348 bilhões de reais e o coloca como a terceira maior economia de Goiás naquele ano. Possui área de aproximadamente 3778 km². Também dá nome ao distrito sede do município (os outros dois são Pires Belo e Santo Antônio do Rio Verde). Fonte: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Catalão>

referência de desembarque e embarque das diversas mercadorias advindas do Estado de Goiás, Triângulo mineiro e Porto de Santos.

Tabela nº 1 - Estrada de Ferro Goiás: período de inauguração dos trechos e estações.

Trecho e período	Estações e Conexões	Inauguração	Município atual
Linha-Tronco Araguari - Roncador (1896 – 1913)	Araguari (Conexão com Estrada de Ferro Mogiana e Porto de Santos)	1896	Araguari-MG
	Amanhece	1911	Araguari-MG
	Engenheiro Bethout	1911	Araguari-MG
	Anhanguera	1911	Anhanguera-GO
	Cumari	1911	Cumari-GO
	Veríssimo	1913	Cumari-GO
	Goiandira	1913	Goiandira-GO
	Eng. Raul Gonçalves	1913	Ipameri-GO
	Ipameri	1913	Ipameri-GO
Ramal de Goiandira - Catalão (1913)	Catalão	1913	Catalão-GO

Fonte: Elaboração própria com dados da revista A Informação Goiana (1917-1935) e do portal Estações Ferroviárias do Brasil (2010).

A tabela transparece a chegada dos trilhos de ferro no Estado de Goiás, no início da década de 1910, originalmente no município de Araguari-MG, e em 1911 o primeiro trecho da Estrada de Ferro Goiás foi inaugurado, que liga a estação de Araguari-MG, a estação de Anhanguera-GO e no ano de 1913 as estações de Cumari, Veríssimo, Goiandira, Engenheiro Raul Gonçalves e Ipameri.

Conforme Paulo Bertran (1998) a linha férrea trouxe inúmeras transformações significativas, por todos os povoados ou municípios que passavam. A implantação da ferrovia proporcionou a redução nos preços dos fretes e a melhoria do sistema de transporte, dinamizando a economia do território, principalmente na área de influência da ferrovia. As exportações agrícolas cresciam a partir do excedente de uma agricultura de subsistência.

Anterior ao exposto, Márcio Rogério Silveira (2003), os meios de transportes utilizados no Estado de Goiás eram de tração animal, o qual não favorecia viagens

longas, pois aconteciam extravios, roubos, perdas e demora ao destino das mercadorias. Estes fatos somados quantificavam o custo das produções e desestimulavam as produções em grandes escalas. Nesta acepção o trem de ferro ampliou as possibilidades de circulação dos excedentes e propiciou a prática agrícola.

Em concordância Bertran (1988), relata que a entrada dos trilhos de ferro no Estado de Goiás, na região Sul, inicia-se um crescimento ocupacional. No início do século XX a população goiana tinha, aproximadamente, 270.000 habitantes. Na primeira década do século XX, logo após o início da construção da ferrovia, o estado registrou, aproximadamente, 340.000 habitantes. Além de influenciar o crescimento populacional, a ferrovia também favoreceu a posição de sua região de influência em relação ao sudeste brasileiro, aumentando a demanda de consumo e conseqüentemente as exportações. Até a década de 1910, a agricultura atendia as necessidades do autoconsumo local.

O trem de ferro além de fortalecer e ampliar o espaço territorial que a agricultura em Goiás ocupava, iniciou um processo de urbanização das cidades, através da fixação de imigrantes que já conheciam a região, os mascates¹⁷, ou de inúmeros outros que passaram a vir motivados pelo trem de ferro e que vislumbram a possibilidade da ampliação de seus negócios. No próximo tópico será elucidada a influência e a importância no desenvolvimento urbano com a vinda dos imigrantes para o Estado de Goiás. A cidade de Ipameri sendo a pioneira neste processo de fortalecimento capitalista e de modernização tornando-se um referencial ao estado goiano.

1.2 – A linha de ferro chegou: os imigrantes chegam em Ipameri-Goiás

O município de Ipameri não difere da grande maioria dos municípios brasileiros que ergueram suas primeiras moradias aos redores dos ribeirões, como relata João Veiga (1965, p. 45):

¹⁷ Os mascates eram caixeiros-viajantes que vendiam diversos bens de consumo entre as diferentes cidades e vilas brasileiras durante o período da colonização, sendo importantes figuras na integração das economias locais e constituindo uma baixa-burguesia ascendente no país. Fonte: XAVIER, BARROS, CRUZ, CARRIERI. O imaginário dos mascates e caixeiros-viajantes de Minas Gerais na formação do lugar, do não lugar e do entre lugar. Belo Horizonte/MG, Brasil) e Membro do NEOS – Núcleo de Estudos Organizacionais e Simbolismo da Universidade Federal de Minas Gerais. 2011.

[...] à margem esquerda do Vai-Vem, afluente do Veríssimo, ergueram-se desordenadamente, as primeiras moradias ao redor da casa grande da fazenda Vai-Vem, cujo topônimo decorre do aludido curso d'água. Os documentos 154 paroquiais, os autos de inventários e a tradição autorizam a concluir que a origem do conglomerado, do arraial do Vai-Vem remonta, mais ou menos, ao ano de 1816 (VEIGA, 1965, p. 45).

As chegadas às terras goianas ocorreram através de tropas, oriundos principalmente das terras do Estado de Minas Gerais. O município de Ipameri, abundante em água, com os ribeirões e com os rios do Veríssimo, Braço e do Corumbá, eram territórios propícios para fixação de moradias. Com terras férteis o pastoreio do rebanho de gado tornou-se amplo e lucrativo. O município de Ipameri tinha 11.080 habitantes no ano de 1910, chegando ao número de 19.227 habitantes no ano de 1920. Conforme Brandão, um considerável crescimento atribuído à chegada do trem de ferro (BRANDÃO, 2005).

Assim Borges (1990), relata que o crescimento e pioneirismo tem a influência de colônias estrangeiras que aqui aportaram alguns que já residiam no Brasil em diversas cidades, bem como aqueles que vieram diretamente do porto de Santos com informações e referências para embrenharem no "Sertão de São Marcos" em viagens difíceis, especialmente antes da chegada da Estrada de Ferro – ou seja, antes de 1913¹⁸. Supõe-se que o município de Ipameri, mesmo oferecendo um território fértil, ainda não compartilhava um protagonismo frente ao Estado de Goiás. Sendo assim, houve quem fosse contrário a qualquer tipo de mudança de caráter progressista, não queriam a estrada de ferro, pois ela representaria uma força nova de transformação que poderia ameaçar o "status quo", ou seja, o poder constituído dos coronéis.

A foto abaixo, pertence às famílias de imigrantes de sírios e libaneses, que chegaram no município de Ipameri no início do século XX, fixaram suas moradias, perpetuaram seus negócios e protagonizaram um tempo de avanço econômico, social e cultural. Os investimentos aplicados na economia da pequena cidade, logo teve retorno, com o número de habitantes aumentando significativamente ano após ano, os imigrantes diversificaram seus comércios e foram multiplicando seus descendentes.

¹⁸ Jornal Ipameri, de acesso público nos registros disponíveis na Secretaria Municipal da Cultura.

Figura 03 – Imigrantes Sírios e Libaneses.



Fonte: Foto do acervo da Biblioteca Municipal João Veiga.

A foto faz parte do acervo da Biblioteca Municipal João Veiga, tirada na década de 1940, em um dos inúmeros encontros das famílias Sírias e Libanesas, que chegaram ao município de Ipameri, no final do século XIX, como ambulantes, com a chegada do trem de ferro, no início do século XX, fixaram suas moradias na cidade de Ipameri.

O fato do crescente número de imigrantes, foi motivo do ofício do doutor Raymundo Gomes da Frota destinado ao Diretor do Departamento Nacional de Saúde em meados da década de 1930. O ofício tem o objetivo do pedido de construção do centro de puericultura¹⁹, devido ao fato, do crescimento populacional e para atendimento aos inúmeros viajantes que por aqui passavam vindos através dos trilhos de ferro. Evidencia-se através deste fato, a importância econômica do município de Ipameri frente as demais cidades goianas até meados dos anos de 1930.

¹⁹ O termo “Puericultura” surgiu em 1762, criado pelo suíço Jacques Ballexserd. O termo foi reafirmado em 1865. Chegou ao Brasil, a partir da França, por Moncorvo Filho, que fundou, em 1899, o Instituto de Proteção e Assistência à Infância do Rio de Janeiro. Surgiu como uma atividade focada essencialmente na saúde pública, para mais tarde se firmar como uma complementação da pediatria personalizada dos consultórios. Fonte: Bonilha L.R.C.M. & Rivorêdo, C.R.S.F. - Jornal de Pediatria - Vol. 81, Nº1, 2005.

Cumprindo a solicitação de V. Excita. Em ofício ao Senhor Interventor Federal em Goiás, sobre a indicação de alguns municípios em condições de receber um auxílio federal para a construção de um centro de Puericultura com Lactário ou uma pequena Maternidade, tenho a honra de lembrar a V. Excita. Que o município de Ipameri está em ótimas condições, conforme dados que a seguir apresento:

1º A cidade de Ipameri, goza de um clima salutar, com a altitude de 750 metros; 2º Industrial por excelência; 3º Ensino: mantém-se nesta cidade, 1 Ginásio, 1 Colégio dirigido pelas missionárias Jesus Crucificado, fiscalizado pelo Interventor federal, 1 grupo escolar e diversas escolas particulares. A frequência de alunos nos estabelecimentos de ensino é de 1.400. População: sede: 8.000 habitantes. Servida pela estrada de ferro de Goiás, tem sido diariamente procurada por numerosas famílias de cidades circunvizinhas, dada as vantagens que oferece para o ensino primário e secundário. Aguardando com interesse, a escolha desta cidade para a construção de Centro de Puericultura, apresento as minhas saudações preciosas. Dr. Gomes da Frota. Prefeito 12/10/1937 (Jornal Ypameri, 1937).

Vale ressaltar pontos de confluências compartilhados pela sociedade ipamerina das décadas de 1920 e 1930:

Temos gasto papel, tinta, fósforo e tempo em reclamar a necessidade de coibir o abuso da frequência excessiva de gente à estação local, em horas de chegada de trens. Os viajantes que aqui aportam, ficam apavorados diante do assalto que a gurizada e alguns desocupados praticam aos carros quando param os comboios. Depois, ninguém, quase, pode se mover na "gare", tal a multidão, em as quase totalidade sem o que fazer que ali se comprima. Além do mais, um desastre produzido pela imprudência da petizada é coisa que não deve deixar de fazer parte das cogitações da gente. Quem vai a estação da Goiana, á hora dos PP e dos MM, poderá julgar a veracidade das nossas afirmações (Jornal Ipameri, de 26 de março de 1933).

As principais colônias estrangeiras que aqui se radicaram foram: os sírios, que então eram chamados de "turcos" e que foi a maior colônia em número de famílias, bem como a responsável pelo desenvolvimento do comércio. No início esse comércio era de "mascate", que viajava em tropas de animais, comprando, vendendo e trocando produtos diversos. Mais tarde, melhor organizados e com as facilidades do progresso que chegou cedo a Ipameri, eles passaram a ter suas casas de comércio: lojas de utilidades domésticas, de tecidos, armazéns de secos e molhados, enfim, supriram a cidade do necessário e também traziam o que se constituía em moda nos grandes centros do país.

As cidades goianas servidas pelas linhas, neste período, acabam se tornando significativos centros comerciais do estado. Em 1920 Ipameri contava com

330 estrangeiros, dedicando-se estes as atividades dos setores secundário e terciário, as charqueadas, as fábricas de banhas e as grandes máquinas de beneficiamento de arroz, comércio varejista e ambulante, além da mão-de-obra qualificada para o trabalho na Companhia Construtora da Estrada de Ferro. Esses estrangeiros vinham da Europa, de países como Espanha, Síria, Líbano, Portugal, Alemanha e outros. (BRANDÃO, 2005, p.50)

Assim Brandão (2005), registra que o trem de ferro, possibilitou a vinda de mais imigrantes, fato que oportuniza o crescimento do meio urbano e fortalece o meio rural. A cidade inicia um processo de modernização, impulsionado pela influência dos imigrantes. A colônia dos Espanhóis dedicou especialmente à construção civil e à indústria, as colônias dos Alemães e Italianos desenvolveram dentre outras atividades à Indústria, os portugueses estiveram presentes nas atividades comerciais e na prestação de serviços, os japoneses se dedicaram à agricultura e ao comércio de alimentos, ao passo que a família da Tchecoslováquia, que aqui se radicou, dedicou à prestação de serviço na área da relojoaria, cofres, confecção de chaves e outros serviços especializados.

Para Marcos Adas (2002), o crescimento do Estado estava diretamente ligado à construção da ferrovia que ampliou as suas perspectivas econômicas e propiciou o surgimento de várias cidades, provocando a urbanização de um Estado essencialmente rural. Fato que ocorre no município de Ipameri, a partir do ano de 1913, conseqüentemente ano que o trem de ferro chegou ao município, tornando-se pioneiro da modernidade, com a construção de obras como, a usina hidrelétrica e sua importância no processo de modernização e de abertura econômica para a cidade de Ipameri, por conseguinte para a região sul do estado de Goiás. Este fato elucidado será debatido no próximo tópico, evidenciado o protagonismo de Ipameri frente ao Estado de Goiás.

1.3 – O trem de ferro: a era da modernidade “Viva a energia elétrica”

Nasr Fayad Chaul (1998), observa que em 1913, o trem de ferro chega na cidade de Ipameri, as locomotivas a vapor transportavam passageiros e mercadorias. Com base econômica totalmente voltada ao setor pecuário, o município de Ipameri inspirado pelos imigrantes que chegavam inicia um processo de modernização arquitetônica, social, cultural e econômica. Haja vista que no início do século XX, era percebido pelos capitalistas e pelo próprio país, como o estado onde predominava o

atraso e o isolamento, por ainda não apresentar características de poder e urbanização.

De acordo com João Veiga (1965), o estado de Goiás teve por um período suas riquezas naturais, em especial o ouro, explorados pelos bandeirantes que seguiam os veios dos rios. Na cidade de Ipameri, os rios Veríssimo e Braço passaram por esse mesmo processo de exploração.

Assim Paul Singer (1989), em “O capitalismo: sua evolução, sua lógica e sua dinâmica” assinala que o povoamento de Goiás resultou da mineração e, posteriormente, da produção agropecuária. Assim os núcleos populacionais surgidos e espalhados pelo território goiano desenvolviam atividades de caráter nômade e conseguira trazer para a região populações de etnias diversificadas. Com base na mineração funda-se os primeiros arraiais, mas o surto aurífero durou pouco tempo.

Diante deste cenário de suposto atraso e de isolamento, devido ao processo de exploração do ouro, evidenciando que a descoberta do ouro possibilitou uma rápida migração para as margens dos seus rios, iniciando o surgimento de cidadelas e povoados. Como a rápida ascensão do ouro seu declínio também foi veloz, como consequência foi o surgimento de povoados e cidades formado por uma população em minoria branca e a maioria de mestiço, mulatos e escravos (SILVA, 2016).

O município de Ipameri através do trem de ferro inicia o projeto de urbanização, provocado pela chegada de imigrantes e conseqüentemente pela implantação e abertura de pequenas indústrias, fortalecendo o comércio regional. O processo de civilização, é compreendido a partir da afirmação de Elias Norbert, em sua obra O processo civilizador (1994), “tudo acontece através de um processo social, que nada está pronto e nada surge do nada”. O município de Ipameri, foi amparado dentro deste conceito, tendo como pilar referencial os preceitos da igreja católica, que outrora vieram juntos dos bandeirantes e fixou Capela, para doutrinação dos habitantes nativos ou oriundos da exploração do ouro.

Para João Veiga (1965) na obra Ipameri Histórico (1994), os primeiros desbravadores se deslocaram em tropas, enfrentando o sertão, ribeirões e rios, das Minas Gerais e do próprio Catalão, buscando terras férteis às margens do Veríssimo, Braço e do Corumbá. Adquiriram ou assentaram propriedades, lavrando a terra, levantando moradias. A comunidade que se formou era agrária e pastoril. Entre os Rios do Braço e Veríssimo o Arraial surgiu isolado das terras mais altas, mais acessíveis às correntes migratórias.

Outro marco foi o início da instalação da primeira usina hidrelétrica do estado de Goiás, em maio de 1913, de proprietário o major Aristides Rodrigues Lopes²⁰, o município de Ipameri, vislumbra crescimento e fortalecimento econômico, motivando outro apontamento por Elias (1994, p. 23), “a constituição de caráter especial e aquilo de que se orgulha: a nível de sua tecnologia, a natureza de suas maneiras, a desenvolvimento de sua cultura científica de visão do mundo, e muito mais”. Ao registrar-se esta obra no marco histórico no município de Ipameri, motivou-se a vinda de imigrantes em busca de terras férteis, e a possibilidade da montagem industriais.

Mendonça e Brito (2007), na obra “Caminhos da Modernização: cronologia da energia elétrica no Brasil (1879-2007)”, observam que a partir do início do século XX, com a entrada de capital estrangeiro e da atuação de grupos privados nacionais é que houve um efetivo aumento na geração de energia elétrica no país. Outro fator de relevância foi a aprovação, pelo Congresso Nacional, do primeiro texto de lei que disciplinava o uso de energia elétrica no país²¹.

Ainda no ano de 1913, Waldemar Leone Ceva²² veio de São Paulo para Goiás, encarregado da instalação o telégrafo da Estrada de Ferro que estava sendo construída, ligando Minas a Goiás. Nessa perspectiva, conforme Lopes (2000) em 1913²³ a instalação do telégrafo em Ipameri, além de ser o primeiro no estado de Goiás, serviu para a comunicação entre os aviões que passavam em território ipamerino e cidades vizinhas, além de integrar a comunicação entre diversas pessoas de outros estados brasileiros.

²⁰ Mineiro, farmacêutico, industrial, introdutor da bicicleta, do telefone, do cinema e da energia em Ipameri. Sua contribuição mais evidente para o desenvolvimento de Ipameri foi a introdução e expansão contínua da geração de energia elétrica, tarefa que contou com a participação dos filhos e do genro Waldemar Leone Ceva. Foi um farmacêutico competente, famoso por sua afabilidade e solidariedade. Animador cultural por meio da introdução do cinema, a grande novidade da época em matéria de entretenimento, era um entusiasta das inovações. Espírito empreendedor, figura exemplar de cidadão prestante do "Vai-Vem. Tem o grande mérito de ter trago para nosso município, a energia elétrica e, por conseguinte, para Goiás, pois construiu por aqui a primeira hidroelétrica do Estado. Através desse gesto pioneiro, Ipameri foi a primeira cidade goiana a ser iluminada pela energia elétrica enquanto na Capital ainda se estava à luz dos lampiões. Desse modo, o Major Aristides se torna responsável por todo o progresso seguinte e os anos de glória que viveu Ipameri. Aristides Rodrigues Lopes também um grande confrade e benemérito da SSVF - Sociedade São Vicente de Paulo de Ipameri. Era casado com Amélia Vaz Lopes, filha de Francisco Vaz da Costa, e deixaram grande descendência em nosso município. Fonte: Livro: Fragmentos da História de Ipameri, I volume, de autoria de João Veiga.

²¹ O texto consta no artigo 23 da lei nº 1.145, de 31 de dezembro de 1903. Fonte: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1900-1909/lei-1145-31-dezembro-1903-775726-publicacaooriginal-139481-pl.html>

²² Dos vários profissionais residentes em Ipameri, que trabalharam na elaboração de projetos arquitetônicos, o único a desenvolver propostas com características déco foi Waldemar Leone Ceva, que tendo atuado na década de 1920, com vasta produção eclética, chegou às décadas de 1950 e 1960 trabalhando também dentro dos conceitos do modernismo. Fonte: Livro: Fragmentos da História de Ipameri, I volume, de autoria de João Veiga.

²³ Arquivo pessoal da família Lopes – Escrito por Lygia Lopes Ceva Porto - Maio/2000.

De acordo com Laura Antunes Maciel (1997, p.80), na obra “Cultura e tecnologia: a constituição do serviço telegráfico no Brasil”, a ferrovia e telégrafo também funcionavam como mecanismos para a criação de um ‘mercado de terras’, já que ao longo do seu trajeto “formava-se quase sempre um assentamento de colonos, favorecendo grilagens e estimulando a requisição de terras ao Estado”. Na mesma linha, Ana Lúcia da Silva (2005) cita na obra “A revolução de 30 em Goiás”, que “a introdução desses meios, sobretudo dos trilhos, permitiu maior racionalização e liberação de capitais antes imobilizados no comércio de tropas”.

A linha férrea proporcionou maior agilidade no transporte de pessoas e produtos, assim como o telégrafo possibilitou a transmissão de informação com rapidez.

Aristides concluiu a segunda usina hidrelétrica de Ipameri na barragem do Rio Veríssimo (1930) e a terceira na barragem do Rio do Braço (1940), que geraram todo o desenvolvimento de Ipameri, trazendo a iluminação pública da cidade e melhor qualidade de vida a seus moradores (VEIGA, 1994).

A partir do exposto, em ambos os casos os equipamentos para a montagem das usinas, vieram do porto de Santos, oriundas do país da Alemanha, em território brasileiro chegaram por meio do trem de ferro até a estação ferroviária do município de Ipameri. Os equipamentos eram deixados na estação de desembarque de mercadorias, a primeira usina hidrelétrica os equipamentos foram levados por transportes de tração animal, sendo que as outras duas últimas utilizaram caminhões.

Figura 04 – Turbina da Usina Hidrelétrica “Rio Veríssimo”



Foto do acervo da Biblioteca Municipal João Veiga.

A foto tirada na década de 1940, ao fundo ilustra a Paroquia do Divino Espírito Santo²⁴, os caminhões eram de propriedade do Major Aristides, em cima do caminhão estava a turbina importada do país da Alemanha, chegou ao porto de Santos-SP, através dos navios cargueiros e partiu para Ipameri, pela estrada de ferro. Na Estação de Ipameri, transportada para o caminhão e antes de seguir seus destinos, Rio do Braço, passou na residência do senhor Edison, dono e construtor da Usina Hidrelétrica Rio do Braço. A foto tirada em frente a sua residência, além de elucidar o marco, registram-se os funcionários que ajudaram na construção da usina e na montagem da turbina²⁵.

²⁴ A Catedral do Divino Espírito Santo (neo-gótica), inaugurada em 15 de agosto de 1938, é a sede da Diocese. Seu primeiro bispo foi Dom Gilberto Pereira Lopes (1966 a 1975). O segundo bispo foi Dom Antonio Ribeiro de Oliveira (1975-1985). O terceiro foi Dom Tarcísio Sebastião Batista Lopes (1986-1996). Fonte: Livro: Fragmentos da História de Ipameri, I volume, de autoria de João Veiga.

²⁵ Parte destes equipamentos está à disposição para visitação no atual Museu Municipal João Veiga, e consta o peso de cada turbina de aproximadamente 5.000 mil quilos. Fonte: Museu Municipal

A energia elétrica, produzida em Ipameri, potencializou a economia interna e externa, com a chegada da agência bancária do Banco do Brasil, das indústrias de calçados e alimentos, além da influência arquitetônica da cidade. Estes fatos elucidados serão debatidos no próximo tópico, evidenciado o protagonismo de Ipameri frente ao Estado de Goiás, evidenciando o caminho percorrido pelo trem de ferro e o silêncio da estação.

1.4 – O trem de ferro parou: o silêncio da estação

Com a chegada do trem de ferro, inauguração da estação ferroviária, implantação da sala de cinema e fixação dos imigrantes, no município de Ipameri, o processo de modernização mudara o cotidiano da população sob um viés excludente e elitista. Com a vinda do trem de ferro, também vieram os primeiros carros movidos à combustão²⁶. Contrastando com os carros de boi, que até a primeira década do século XX era primordial para o deslocamento de pessoas e mercadorias, foi motivo de decreto de proibição de circulação em algumas ruas e virou notícia de destaque no Jornal Diário:

“Aviso Público”

De ordem do Sr Prefeito Municipal, faço que desta em diante fica proibido o trânsito de carros de boi na travessia que partindo da Avenida São Vicente de Paula a Rua Goiás, passando pela Rua Al Francisco Vaz entre as residências do Sr Marcelo Raymundo e D. Emydia Carneiro. Aos infratores será cobrada a multa de previsto pelo município. (JORNAL IPAMERI, 1918, p. 3)

Este aviso público de ordem do então prefeito José Vaz²⁷ que governou o município de Ipameri-GO dos anos de 1915 a 1919, período em que os automóveis começavam a circular na Região Sul de Goiás. Não há registro nos arquivos pesquisados reportando a possível causa da elaboração do “Aviso Público”. Entretanto tem-se relatos sobre o fato: O fluxo de carros de bois de que atrapalhavam o trânsito da pequena Ipameri, que por ventura tinha poucas ruas. O que incomodavam os habitantes não era o fluxo dos carros de bois, e sim, o som que era

²⁶ No ano de 1914 o primeiro automóvel Ford de propriedade de Norval Caetano da Fonseca chegava a Ipameri (VEIGA, 1994).

²⁷ O Intendente José Vaz, exerceu o cargo nos períodos de 1893 a 1895, de 1897 a 1899, de 1903 a 1907 e de 1915 a 1919. Chefiou a polícia situacionista local de 1902 a 1920, quando se afastou da vida pública. Faleceu em 9 de fevereiro de 1925. Fonte: Livro: Fragmentos da História de Ipameri, I volume, de autoria de João Veiga.

emitido de suas rodas. Muito usado na entrega de mercadorias, entre elas os pães que eram entregues nas madrugadas, atrapalhando o sono de seus habitantes²⁸.

Esta ordem atingia praticamente toda a extensão territorial do meio urbano, visto que o número de ruas era reduzido até meados dos anos de 1920, contrapondo ao território do meio rural que aumentava significativamente.

Nos idos de 1917, Ipameri contava com quatro ruas principais, paralelas duas a duas separadas pelo Lago da Matriz [...] tendo nas extremidades dois outros largos, oferecendo os três, nos tempos das chuvas, as melhores pastagens às vacas leiteiras, aos bandos de éguas paridas, bodes, cabritos, cobras e lagartos. Sociedade ensimesmada como tantas outras comunas sertanejas, formando grupos nas esquinas, discutindo os mexericos do dia, falando da vida alheia (ROSA²⁹, 1974, p. 70).

A predominância da pecuária se dava juntamente aos processos de incorporações territoriais mencionadas acima e condicionavam o fortalecimento do setor pecuário como motor do desenvolvimento econômico. Além das incorporações e conseqüentemente a ampliação territorial, a população ipamerina seria contemplada com o serviço público de telefones no ano de 1914.

Subseqüentes vieram a sala de cinema, charqueada, jornal O Pivô, loja maçônica, equipe de futebol “União Esportiva Ipamerina”, os serviços de abaulamento de ruas com sarjetas e meios-fios, a primeira Agência do Banco do Brasil, entre outros são considerados marcos importantes: a transferência do 6º Batalhão de Caçadores, o jardim e o coreto, o Colégio Olavo Bilac, a Casa de Saúde Santa Terezinha, o Grêmio Espírita e o grupo escolar de Ipameri-GO. Essas primeiras escolas deram origem a outras como o Ginásio Municipal (atual Colégio Estadual Professor Eduardo Mancini) e o Colégio e Escola Normal “Nossa Senhora Aparecida” (VEIGA, 1994).

Diante deste Maria Lúcia Lamounier (2012), na obra “Ferrovias e mercado de trabalho no Brasil do século XIX”, assinala que, de acordo com os fatos mencionados acima, pode-se afirmar que a estrada de ferro foi responsável pelas transformações e pelo processo de modernização das cidades em que o trem de ferro chegava a destaque a cidade de Ipameri-GO, provocaram uma verdadeira revolução na

²⁸ Jornal Ipameri, de acesso público nos registros disponíveis na Secretaria Municipal da Cultura.

²⁹ Joaquim Rosa foi o responsável por quase todas as edições do “Jornal O Ipameri”, editado nas primeiras décadas do século XX, os quais são utilizados como fonte para a realização deste trabalho. É também autor do livro “Por esse Goiás afora”, além de ter fornecido praticamente toda a documentação que possuía para VEIGA, que a organizou em um livro que é até hoje utilizado pelos que buscam saber sobre a história de Ipameri, como o mais completo. Fonte: Livro: Fragmentos da História de Ipameri, I volume, de autoria de João Veiga.

economia cafeeira, permitiram a rapidez de comunicação, fretes mais baixos, maior capacidade de transporte e melhor conservação do produto, o que facilitava a obtenção de melhores preços no mercado internacional. A ferrovia, combinados com três elementos permitiram a ampliação do mercado interno, a urbanização, a diversificação dos investimentos e de atividades econômicas.

Assim, os meios de produção agrícola e pecuária foram responsáveis pela maior porcentagem na geração de empregos no município de Ipameri por um longo período. A partir da implantação das indústrias de pequeno e médio porte, na década 1920, iniciou-se um processo de inversão na geração de empregos.

As fábricas de calçados denominadas de Santa Cruz e a Santa Cecília, dos proprietários Leyser e do Bevignatti, produziam para o mercado interno de Ipameri, Triângulo Mineiro e São Paulo, transportados através da ferrovia.

O processo da industrialização veio concomitantemente à instalação do sistema ferroviário brasileiro. Portanto, a movimentação da industrialização não foi exclusividade do município de Ipameri, mas de todos os municípios que estavam ao longo dos trajetos dos trilhos de ferro.

O prognóstico poderia ser melhor, haja vista que os trilhos de ferro chegaram no estado de Goiás, aproximadamente 60 anos após a inauguração da primeira estação no Brasil. Coincidentemente quando o trem de ferro, chegara no município de Ipameri, o mundo enfrentava sua primeira Guerra Mundial, fato que contribuiu com o aumento significativo dos imigrantes no Brasil e, em especial na cidade de Ipameri.

Ainda na década de 1910, Henry Ford, desenvolveu a primeira linha de montagem móvel, decaindo os preços na produção, o suposto progresso oriundo do trem de ferro parecia estar com os dias contados. As políticas públicas que remetiam aos investimentos nas ferrovias diminuía, gradualmente, e foi inevitável inviabilização sua manutenção e sua ampliação.

Após o fim da primeira guerra mundial (1914-1918), a não priorização de investimentos ao trem de ferro para o município de Ipameri seria uma afronta aos antepassados que contribuíram com seu desenvolvimento. A estrada de Ferro Goyaz colaborou com o seu papel de interiorização e desenvolvimento, mas poderia ser mais do que isso. A via não foi totalmente concluída (CHAUL, 1997).

A partir da década de 1920, a extensão da ferrovia do Catalão segue para os municípios de Pires do Rio, em sequência para Orizona³⁰, Vianópolis, Leopoldo de Bulhões e finalmente Anápolis. O processo de modernização vislumbrado pela cidade de Ipameri tornou-se inerente a população, atribuída ao fato do seguimento dos trilhos de ferro.

Ao final da década de 1920, com a decadência do transporte ferroviário e a marginalização do projeto rodoviário nacional a cidade sofreu um período de isolamento e atraso, época em que perdeu a maior parte de suas indústrias e do comércio de porte (BRANDÃO, 2005).

O ato de relacionar a paralização do processo de modernização da cidade de Ipameri, ao fato do prosseguimento e do processo de decadência da linha férrea, apresenta-se como um plano de subterfúgio dos políticos, que não aderiram ao projeto de modernização proposto pelo então Interventor Pedro Ludovico³¹ e Presidente Getúlio Vargas³², na construção e transferência da antiga capital Cidade de Goiás para então atual capital Goiânia³³. O interventor Pedro Ludovico iniciou as visitas aos municípios para verificar as aspirações das cidades do interior goiano quanto ao projeto da mudança da capital (CHAUL, 2007). Essa peregrinação aos municípios goianos, foi motivada pelo projeto político de enfrentamento a oligarquia política da época, com o desejo de mudança da capital de Goiás, permitindo a ligação do Centro-Oeste ao sul do País.

³⁰ É um município brasileiro do estado de Goiás. Sua população estimada em 2009 foi de 15.201 habitantes. É conhecida por ser uma das maiores bacias leiteiras do estado, com leite produzido por dois mil pequenos pecuaristas. Além disso, o município também é grande produtor de cachaça, havendo cerca de 40 alambiques artesanais em seu território. Fonte: ibge.gov.br

³¹ Pedro Ludovico Teixeira, político goiano, fazia parte do núcleo de oposição em Goiás que se esboçava em Rio Verde, Inhumas e Anápolis, contra o poderio político dos Caiado. Pedro Ludovico reuniu um grupo de 120 voluntários de Goiás e Triângulo Mineiro com a intenção de invadir o sudoeste goiano. Perto de Rio Verde, Pedro Ludovico foi preso pelas tropas caiadistas (4 de outubro de 1930), sendo solto logo que chegou a notícia em Goiás da vitória da revolução. Fonte: MENDONÇA, Jales Guedes Coelho. O outro lado da Mudança da Capital de Goiás. Universidade Federal de Goiás. 2012.

³² Getúlio Dornelles Vargas, líder da Revolução de 1930, que pôs fim à República Velha. Vargas foi presidente do Brasil por quase vinte anos. O primeiro período foi de 15 anos ininterruptos, de 1930 até 1945, e dividiu-se em 3 fases: de 1930 a 1934, como chefe do "Governo Provisório"; de 1934 até 1937 como presidente da república do Governo Constitucional, tendo sido eleito presidente da república pela Assembleia Nacional Constituinte de 1934; e, de 1937 a 1945. No segundo período, em que foi eleito por voto direto, Getúlio governou o Brasil como presidente da república, por 3 anos e meio: de 31 de janeiro de 1951 até 24 de agosto de 1954, quando se suicidou. Fonte: https://www.ebiografia.com/getulio_vargas/

³³ A cidade de Goiânia é um dos símbolos da Revolução de 1930, podendo ser considerada como "filha" dessa revolução empreendida por Getúlio Vargas. Goiânia nasceu das necessidades de descentralização do poder local do estado de Goiás, então concentrado em famílias oligárquicas, como as famílias Caiado, Jardim e Bulhões, ocorrência típica de regiões do interior do Brasil na denominada "República Velha". Fonte: LUDOVICO, Pedro. Apud. MORAES, Maria A. De S.; PALACÍN, Luís. História de Goiás. Goiânia: Ed. UCG, 2001.

O resultado das eleições para deputados Estaduais e Federais, não deixaram dúvidas sobre o desejo da população goiana na mudança da capital. Entende-se que o discurso feito pelos aliados comoveu o eleitorado. A transferência da capital representou a concretização do modernismo goiano. Fato que foi compartilhado pelo prefeito do município de Ipameri, em evento comemorativo da inauguração da estação ferroviária da cidade de Anápolis.

No banquete oferecido pelo dinâmico prefeito José Fernandes Valente aos seus convidados, falou pela última vez em sua vida terrena e em nome dos Prefeitos goianos ali presentes, o saudoso Prefeito Municipal de Ipameri, Dr. Floriano Caramuru Maia de Azeredo, um dos pioneiros da arrancada revolucionária de Outubro de 1930 em Goiás, que tecendo um hino de glória a Anápolis, salientou o papel do prefeito de Anápolis ao qual o Prefeito Caramuru rendeu sincera homenagem e congratulando-se com o povo de Anápolis pelo grande melhoramento que acabava de ser inaugurado, exortou-os a cerrar fileiras em torno do seu dinâmico Prefeito, digno rebento dos invictos Bandeirantes Paulistas. (SILVA, p. 363-385, 2003).

Ao aliar-se ao prefeito José Fernandes Valente, que outrora lutou para a transferência da Capital, o prefeito municipal de Ipameri Caramuru encontrou forte resistência dos aliados dos Caiadistas. A nova Capital Goiânia com destaque no cenário nacional, próxima da estação ferroviária, centralizada na cidade de Anápolis e com enorme perspectiva de crescimento populacional, social e cultural, torna-se o centro dos novos investimentos em Goiás. O município de Ipameri, através do então prefeito Floriano Caramuru Maia de Azeredo³⁴, enfrenta o abandono de seus aliados que destinavam as verbas para a consolidação política da capital e agoniza com a influência dos Caiadistas retirando seu apoio aos latifundiários. O duro golpe de ambos os lados tiveram consequências lamentáveis, entre elas, a diminuição populacional, o declínio da economia e o fechamento das indústrias³⁵.

Diante deste conclui-se que o trem de ferro elucida o discurso sobre a modernidade no sul goiano. A modernidade que chegou ao Brasil pelos trilhos de ferro também reforça a voracidade, crueldade e permissividade com que o imperialismo se submeteu aos desejos dos grandes produtores, detentores e defensores da escravidão. O trem de ferro além de transportar mercadorias, fortaleceu o capitalismo

³⁴ Farmacêutico, Prefeito de Ipameri-GO; casado com Nina C. Azeredo; filhos; Moacir Potiguara Maia de Azeredo, Engenheiro Topógrafo; e Maria Paraguassu Crispim, Professora. Faleceu, na Fundação Gafrée-Guinle, em 28 de novembro de 1935, ocasionado por um infarto. Fonte: Jornal do Rio de Janeiro: O IMPARCIAL, Coluna HOJE, de 29.11.1935.

³⁵ Jornal Ipameri, de acesso público nos registros disponíveis na Secretaria Municipal da Cultura.

e impôs a diminuição dos custos com a mão de obra. Entre as atividades exercidas, destaca-se os mascates que vendiam diversos bens de consumo entre as cidades e vilas brasileiras durante o período da colonização. As principais colônias estrangeiras que aqui se instalaram foram os sírios, que então eram chamados de turcos e que era a maior colônia em número de famílias, além de responsável pelo desenvolvimento do comércio.

O município de Ipameri, com a chegada da linha férrea, inicia o projeto de urbanização, provocado pela vinda de imigrantes e conseqüentemente implantarão pequenas indústrias, fortalecendo o comércio regional. O processo de industrialização veio concomitantemente com a instalação do sistema ferroviário brasileiro. O movimento de industrialização não foi exclusivo do município de Ipameri, mas de todos os municípios que estiveram ao longo dos caminhos dos trilhos do Ferro.

No adjacente capítulo, reforça-se na experiência do cinema em Ipameri, evidenciando as salas de cinema de Ipameri-GO, ao longo dos anos de 1912 a 1980. Assim exposto os responsáveis pelas instalações das salas de cinema e as influências que estas tiveram no desenvolvimento do processo de modernidade no município do início do século XX até meados dos anos de 1980.

CAPÍTULO 2 – A HISTÓRIA DAS SALAS DE CINEMA PASSA POR BRASIL, GOIÁS E CHEGA AO MUNICÍPIO DE IPAMERI

Este capítulo pauta-se em uma revisão bibliográfica, visitação ao Museu da Imagem e do Som de Goiânia, analisando o acervo bibliográfico, visitação ao Cine Teatro São Joaquim (Cidade de Goiás), e análise de acervos (Jornais e Livros), na Biblioteca Municipal João Veiga (Ipameri), com o propósito de evidenciar informações, que possibilitem na compreensão das análises acerca do histórico das salas de cinema no município de Ipameri – GO, contextualizando com a historiografia das salas de cinema do antiga capital brasileira (Rio de Janeiro) no início do século XX com as salas de cinema referenciadas no Estado de Goiás em foco (Cidade de Goiás e Goiânia).

Para Ana Carolina Passos Aun (2013) na obra “Cinema e modernidade na Cidade de Goiás (1909-1937)”, no início do século XX, elucidou que a Cidade de Goiás, por ocasião capital do Estado de Goiás, contava com um número considerável de salas de cinema. Episódio percebido em outras cidades goianas, em especial a cidade de Ipameri. Nas décadas de 1910 a 1930 a cidade de Goiás tinha o Cinema Goyano com sede no Teatro São Joaquim e permaneceu l  de 1909 a 1917, depois foi construída uma sede própria e este funcionou ininterruptamente até 1934. Em 1914 surgiu o Cinema Luso-brasileiro; de 1919 a 1923 tivemos o Cinema Iris; de 1923 a 1927 tivemos o Cinema Ideal e em 1925 o Cinema Central.

Em 1937   inaugurado o primeiro cinema falado do Estado, o Cine Progresso, localizado na Cidade de Goiás, antiga Capital. Dois anos depois é inaugurada a sala de cinema falado na cidade de Ipameri, o Cine São Paulo. A quantidade de salas de cinemas que existiram na Cidade de Goiás percebe-se, mesmo t nue, que uma cidade com vários cinemas, por exemplo, pode indicar uma intera o com o que era produzido em outras localidades, posto que a exibição fílmica era de películas produzidas no Brasil e no mundo. E o fato da estrutura da sala de cinema, enquanto espaço de intera o social, ser ou não como os das grandes capitais não deve ser um critério de classifica o e/ou de separa o (AUN, 2013).

Esse processo de compara o entre os espaços de exibição entre a Cidade de Goiás, antiga capital goiana e demais capitais do Brasil é um ponto importante na discrepância entre o processo de valoriza o do cinema. Capitais como São Paulo e Rio de Janeiro priorizavam a constru o das salas norteadas à margem de referência

das salas europeias, enquanto no Estado de Goiás, o espírito de “caipira” não mencionava o cinema como um espaço de fazer-se a cultura e sim de entretenimento, o que não invalida o espaço criado e ampliado durante as primeiras décadas do século XX, na construção de salas de cinema em diversas cidades goianas.

Em Goiânia, o Cine Teatro Campinas foi inaugurado em 1936, apenas três anos após a fundação da capital. Logo depois veio o Cine Popular, o primeiro do Centro, na Rua 24, entre a Anhanguera e a Rua 4, posteriormente renomeado para Cine Santa Maria. Já o Cineteatro Goiânia, hoje apenas Teatro Goiânia, foi fundado em 1942³⁶. O cinema era uma realidade em Goiás desde o início do século XX, e assim foi atualizando de acordo com as transformações tecnológicas, culturais, econômicas e do mercado audiovisual que foi modificando ao longo das décadas, marcando o fechamento de inúmeras salas de cinemas construídas no início do século XX.

Ao abordar as peculiaridades cinematográficas, Luciene Margarete Pizoquero (2020) na obra *As particularidades dos roteiros dos filmes europeus*, observa que o processo de instalação das salas de cinema no Brasil, no início do século XX, persistiu ao fator relevante quanto à importação dos equipamentos cinematográficos frágeis, pesados e de custo elevado. Além da ausência de profissionais cinematográficos no Brasil como: roteiristas, artistas profissionais, diretores, câmeras e autores, até meados dos anos de 1906. Soma-se a esses fatores, que no Brasil até meados de 1907, faltava eletricidade para implantação das salas de cinema, os filmes importados vinham principalmente da Europa, as produções fílmicas eram, em sua maioria, documentários.

A inércia de produções fílmicas ou mesmo de implantações de salas de cinemas perdurou até os anos de 1906, com a implantação da Usina Ribeirão de Lages³⁷, no estado do Rio de Janeiro, elevando o crescimento consideravelmente do número de salas de exibição.

Em consonância, as dificuldades apontadas, o cinema brasileiro enfrentou obstáculos diversos nos seus primeiros dez anos, como falta de estrutura adequada, mão de obra qualificada, salas adaptadas e com a logística, uma vez que as películas

³⁶ <https://memorialdaiustriago.com.br/memorial/timeline/o-cinema-em-goias>

³⁷ No início do século passado, a Usina Fontes Velha garantiu sozinha as necessidades de energia elétrica da área de concessão da Light no estado do Rio de Janeiro. A Usina Fontes Velha, a primeira usina do Complexo de Lajes, foi a maior hidrelétrica brasileira e uma das maiores do mundo quando iniciou a operar em 1908 e encontra-se desativada desde 1989. Fonte: <https://www.memoriadaeletricidade.com.br/acervo>

vinham principalmente da Europa. Nesse sentido Flávia Cesarino Costa (1995) cita na obra “O primeiro cinema: espetáculo, narração, domesticação”:

As primeiras casas de cinema no Rio de Janeiro eram muito simples. Continham apenas uma tela de projeção, geralmente no fundo da sala, e as cadeiras voltadas para ela, de costas para a entrada. Eram espaços pequenos, de aproximadamente 70m² com algum luxo na sua decoração: tecidos e lustres que só faziam aumentar o risco de incêndio nestas casas que não possuíam nenhum sistema de prevenção, nem sequer saídas de emergência. Aliás, muitas das primeiras casas fecharam as portas por causa de incêndios. Outros motivos contribuíam para a curta duração delas: falta de filmes que ocupassem o dia inteiro de programação, uma vez que o mercado produtor e, principalmente, distribuidor de filmes era ainda incipiente; o medo e o desconforto comumente associados às salas. Muitas casas eram obrigadas a trocar constantemente de atividade, intercalando números musicais e teatrais, ao vivo, com os filmes. A trajetória do Cine Palácio, inaugurado em 1902 no Passeio, ilustra bem este difícil começo: ele foi boliche, cassino, teatro, café-concerto, cinema, de novo teatro e outra vez cinema, em funcionamento até hoje. E era muito versátil nos espetáculos que apresentava: variedades, operetas, revistas, comédias, dramas etc.

A manutenção e expansão das salas de cinema até meados da década de 1910 dava-se através de produções elaboradas e exibidas pelos próprios donos das salas de cinema, relatando o cotidiano da sociedade local.

Paulo Emilio Sales Gomes (1986), cita em sua obra “A expressão social dos filmes documentais no cinema mudo brasileiro (1898- 1930)”, os anos de 1908 a 1911, configurou-se como um período próspero, denominado a “idade de ouro” do cinema brasileiro, quando os empresários eram também produtores, importadores e proprietários de salas de cinema e, portanto, agentes de desenvolvimento a partir de investimentos envoltos em adaptação ao cinema do gênero de revistas musicais com temas de atualidade.

Ao fim da primeira guerra mundial (1914-1918), as salas de cinema, são dominadas amplamente pelo produto estrangeiro, perpetuando ao longo dos anos, enfrentando, desde sempre, dificuldades. A partir da década de 1920 houve um momento de fortalecimento da produção nacional, mas foi rápido. Período em que coincide com o surgimento dos filmes falados, as produtoras internacionais enfrentaram dificuldades de infraestrutura das salas e de idioma para se consolidar no Brasil.

Além das dificuldades, outro fator predominante era o custo dos ingressos, salienta por Fernando Mascarello (2006) em sua obra “História do cinema mundial”, observa que o cinema, especificamente, na antiga Capital brasileira, Rio de Janeiro,

tornava-se um instrumento de entretenimento popular no meio elitizado, visto que os ingressos para as exposições tinham um custo alto.

Em concordância Robert Sklar (1975), cita na obra “História social do cinema americano”, o cinema deixa de ser um espaço para trabalhadores e assume um caráter elitizado, principalmente devido as influências ocorridas após a primeira Guerra Mundial (1914-1918), com a sofisticação das salas de exibição, e se torna um objeto da cultura de massa, oriundo da produção hollywoodiana.

Diante deste, as adversidades enfrentadas pelos donos das salas de cinema não deixaram que este novo modelo de entretenimento fosse esquecido ou abandonado. Ao contrário, o cinema resistiu as dificuldades e rompeu as barreiras das Capitais e grandes metrópoles chegando nas cidades interioranas. Fato que será debatido no próximo tópico, quando o cinema chega ao município de Ipameri, junto com a energia elétrica e a ferrovia, trazendo novas oportunidades de negócios, novos moradores, predominantemente, urbanos; comerciantes, técnicos, artesãos e operários. O adensamento, inicialmente, se deu ao sul do antigo povoado, atraído pela primeira estação ferroviária e não na vizinhança do centro, com grande presença de estabelecimentos industriais e dos funcionários da própria ferrovia.

2.1– Do barracão ao Éden Ypamerino

O município de Ipameri, a partir da década de 1910, inicia um processo de reurbanização, devido ao deslocamento da estrada ferro oriunda do município de Araguari. Assim chegam portugueses, os Morgados, os quais trabalham inicialmente na construção do leito da Estrada de Ferro. Ao findar o processo de construção, permaneceram no município e dedicaram-se a criação de gado (VEIGA, 1994).

Diante deste, radicaram alemães e italianos, tendo participado da estimulação do comércio e implantação de indústrias, como citado no primeiro capítulo. Os sírios, comerciantes ambulantes, também fixaram-se ao solo ipamerino, edificando a indústria de beneficiamento de cereais e de fábrica de laticínios. Com essas transformações, o município passou por uma organização estrutural urbana, efetivada pelas famílias recém chegadas através da linha férrea. Então, postulou-se a construção da usina hidrelétrica, telégrafo e o cinema.

Assim, de forma improvisada, de acordo com os registros encontrados, a primeira exibição fílmica de Ipameri foi no ano de 1912, em um barracão de pano³⁸, construído pelo senhor Virgínio Vaz Lopes³⁹. A sala de cinema funcionou durante 3 anos, aos finais de semana e era ponto dos espectadores ipamerinos e visitantes.

Sendo mencionado a existência do Barracão, serviu de sala de cinema e a partir do ano de 1915, passou por reestruturação e reforma, surgindo a sala de cinema de denominação Éden Ypamerino. A inauguração da sala de cinema Éden Ypamerino, aconteceu no mês de abril do ano de 1915, como registrado pelo jornalista, do Jornal Ypameri, Joaquim Rosa.

10 de novembro de 1913 – Com a realização de grandes festejos populares e sob delirantes aclamações do povo, passa por Ipameri rumo às serras do Corumbá a primeira composição da Estrada de Ferro de Goiás.

Abril de 1915 – No prédio nº 235 da rua Cel. Francisco Vaz, nessa cidade, o cidadão mineiro Hildebrando Nicácio, instala o primeiro cinema de Goiás, sendo a novel “Casa de Diversões” inaugurada com o filme italiano “a Dama de Preto”, na interpretação de Francesca Bertini, a estrela mais famosa “daqueles bons tempos”.

Novembro de 1915 – O cidadão baiano Libério Silva monta em Ipameri a primeira Charqueada do Estado de Goiás.

Fonte: Biblioteca Municipal João Veiga – Ipameri-GO

De acordo com a pesquisa, sobre a instalação da sala de cinema Éden Ypamerino, há um contrassenso na afirmação prescrita no Jornal acima citado. De acordo com os registros analisados quem de fato construiu e inaugurou o Éden Ypamerino, foi Waldemar Leone Ceva⁴⁰, e não Hidelbrando Nicácio como citado no Jornal. Nos registros conhecidos que estão disponibilizados na Biblioteca Municipal de Ipameri, de acesso livre ao público, não consta referência pessoal, nem registros

³⁸ Pesquisa realizada nos dias 8, 9 e 10 de agosto de 2022, ao acervo da Biblioteca Municipal João Veiga, localizada na Antiga Estação Ferroviária, Ipameri-GO. Livro Ipameri Histórico – João Veiga.

³⁹ No ano de 1927, de acordo com o calendário eleitoral, em 1º de outubro, foi eleito intendente municipal, e permaneceu frente ao governo do município até o ano de 1930. Ainda, nesse mesmo dia, foi empossado o Conselho. Preocupou-se o novo intendente com a educação. Impulsionou o ensino, criou o Grupo Escolar Municipal Coronel Francisco Vaz, inaugurado em 1929. Livro Ipameri Histórico – João Veiga.

⁴⁰ Nasceu no Rio de Janeiro, no bairro da Tijuca. Passou parte da infância em Paquetá. Estudou no Colégio Pedro II, do Rio de Janeiro. Dominava bem o inglês. Sabia um pouco de alemão. Lia o francês e o latim. Tinha noções de grego. Conhecía bem química e física, e nesta destacava-se na eletricidade. Foi o primeiro radioamador de Goiás. A música comandava o lar: nos estudos, trabalhos e lazer. Chegou, na década de 30, irradiar programas de rádio, ao vivo, nas tardes de domingo. Engenheiro Civil: antiga prefeitura de Ipameri, sede do Jôquei Clube, Hospital e Maternidade São Paulo, o atual Hotel Tabajara, a represa do quartel 6º Batalhão de Caçadores. Marcando a gestão do Vicente Marot ficaram as jóias dos coretos de Ipameri e Catalão. Depois veio o cinema, outro sonho do sogro, e que ele pode tornar realidade. Livro Ipameri Histórico – João Veiga.

sobre a participação de Hildebrando Nicácio. Não se tem informação de familiares e descendentes ou mesmo se moraram no município de Ipameri⁴¹.

Figura 05 – Sala de cinema “Éden Ypamerino”.



Fonte: Biblioteca Municipal João Veiga – Ipameri-GO

A foto anterior está estampada na parede na Biblioteca Municipal João Veiga de Ipameri-GO, com o registro de que esta foi a primeira sala de cinema do Estado de Goiás. Na referida foto constam cartazes com as produções fílmicas da semana e

⁴¹ Informação fornecida por Beth Costa, ex-secretária Municipal da Cultura de Ipameri-GO, e responsável pela criação e organização da Biblioteca Municipal de Ipameri e Museu da Usina Hidrelétrica, de acesso público nos registros disponíveis na Secretaria Municipal da Cultura. Fonte: <https://www.youtube.com/watch?v=CAxkY1wcjaw>

seus respectivos horários. O cinema não tinha bilheteria e os ingressos eram vendidos por comerciantes locais⁴², fato também referenciado pelo jornal “Fragmentos da História de Ipameri”, do ano 1950, que traz um relato sobre as demarcações relevantes de Ipameri ao longo dos anos de 1910 a 1950.

A primeira exibição fílmica aconteceu no ano de 1909, na Cidade de Goiás, antiga capital goiana, no Teatro São Joaquim, que permaneceu neste local até o ano de 1917, ano que construiu sede própria. Ao passo que em Ipameri a construção da sala de projeção fílmica, inspirada e influenciada pelos imigrantes recém-chegados, principalmente do continente europeu, teve influência na formação cultural e construção civil, tendo como referência a Arte déco. Prova desta influência foi a construção do primeiro cinema Édén Ypamerino (Figura 5), construído e inaugurado no ano de 1915. O jornal Ypameri⁴³, além de referenciar os contextos políticos do cotidiano, elucidava em seus noticiários as sessões semanais do cinema Édén Ypamerino, conforme o extrato a seguir:

O noticiário traz os seguintes dizeres:

Jornal Ypameri, 04 de setembro de 1927.

Jornalista: Joaquim Rosa

Edição: 005

Damos abaixo a programação dos filmes para o mês de setembro, de onde se vê a seleção das películas escolhidas para este mês.

Hoje 4 - Um emocionante drama com William Desmond, “Barro Vermelho”⁴⁴.

Domingo 11 – A mais impagável comédia da linha super Jewel, que muito recomenda o querido Jean Hersholt, com o título “Dois Charas e uma Charada”, 7 hilariantes partes. Custará a cadeira 3\$000.

Domingo 19 – Outro filme de sucesso do querido Art. Acord⁴⁵ – Agindo na Hora.

⁴² Informação fornecida por Beth Costa, ex-secretária Municipal da Cultura de Ipameri-GO, e responsável pela criação e organização da Biblioteca Municipal de Ipameri e Museu da Usina Hidrelétrica, de acesso público nos registros disponíveis na Secretaria Municipal da Cultura. Fonte: Ipameri.net

⁴³ Fundado por Olegário Vaz na cidade de Ipameri em 1926, o Jornal O YPAMERI, constituiu importante papel na difusão dos principais fatos e notícias durante o período em que o Estado esteve nas mãos de Getúlio Vargas. Livro Ipameri Histórico – João Veiga.

⁴⁴ Barro Vermelho é um filme de drama mudo norte-americano de 1927, dirigido por William Desmond. William Desmond (23 de janeiro de 1878 - 3 de novembro de 1949) foi um ator americano. Ele apareceu em 205 filmes entre 1915 e 1948. Ele foi apelidado de "O Rei dos Seriais Silenciosos". Fonte: <https://www.memoriascinematograficas.com.br>

⁴⁵ Arthemus Ward "Art" Acord (Glenwood, 17 de abril de 1890 - Chihuahua, 4 de janeiro de 1931) foi um ator de cinema estadunidense que atuou na época do cinema mudo. Trabalhou também como dublê e foi campeão de rodeios. Atuou em mais de cem filmes, como ator ou dublê. Fonte: <https://filmow.com/art-acord>

Domingo 26 – Um filme da linha Jewel, com encantadora Laura La Plant⁴⁶. Este filme pertence a série especial da linha Jewel, pois é em 8 lindas e ricas parte, tem o título “Segura pelo amor”. Os filmes extras, como “Quo Vadis⁴⁷”, “Corcunda de Notre Dame⁴⁸” e outros, serão anunciados na ocasião oportuna.

Fonte: Biblioteca Municipal João Veiga – Ipameri-GO

O noticiário registra a programação da sala cinematográfica Éden Ypamerino, do mês de setembro do ano de 1927, que acontecia aos domingos. Porém nos recortes analisados não fazem referência aos horários, números de sessões, quantidade de espectadores e qual o público que participavam das exibições. As representações fílmicas apresentadas ao público são obras estrangeiras e mudas, o chamado cinema mudo⁴⁹.

Pode-se considerar que o público que prestigiava as exibições fílmicas eram moradores locais da “classe da elite” e viajantes chegados através do trem de ferro. Em consonância a este fato o autor Bruno Carvalho (2019) cita em sua obra Cidade Porosa: Dois séculos de história cultural do Rio de Janeiro, “Salto aos olhos”, a princípio, que os estratos, mais baixo da população não tenham deixado suas impressões acerca das sala de cinema, e que a imprensa da cidade seja

⁴⁶ Laura La Plante (1 de novembro de 1904 - 14 de outubro de 1996) foi uma atriz de cinema estadunidense que iniciou sua carreira na era do cinema mudo, alcançando a era sonora. Atuou em mais de 90 filmes entre 1919 e 1957. Fonte: <https://pt.listvote.com/lists/film/actors/laura-la-plant>

⁴⁷ Quo Vadis é um filme épico italiano de 1925 dirigido por Gabriellino D'Annunzio e Georg Jacoby, baseado no romance homônimo de Henryk Sienkiewicz. O grande sucesso da produção italiana de 1912, dirigida por Enrico Guazzoni, animou os cineastas europeus a realizarem uma nova versão cinematográfica do clássico romance de Henryk Sienkiewicz, "Quo Vadis". Só que, dessa vez, embora sendo produzida na Itália, e dirigida pelo italiano, Gabriellino D'Annunzio, a iniciativa coube aos alemães, que elaboraram o projeto e financiaram a produção. Por conta disso, um alemão, Georg Jacoby, foi agregado como codiretor, e vários atores germânicos integraram o elenco, inclusive o grande astro, Emil Jannings, escolhido para viver o papel de Nero. Concluído em 1924, o filme foi lançado no início de 1925. Embora ainda sem som, esperava-se que a nova versão fosse em tudo superior (sobretudo tecnicamente) a de 1912. Mas não foi isso o que aconteceu. Problemas de vários tipos ocorridos durante as filmagens, o custo financeiro elevado da produção (que obrigou a vários cortes no projeto original) e a precária definição da fotografia, comprometeram, irremediavelmente, sua qualidade. Fonte: [https://www.wikiwand.com/pt/Quo_Vadis_\(1925\)](https://www.wikiwand.com/pt/Quo_Vadis_(1925))

⁴⁸ Produção da era silenciosa que adapta o clássico de Victor Hugo. Chaney está no papel de Quasimodo, o tocador de sino da Catedral de Notre Dame, desafortunadamente deformado. Ele se apaixona por Esmeralda, uma jovem e bela dançarina cigana, logo depois que ela lhe deu água quando ele estava apanhando em praça pública. O gesto fora apenas por comiseração. Ainda assim, Esmeralda mais tarde é acusada de trair e esfaquear seu amado. Por isso ela é torturada e sentenciada à morte. Quasimodo é quem vai resgatá-la nas escadarias de Notre Dame. Fonte: <https://filmow.com/o-corcunda-de-notre-dame>

⁴⁹ Um filme mudo é um filme que não possui a trilha sonora de acompanhamento que corresponde diretamente às imagens exibidas, sendo esta lacuna substituída normalmente por músicas ou rudimentares efeitos sonoros executados no momento da exibição. Nos filmes mudos para o entretenimento, o diálogo é transmitido através de gestos suaves, mímica (pantomima, em inglês: pantomime) e letreiros explicativos. A ideia de combinar filmes com sons gravados é quase tão antiga quanto o próprio cinema, mas antes do fim dos anos 20, os filmes eram mudos em sua maior parte, devido à inexistência de tecnologia para tornar isso possível. Os anos anteriores à chegada do som ao cinema são conhecidos como "era muda" ou "era silenciosa" entre os estudiosos e historiadores. Fonte: Brownlow, Kevin. *The people on the brook*, Borzoi Book, Alfred Knopf, 1968, p. 580.

predominantemente constituída por segmentos de maior densidade cultural e monetária”.

No próximo noticiário apresenta a programação fílmica das quartas-feiras e os valores dos ingressos das sessões. Os ingressos eram vendidos em comércios locais e com valores distintos, sendo que as sessões aos domingos com valores superiores aos das quartas-feiras.

Jornal Ypameri, 23 de Outubro de 1927.

Jornalista: Joaquim Rosa

Edição: 072

Hoje no écran⁵⁰ desta casa será focalizado um filme “Jewel Universal”, riquíssimo nos cenários e no enredo. Alberto Basseomann e Lee Parry são os dois figurantes astros desta bela película intitulada.

“Direitos de Mocidade”

Cadeira – 2\$000

Quarta-feira, continuação do filme seriado “Deus da Energia”.

Fonte: Biblioteca Municipal João Veiga – Ipameri-GO

A moeda de circulação do ano de 1927 no Brasil era os Réis⁵¹, de acordo com os noticiários citados acima os valores dos ingressos eram: nas quartas-feiras de 2000 réis e aos domingos 3000 réis.

Na totalidade do processo que envolveu a chegada dos trilhos da estrada de ferro em Goiás, foi frisado por demandas políticas e econômicas entre os grupos que se sentiam afetados pelas variações nas estruturas do Estado, mudando o status quo dos mesmos e beneficiando outros pela inserção de mercado que comercializava os seus produtos, principalmente aqueles de natureza agropecuária, com os Estados do sudeste brasileiro.

Em concordância aos devaneios políticos Francisco Itami Campos (1987), cita em sua obra “Coronelismo em Goiás”, que os mais expressivos chefes políticos

⁵⁰ Superfície, geralmente branca, na qual se projetam vistas fixas ou animadas, fluorescente sobre a qual se forma a imagem nos tubos catódicos. Fonte: "TABELA", in Dicionário Priberam da Língua Portuguesa (em linha), 2008-2021

⁵¹ Os Réis estiveram em circulação durante 400 anos. Foi moeda durante a maior parte da duração do império (incluindo o Império Português) e era uma moeda bem estável. Os valores de conversão mais abaixo, são valores de conversão desenvolvidos por estudiosos da matéria e historiadores, e foram tirados do site especializado da "Diniz Numismática" (Conversão hipotética dos Réis para o atual Real). Entretanto, só são valores aproximados. Esses valores são bem próximos do real valor deles, e levam em conta a inflação ao longo do tempo. Outra vez, a conversão é próxima, mas não é exata. O valor aproximado é o seguinte: 1 Real (Réis) - R\$ 0,123. Fonte: <https://vejasp.abril.com.br/coluna/memoria/evolucao-moeda-brasileira>

goianos foram responsabilizados pelo atraso do Estado e mesmo de obstar o prolongamento ferroviário, especialmente, até Goiás, daí poder ser considerada esta diretriz uma estratégia política.

Nessa perspectiva, a estrada de ferro mudou esse panorama, trazendo um contingente de moradores, predominantemente urbanos, desde os vizinhos mineiros, que continuavam buscavam a região, até estrangeiros, especialmente árabes e europeus. O processo de crescimento populacional do município continuava em expansão, posto que, com a chegada do 6º batalhão de Caçadores, no ano de 1922, acrescentado maior variedade tanto por causa dos oficiais e suboficiais quanto pela renovação constante dos recrutas.

A agricultura e a pecuária no território de Goiás, com os trilhos da estrada, a partir de 1913, continuaram sendo tradicionais, sofrendo transformações lentas e desiguais. Mesmo assim, ocorreu um crescimento no volume da produção, tanto de animais como agrícola, e o início da mecanização de algumas lavouras, impactando a vegetação local (BORGES, 2000).

As cidades de Goiás, servidas pelos trilhos, substituíram Araguari no domínio da economia local, tornando-se significativos centros comerciais do Estado e controlando assim o comércio regional. Araguari, que passou a dominar o comércio do estado a partir de 1896, é alcançada pelos trilhos da Mogiana e depois de 1915 perde grande parte deste domínio para a cidade de Ipameri, do sudeste goiano (BORGES, 1990).

Diante deste, observa-se que a massa trabalhadora estava a mercê dos geradores de emprego. De um lado estavam os trabalhos do meio rural (pecuária ou lavoura), de outro, no meio urbano, pequenas indústrias ou expansão dos trilhos de ferro. Assim, ambos eram submetidos a longas jornadas de trabalho e com baixa remuneração.

No próximo tópico será debatida a construção da sala de cinema denominada Cine São Paulo, dialogando sobre a evolução cinematográfica e as interferências políticas da Era Vargas.

2.2- Cine São Paulo: as produções norte-americanas

De acordo com Rita Melo (2003), cita na obra “A cidade e os homens do subterrâneo” nos primeiros anos da República, assinala que a partir da década de

1930 os países latino-americanos encontram-se diante da chamada “modernização” em setores como o cinematográfico, cujo desenvolvimento tem relação direta com o fomento à cultura, através da oportunidade ao entretenimento e ao conhecimento.

Em concordância Jean Claude Bernardet (2009) elucida na obra, “Historiografia clássica do cinema brasileiro: metodologia e pedagogia”, no Brasil de Vargas, apresentavam-se diversos problemas sociais e mesmo com esses agentes, havia o crescimento dos setores industriais, comunicações e fortalecimento da produção cinematográfica. Neste período, a entrada de filmes norte-americanos foi facilitada pelo governo brasileiro e os cinemas nacionais passaram a priorizar produções estrangeiras, embora o governo ainda explorasse o cinema para transmitir os telejornais, pequenos jornais passados nos cinemas que traziam o noticiário do governo.

Portanto, com localização privilegiada e por fazer parte do trajeto da linha férrea, a cidade de Ipameri-GO, estava vivenciando um progresso cultural e econômico satisfatório nos anos de 1930, prova disso, foi a inauguração da sala de cinema, no ano de 1936, denominada de Cine São Paulo, também de propriedade de Waldemar Leoni Ceva. A nova sala de cinema de Ipameri trouxe o sistema de audição, ou seja, as produções fílmicas, antes pertencentes ao cinema mudo, agora constituem o cinema falado. A programação do Cine São Paulo também era manchete semanalmente pública no jornal Ypameri, de acordo com a matéria do dia 25 de Outubro de 1936.

Jornal Ypameri, 25 de Outubro de 1936.

Direção: Professor Sosthenes Vasconcellos

Edição: 044

Hoje no Cine São Paulo

Hoje o público vai assistir um colossal filme policial, não deixe de lado e ides ver na tela cinematográfica – O Escravo da Terra – Como é cruel na vida de assassinatos, roubos e companhia. Não deixe de assistir!

Escravo da Terra⁵² com Richard Barthelmss, única sessão às 7 horas.

Fonte: Biblioteca Municipal João Veiga – Ipameri-GO.

⁵² Título: Escravos da Terra. Título Original: The Cabin In The Cotton Ano: 1932. Direção: Michael Curtiz Roteiro: Paul Green, Harry Harrison Kroll Gênero: Drama. Nacionalidade: Estados Unidos. Richard, filho de Marvin, tem como objetivo de vida ajudar sua comunidade a superar a pobreza e a ignorância. Ele trabalhava em um armazém geral até descobrir que o proprietário roubava seus inquilinos, depois da descoberta ele não aceita mais olhar na cara do sujeito, porém para sua surpresa ele se apaixona por sua filha.

O extrato de manchete de destaque no Jornal Ypameri, além de incentivar a participação dos espectadores, vislumbra a valorização do cinema como meio de comunicação e de integração social, identificando o Estado como interlocutor deste processo.

Para Pedro Butcher (2004), na obra “A reinvenção de Hollywood: cinema americano e produção de subjetividade nas sociedades de controle”, a transição e adaptação das salas de cinema, da passagem do cinema mudo para o cinema falado, ocasionaram alguns problemas, tanto nas gravações, como também nas exhibições. A priori a qualidade audiovisual ficou inferior, causando críticas do público e despontamentos dos atores, que, por motivos diversos, não se adaptaram às mudanças impostas pelos estúdios, na corrida atrás do cinema falado.

O cinema deixou de ser visto como um mero registro natural e foi incrementado pela narrativa ficcional. Percebeu-se, então, o potencial do filme como produto, dando início a fabricação em massa de ‘fitas de cinema’ e, junto com ela, a construção de uma grande estrutura mundial para sua propagação e venda.

A adaptação também afetou diretamente na acústica dos estúdios cinematográficos, ocasionando a construção de novos hangares, com adaptações sonoras, evitando interferências de ruídos externos e internos. Outro fato que causou certo desconforto nos atores foi o uso de microfones, além disso, as câmeras também faziam ruídos e a captação sonora era comprometida por esses fatores.

Os microfones usados na época eram do tipo a carvão, devido as suas características elétricas, mas cuja qualidade não era satisfatória para os atores e nem por parte dos estúdios. Fato elucidado, em manchete de destaque no Jornal Ipameri, de 04 de junho de 1936, o Cine São Paulo, era alvo de críticas em razão de deficiência na projeção e audição sem qualidade, salientando que as exhibições fílmicas nessa ocasião faziam parte do cinema falado⁵³, questionava-se história dos filmes,

⁵³ O cinema da década de 1920 foi caracterizado pelo início do cinema falado, que provocou uma mudança nos hábitos daqueles que frequentavam e faziam o cinematógrafo. Época em que se popularizava o chamado *american way of life*, as bandas de jazz e a ousadia na moda, que vigorou até a grande Crise de 1929. O maior ídolo é Rodolfo Valentino, que em 1921 estreia *O Sheik*. Ao longo desta década os artistas se consagram e surgem os primeiros astros e estrelas, como Charles Chaplin, Greta Garbo, Bebe Daniels e outros; é fundada a Metro-Goldwin Mayer Corporation. O Cantor de Jazz, com Al Jolson, inaugura o cinema sonoro, em 1927, mas até sua popularização era comum às salas de exibição manterem um pianista para tocar durante a projeção da película. Na animação o Fleischer Studios revoluciona os desenhos animados. Por outro lado, o Gato Félix (lançado em 1919) tem nos anos 1920 o seu período de maior sucesso, sendo o personagem mais difundido dos desenhos. Os melhores filmes desta década foram, resumidamente: *O Gabinete do dr. Caligari*, de 1920;

salientando que os atores eram bons, mas a produção e construção da história dos filmes eram ruins⁵⁴

De acordo com o autor Alexandre Figueirôa (2000) na obra, “Cinema pernambucano: uma história em ciclos”, o filme falado é dialogado sem legendas, com narração simultânea, enquanto que o sonoro, possui ruídos, música (muitas delas cantadas pelos próprios atores) e algumas interjeições, mas evitando os diálogos constantes, sendo dessa forma mais apropriada aos locais onde não se falava o inglês.

Aqui marca uma mudança significativa no que diz respeito ao público que passa a ter acesso às produções fílmicas, o proletariado, desenvolvendo um público consumidor assíduo, ansioso para consumir novos produtos, que o aliena em seu próprio prolongamento material e ideológico.

Analisando a partir da ótica de Max Horkheimer Adorno (1985), “A indústria cultural: o esclarecimento como mistificação das massas”, asseveram que a indústria cultural exerce seu poder sobre os espectadores que em meados da década de 1940 utiliza-se da diversão em detrimento de seus proprietários, que agora se utiliza do cinema como um meio de recompor as energias, a alegria, o descanso através diversão, da emoção para que os trabalhadores possam recompor seu estado de calma e poder enfrentar mais uma semana de longas horas de jornadas de trabalho.

Afinal, a indústria cultural passa então a exercer um controle sobre os consumidores por meio de produções que têm o intuito de levar o público as gargalhadas, o meio da diversão, que não faz o indivíduo a refletir sobre os desmandos sobre ele exercidos pelo capitalismo (ADORNO, HORKHEIMER, 1985).

De acordo com os noticiários do Jornal Ypameri, percebe-se a ausência de produções fílmicas nacionais. As produções referenciadas identificam-se com o estrangeirismo fílmico, mesmo sendo essa prática desestimulada pelo então governo Vargas. A disfunção do cinema enquanto ponto de debate de críticas é retomado claramente a partir dos anos de 1930, quando o cinema passa a representar um movimento nacionalista e com a chegada de Getúlio Vargas ao poder, o cinema nacional deslumbrou uma retomada de crescimento.

Encouraçado Potemkin, de 1925; no mesmo ano a obra-prima de Chaplin, A Corrida do Ouro e O Fantasma da Ópera, de Rupert Julian. Fonte: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Portal:Cinema>

⁵⁴ Jornal Ipameri, 1936.

De acordo com Márcio Rogério Silveira (198, p. 131), “A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil”, o Governo Vargas assumiu papel agressivo de defesa da indústria nacional, e é nesse período que se percebem “as primeiras tentativas mais sérias de uma possível industrialização da atividade cinematográfica no país”.

Assim, Gomes (1986), observa que em contraposição as produções fílmicas denominadas estadunidenses (cinema de Hollywood) passaram a controlar o mercado nacional brasileiro, primeiro pela diminuição de filmes europeus (consequência da guerra) e segundo pelo acordo alfandegário, que passou a permitir a entrada dos filmes americanos isentos do pagamento da referida taxa e como consequência prejudica as produções fílmicas brasileiras.

Durante a Era Vargas foram produzidos filmes como: Limite (1931), de Mario Peixoto; A Voz do Carnaval (1933), de Ademar Gonzaga e Humberto Mauro; e Ganga Bruta (1933) de Humberto Mauro; Acabaram-se os Otários (1929), de Luiz de Barros; Alô, Alô, Brasil (1935), Alô, Alô, Carnaval (1936), Bonequinha de Seda (1936), Pureza (1940) e O Cangaceiro (1953), de Lima Barreto este sendo o primeiro filme brasileiro a vencer o prêmio internacional no Festival de Cannes⁵⁵.

Mesmo com produções fílmicas significativas, as produtoras nacionais não demonstravam capacidade para lançar os filmes nacionais. Exemplo disso foi os 409 filmes lançados no ano de 1942 no país, apenas um era brasileiro (PIZOQUERO, 2020).

Assim com a crescente criação fílmica nacional, fato que não aconteceu no cinema de Ipameri-GO, a inserção e exibição das produções fílmicas de acordo com os noticiários do Jornal Ypameri, ainda registrava um maior volume de filmes estrangeiros.

A partir da década de 1950, os filmes norte-americanos passam a influenciar na produção fílmica nacional com consequências nos costumes, novos padrões e no consumo das grandes cidades, conforme declara Willian Reis Meirelles (2005), “Paródia e chanchada: imagens do Brasil na cultura das classes populares”, quando

⁵⁵ É um festival de cinema criado em 1946, conforme concepção de Jean Zay, e até 2002 chamado Festival international du film, é um dos mais prestigiados e famosos festivais de cinema do mundo. Acontece todos os anos, no mês de maio, na cidade francesa de Cannes. O "mercado do filme" (marché du film) acontece paralelamente ao festival. A primeira edição do festival aconteceu realmente em 1946. O festival não aconteceu em 1948 e 1950 por problemas financeiros. Em 1955, foi introduzida pelo comitê organizador a Palma de Ouro como prêmio principal do evento - antes desta data, ele era conhecido como Grand Prix du Festival international du Film. Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Festival_de_Cannes

da observação da cultura das classes populares, remetendo novamente o Brasil à posição de colonizado cultural, desta vez encantamento pelo sonho da modernidade e fantasia intrínseco ao encanto do cinema.

A partir da ideia de combate ao estrangeirismo defendida por Paulo Emilio Sales Gomes, o cinema desenvolve-se sob uma nova roupagem caracterizada pela brasilidade, evidenciado pelos problemas enfrentados pela população que viviam a margem da sociedade. Além de evidenciar esses problemas, outro fato de reflexão, foi mapear estas produções sendo exibidas na sala de cinema do município de Ipameri. Entender o que foi esse processo de valorização do cinema brasileiro, e em que contexto essa construção foi elaborada, serviu de provocação na construção do próximo tópico.

2.3– Cine Estrela e a Ferrovia: do ápice ao crepúsculo

No ano de 1956, através dos empresários João Estrela Sobrinho e Quergina Jorge Estrela, inaugura-se o Cine Teatro Estrela⁵⁶, localizado em frente à Praça da Liberdade, no centro do município de Ipameri-GO, com 500 cadeiras e 160 poltronas, totalizando 660 assentos, considerada uma das melhores e mais luxuosas salas de cinema do Estado de Goiás. Contava com público local e das cidades vizinhas. As produções fílmicas exibidas mesclavam entre as nacionais e estrangeiras.

Em concordância a este fato Luís Fernando Costa (1999), relata ao Jornal Opção citando que:

5 anos não são e não foram nada afáveis com o Cine Teatro Estrela de Ipameri, cidade localizada 60 quilômetros de Catalão, fundada em 16 de setembro de 1956 com 2 sessões de gala, os filmes de estreia foram Santo Antônio de Pádua e Prisioneiro de Zenda. O Cine Estrela como é conhecido na cidade, ocupou seus 640 lugares disponíveis: 500 embaixo nas cadeiras e 160 no andar superior, “Pensa” como era conhecido.

A construção do Cine Teatro Estrela deu-se com a demolição do antigo Cine São Paulo. Esta mudança não se limitou à transformação física do cinema, representou a mudança dos tempos, a chegada da tecnologia. Representou

⁵⁶ A empresa Cine Estrela de CNPJ 02.117.869/0001-46, fundada em 02/09/1956 e com razão social Joao Estrela Sobrinho, está localizada na cidade Ipameri do estado Goiás. Sua atividade principal, conforme a Receita Federal, é reprodução fílmica, sua situação cadastral até o momento é Baixada. Fonte: <https://cnpj.biz/02117869000146>

sobretudo, um processo de fechamento do cinema nas cidades do interior. A televisão que passou o cinema para dentro de nossas casas, praticamente a custo zero, acabou com o Cine Teatro Estrela e com Cine Éden Ipamerino, que teima em continuar passando na tela de minha memória alguns dos belos momentos de minha meninice⁵⁷.

A inauguração do Cine Teatro Estrela foi destaque de manchete publicada no jornal Ipameri, de acordo com a matéria do dia 15 de setembro de 1956.

Figura 06 – Cine Teatro Estrela, inauguração, 1956.

Cine Teatro Estrela

EMP. JOÃO ESTRELA SOBRINHO

REGULAMENTO

Esta empresa obedecerá rigorosamente as classificações de censura dos films; sendo expressamente proibida a entrada de menores de 5 anos nas sessões noturnas. Quando permitido pela censura, os menores de 12 anos poderão frequentar as sessões acompanhados pelos pais ou pessoas responsáveis.

Não será permitido o ingresso a pessoas que não estejam trajadas decentemente, exigindo-se o uso de paletó ou blusão; só tolerando o uso de camisas sports com mangas compridas e abotoada, nas estações quentes.

Roga-se aos frequentadores não fumar, não acender cigarros após o termino da sessão, não fazer uso de amendoim, evitar chistes ou palavras que ofendam a moral, bem como: evitar conversas em tom alto durante as exibições dos films.

A empresa se reserva o direito de proibir a entrada em seus salões, de qualquer pessoa que julgar inconveniente, não só perante a moral, como também quanto aos trajes, cabendo também o direito de convidar a qualquer um dos frequentadores a se retirarem, quando desobedecerem o presente regulamento. - Só será concedido o desconto de 50% a menores de 10 anos, estudante munido com caderneta legalizada e militares não graduados, fardados. — Por motivo de força maior a empresa poderá alterar o programa anunciado, interromper qualquer de suas sessões sem previo aviso.

INAUGURAÇÃO DIA 16 PROXIMO

Fonte: Jornal Ipameri, 1956.

O extrato acima, além de elencar sobre a data de inauguração da sala de cinema Cine Teatro Estrela, também enfatiza o regulamento sobre a classificação de censura dos filmes e permissão da entrada de crianças. Outro fator elucidado é que a empresa reserva o direito de proibir a entrada de espectadores que julgar necessário.

⁵⁷ Jornal Ipameri, 1991.

No ano de 1957, inaugurou-se o Cine Boa Vista, ficando aberto por aproximadamente 2 anos, de propriedade desconhecida. Acredita-se que pertencia a um grupo de empresários advindos do município de Catalão, que na mesma ocasião tinha aberto uma sala de cinema no referido município. Neste período o número de televisões já era considerável e a demanda por dois cinemas tornou-se inviável financeiramente, o que ainda não afetava o funcionamento e o destaque do Cine Teatro Estrela⁵⁸.

Em concordância a este fato Luís Fernando Costa (1999), relata ao Jornal Opção citando que:

Para se ter uma ideia do sucesso que fazia o cinema, praticamente dois anos depois de sua inauguração em 9 de março de 1958 se abria as suas portas também na cidade o Cine Boa Vista, o filme de estreia foi a Rua dos Conflitos. Ipameri vivia o seu auge, a 1ª cidade do interior goiano a receber energia elétrica, a 1ª possuir uma rádio Xavante AM e em plena década de 50, esbanjava sua importância sendo Cartão Postal do interior de Goiás, ostentando dois cinemas em funcionamento. O Cine Boa Vista alguns anos depois fechou suas portas ao público e o Cine Estrela continuou a sua rotina de sucesso.

Ainda no referido ano acima, de acordo com Silveira (2003, p. 375), houve uma mudança significativa no funcionamento da ferrovia, que passava no município de Ipameri, sendo incorporadas a Rede Ferrovia Federal SA - RFFSA⁵⁹. Mesmo com as mudanças o trem de ferro, além de transportar mercadorias, faziam diariamente viagens de passageiros vindos do município de Araguari até Ipameri.

Nessa viagem, veja lá, você tomava conhecimento, na área do tráfego, da existência do guarda-chuvas ou manobristas do telegrafista, do agente e do chefe de estação. Já na área de tração, dentro do trem, saberia do maquinista, do foguista, do guarda freios e do chefe do trem. Responsável em todo o trajeto da viagem, o chefe do trem, cada vez, picotava as passagens, anunciando, insistentemente, a próxima parada: Iça! Ipameri! Inajá (Jornal Ipameri, 1957)!

Na década de 1960, o cenário de otimismo vivenciado pela sala de cinema Cine Teatro Estrela, constata-se com indícios de que a ferrovia de Ipameri passaria a sofrer por fatores que influenciavam diretamente em seu funcionamento. A linha férrea

⁵⁸ Jornal Ipameri, 1959.

⁵⁹ Era uma sociedade de economia mista integrante da Administração Indireta do Governo Federal, vinculada funcionalmente ao Ministério dos Transportes. Fonte: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/aceso-a-informacao/orgaos-extintos-desestatizados/rffsa/historico-da-antiga-rffsa>

deixa de protagonizar o cenário do meio de transporte, influenciado pela construção da nova Capital, Brasília, iniciando um movimento na construção das malhas rodoviárias, fato que é impulsionado a partir do golpe militar (1964), com a influência direta das montadoras automobilísticas e pela redução dos recursos financeiros destinados para ampliação e manutenção das ferrovias.

Do outro ponto, a sala cinema Cine Teatro Estrela, mantinha suas exibições fílmicas em plena vigor, mesmo com a ocorrência do aumento do número de televisões. Fato que ocasionou a necessidade da implantação de uma torre repetidora, para que as imagens fossem captadas no município de Ipameri. No ano de 1967, tornando manchete no Jornal Ipameri.

Jornal Ipameri, 15 de agosto de 1967.

Direção: João Veiga

Edição: 061

A população ipamerina acompanhou desde o início, as gestões feitas para a instalação em nossa cidade de uma torre repetidora, afim de que pudessemos captar a imagem e som de uma emissora de televisão. Inumeros sacrifícios foram feitos por aqueles que tomaram esta iniciativa de largo alcance para a recreação do ipamerino. Em seguida, ainda graças ao trabalho de meia dúzia de abnegados, conseguimos ter mais um canal de televisão em Ipameri. Para a manutenção de todo este serviço, estipulou-se uma taxa de cinco cruzados novos, que é paga por todo aquele que é proprietário de um aparelho de televisão.

Assim, observa-se que além do custo mensal, o proprietário da televisão dispunha de dois canais, e problemas na transmissão do sinal eram frequentes. Diferentemente a sala de cinema Cine Teatro Estrela, na década referida acima, mantinham esgotados seus ingressos, com apresentações diárias durante a semana e com duas apresentações aos finais de semana. Este cenário permaneceu até a década de 1970, fato elucidado por Luís Fernando Costa (1999), ao Jornal Opção salientando que em 1974, ano que começou trabalhar no Cine Teatro Estrela, foi recorde de público.

No ano de 1975, o Jornal Ipameri destaca a obra realizada com extrema urgência, na Estrada de Ferro Goiás, como medida de prevenção de acidentes e escoamento da safra agrícola.

Jornal Ipameri, 12 de março de 1975.

Direção: João Veiga

Edição: 034

Trilhos de Volta Redonda para a Estrada de Ferro de Goiás

No ano passado, por iniciativa do Diretor Capitão Mauro Borges Teixeira foram trocados trilhos frágeis de 25 e 22 kg/m por trilhos brasileiros, 32 kg/m, resistentes, fabricados em Volta Redonda, numa extensão de 40 quilômetros, ou sejam 20 quilômetros de linha.

Atualmente, continuam as obras de troca de mais 24 quilômetros.

Paralelo a este trabalho vem se desenrolando a troca dos dormentes velhos apodrecidos pelas intempéries, troca que, alias, há muitos anos não era feita sistematicamente, criando uma situação de constante ameaça para as composições. Com tais e outras medidas, a Goiás, se prepara para enfrentar a futura safra que promete ser farta.

O extrato acima, além de evidenciar o descaso em relação a manutenção e conservação das linhas férreas, em especial a Estrada de Ferro Goiás, salienta a importância que tinha para o escoamento dos insumos produzidos no município de Ipameri.

Tanto a sala de cinema Cine Teatro Estrela, quanto a Estrada de Ferro, permanecem como protagonistas em seus seguimentos. A Estrada de Ferro com poucos investimentos, mantinha sua atividade. Do outro lado a sala de cinema permanecia sendo ponto referencial de encontros e de entretenimento. No ano de 1978, o Jornal Ipameri destaca as modificações no prédio e a importância que estas tiveram para seus espectadores.

Jornal Ipameri, 26 de abril de 1978.

Direção: João Veiga

Edição: 049

Cine Estrela - Em nova fase

Alguma coisa está acontecendo com a direção do Cine Estrela: filmes bem escolhidos, programação bem feita. Se o frequentador passar pela porta do edifício saberá imediatamente qual o filme do dia e não precisará esquadrihar ponto por ponto até descobrir, quando descobria, a palavra de hoje bem pequenina num caminho do quadro. Mesmo na rua, em pontos principais da cidade o anúncio se encontra a vista de todos. Outra novidade que apoiamos inteiramente, foi a abertura da porta da frente a fim de facilitar a saída dos frequentadores da primeira sessão, porque meus amigos, aquela saída, lentamente, arrastada, exclusivamente pelo corredor polones era mesmo de margar.

Com uma programação de destaque, com modificações significativas que outrora agradou os espectadores, a sala de cinema Cine Teatro Estrela consolidava no final da década de 1970, seus 24 anos de abertura, com pleno sucesso de público

e de boas exibições fílmicas. Diferentemente, na década de 1980, já com a expansão da televisão, surgimento de canais pagos e videolocadoras, o público ausenta-se das salas de cinema, iniciando o processo de declínio do Cine Teatro Estrela.

Assim André Gatti (2000), “Enciclopédia do Cinema Brasileiro”, assinala que na década de 1980, os números referentes ao cinema de um modo geral entram em queda livre. Consoante a Gatti, Heffner (2000, p. 481) observa que as estatísticas para o período compreendido entre 1974 e 1985 apontam a maior queda de público na história das salas. A recuperação será sentida no início da década de 1990 com a substituição das antigas salas pelas multissalas dos shoppings.

A partir da década de 1980, o Cine Estrela, compartilhava da concorrência desenfreada das locadoras de fitas cassetes⁶⁰, refletindo diretamente na diminuição da venda de ingressos, mas permanece em funcionamento até meados de 1990, o Cine Estrela ainda permanece aberto por um único motivo, a exibição de filmes pornográficos, o que contribuiu para o afastamento das famílias de postura conservadora.

Diante deste, Breno Berlingeri (2016) “Videolocadoras: um ramo em extinção”, no Brasil, com o lançamento de videocassetes nacionais, em meados de 1984, videolocadoras e lojas do ramo passaram a se tornar extremamente populares, como sólidas oportunidades de negócio. O aumento do número de videolocadoras foram substanciais visto que no município de Ipameri, ainda na década de 1980, tinham 3 locadoras. De acordo com a pesquisa sobre as locadoras, os filmes vinham diretamente de São Paulo, através de ônibus. O valor pago pelas fitas, eram determinados pelas produtoras de acordo com o alcance de sucesso do filme. O papel das videolocadoras é mais profundo, carregando uma função de interação, entre os clientes e os funcionários.

Assim Felipe Cruz da Costa (2007), “A pirataria e o declínio do mercado de videolocação”, as videolocadoras tiveram seu auge até parte dos anos 90, quando do surgimento dos DVDs (Digital Versatile Discs), embora possuindo

⁶⁰ A fita cassete ou cassete audio, compact cassette ou simplesmente cassete é um padrão de fita magnética para gravação de áudio lançado oficialmente em 1963, invenção da empresa holandesa Philips. Em português, também é abreviado como K7. O cassete era constituído basicamente por 2 carretéis, a fita magnética e todo o mecanismo de movimento da fita alojados em uma caixa plástica. Isso facilitava o manuseio e a utilização, permitindo que a fita fosse colocada ou retirada em qualquer ponto da reprodução ou gravação sem a necessidade de ser rebobinada como as fitas de rolo. Com um tamanho de 10 cm x 7 cm, a caixa plástica permitia uma enorme economia de espaço e um excelente manuseio em relação às fitas tradicionais. Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Fita_cassete

maior qualidade e capacidade de armazenamento, trouxeram um dos primeiros fatores que, mais tarde, teriam influência direta no declínio desse mercado: a popularização das cópias ilegais.

Pode-se afirmar que tanto o comércio legal (videolocadoras) e o comércio ilegal (pirataria), invadiram o mercado nacional, causando prejuízos e afetando diretamente na venda dos ingressos das salas de cinema. Além disso, a ascensão da televisão aberta também corroborou com o fechamento das salas de cinema. Fato elucidado por Luís Fernando Costa (1999), relatando ao Jornal Opção que:

O que assistimos na década de 80 foi um desinteresse ainda maior por parte do público para com o cinema devido a ascensão da TV. Sem grandes atrações e com a falta de público, o Cine Estrela resistiu até quando pode. De 86 a 89 a crise cinematográfica generalizou em todo país, isso fez com que a maioria das salas de cinema do interior fechassem. Foi tão acentuada a crise que até mesmo cinemas das capitais também em cessaram seus trabalhos, os longas metragens convencionais eram muito caros e não havia interesse corporativo quase nenhum por parte das empresas distribuidoras em facilitar esses filmes para as exibições, isso fez com que a maioria desses cinemas que viviam aos trancos, exibissem somente fitas baratas de sexo e Karatê.

Assim, Luís Fernando Costa (1999), “Jornal Opção”, faz o apontamento sobre o controle das produções fílmicas desta época, quais eram realizadas por fiscais de filmes⁶¹, acompanhavam junto às bilheterias, tendo controle do número de ingressos vendidos. Os filmes permaneciam nas salas de cinemas por duas semanas e retornavam para as produtoras, localizadas em São Paulo. A porcentagem cobrada pelas produtoras variavam de 30 a 50 por cento do número total de ingressos vendidos.

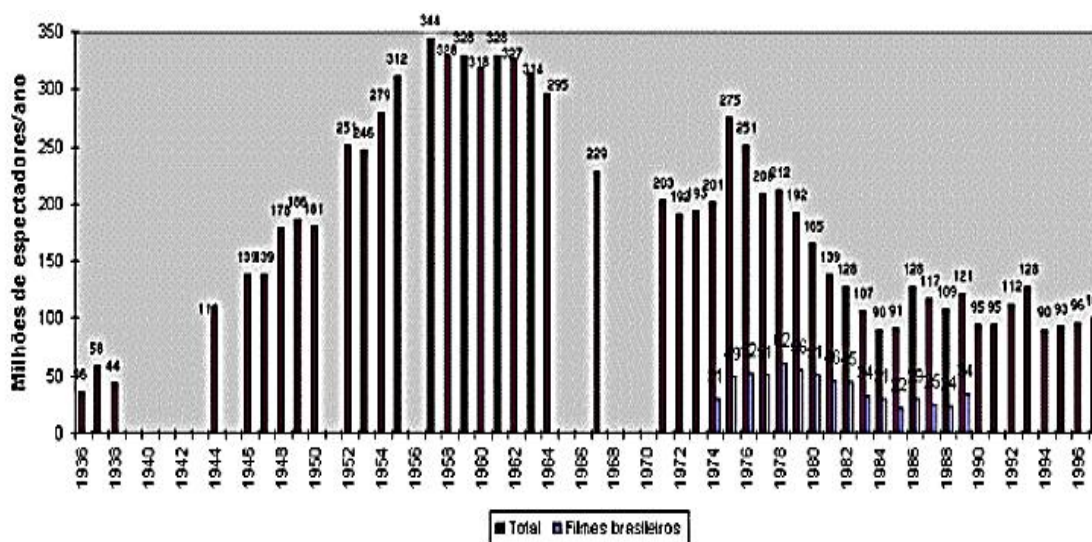
O cenário imposto pelas produtoras, não contribuía com a permanência das salas de cinema. O Cine Teatro Estrela foi impactado diretamente por essas imposições, levando ao seu declínio, e posteriormente seu fechamento. Fato também vivenciado por outras salas de cinema.

A tabela a seguir apresenta a evolução do número de salas de cinema no Brasil desde as décadas de 1930 a até 1990. Como é natural, o número de salas acompanha

⁶¹ Eles faziam o controle de quantas pessoas entravam nas salas, com o auxílio de um contador manual. Depois de conferido pelo responsável do cinema, os dados coletados pelos Fiscais eram apresentados a produtora para a devida cobrança da porcentagem no resultado da bilheteria do cinema. Fonte: <https://www.museumazzaropi.org.br/os-fiscais-de-filme-do-mazzaropi/>

as tendências do público, pois do número de espectadores depende o funcionamento e a viabilidade financeira.

Tabela nº 2 – Público nos cinemas – 1937 a 1997



Fonte: Ancine. Economia da Cultura. Secretaria para o Desenvolvimento audiovisual – 1995.

O gráfico evidencia que na década de 1960 atingiu o maior número de salas de cinema no Brasil, respectivamente as salas foram diminuindo. Nota-se que no final da década de 1990, de acordo com o gráfico, há uma queda brusca do número de espectadores nas salas de cinema no Brasil, fato que leva ao fechamento de inúmeras salas, principalmente nas cidades interioranas e o município de Ipameri não ausentou-se desse processo. Com a ausência de público, a sala do Cine Estrela não tinha recursos suficientes para a sua manutenção e ainda acumulava dívidas com as produtoras.

Sendo assim, o Cine Estrela fechou suas portas. Nas seguintes fotos, evidencia-se a diferença entre o Cine Teatro Estrela da década de 1970 e da década de 2000.

Figura 07 – Cine Teatro Estrela, 1970.



Foto: Luís Fernando Costa – Média Studio – 2013

Figura 08 – Cine Teatro Estrela, 2000.



Foto: Luís Fernando Costa – Media Studio – 2013 -

Em ambas as fotos o Cine Estrela está rodeado de comércios diversos. Na década de 1970 o Cine Estrela gozava de sua plena atividade comercial, com público fiel e sessões diárias. O que nota na foto do ano 2000 é um espaço em ruínas, de total abandono e de perigo para a população, pois além das estruturas apresentarem rachaduras e queda de parte de seu telhado, há um acúmulo de água parada, causando a incidência do aparecimento de foco do mosquito da dengue.

De acordo com Luís Fernando Costa (1999), Jornal Opção:

A última sessão exibida aconteceu na noite de 19 de fevereiro de 1990, o filme foi *Garotas Libertinas*, o público 8 pagantes. O ciclo que durou longos e bons anos divertindo, alegrando, emocionando e causando aquele frisson aos ipamerinos terminou naquela melancólica e triste noite de fevereiro.

O município de Ipameri, que antes era referência pela chegada do trem de ferro e do cinema, passou a agonizar a partida de ambos. As dificuldades do setor cinematográfico aumentaram a partir do momento que outros setores ampliaram as opções de lazer para o público, com serviços voltados para os lares, televisão a cabo, computadores, videogames e com aumento da mobilidade da população resultante de um maior número de veículos particulares, aumentando as opções de lazer disponíveis para os indivíduos de todas as camadas.

No início da década de 1990, as ferrovias foram privatizadas, e o transporte de passageiros deixou de existir. Encerrava-se um ciclo de praticamente 100 anos. As estações foram em sua maioria abandonadas, sobrando apenas as ruínas, como lembranças ou em alguns casos invadidas por moradores locais.

Diante deste conclui-se que o cinema chega ao município de Ipameri junto com a energia elétrica e a ferrovia, trazendo novas oportunidades de negócios, novos moradores, predominantemente urbanos, comerciantes, técnicos, artesãos e operários. Com a construção de Brasília, a linha férrea deixa de protagonizar o cenário do meio de transporte, iniciando um movimento na construção das malhas rodoviárias, fato que é impulsionado a partir do golpe militar (1964), com a influência direta das montadoras automobilísticas e pela redução dos recursos financeiros destinados para ampliação e manutenção das ferrovias. A partir da década de 1980, o Cine Estrela compartilhava da concorrência desenfreada das locadoras de fitas cassetes, refletindo diretamente na diminuição da venda de ingressos, mas permanecendo em funcionamento até meados de 1990.

No próximo capítulo conduzida uma revisão, valendo-se de fontes como: análise de documentos e projetos de leis na Câmara Municipal de Ipameri-GO. A decadência da última sala de cinema de Ipameri-GO e o findamento da linha férrea, o símbolo da modernidade, ainda estão expostos na memória coletiva da sociedade, visto que a frente do prédio da sala de cinema ainda permanece intacta, rememorando o passado, na perspectiva de transformações do presente, vislumbrando o futuro. O discurso da prosperidade é referenciado em discursos políticos, ausentando-se de leis, com a intenção de adquirir o espaço e restaurá-lo.

CAPÍTULO 3 – A ESTRELA CAIU E O TREM PARTIU: A EFERVESCÊNCIA CULTURAL QUE PERMANECEM NA HISTÓRIA.

O município de Ipameri, não diferencia sobre à preservação do estilo de vida tranquilo num cotidiano que apresenta peculiaridades interioranas, como por exemplo, os vizinhos se conhecem pelo nome e sobrenome, as casas com muros baixos e com crianças brincando na rua. A exemplo de tantos outros elementos e conjunturas sociais, o cenário social, político e econômico, a localidade, por sua vez passou por um processo de transformações que, conseqüentemente, culminaram em transformações sociais diversas, mas espírito interiorano da cidade permanecem ileso.

Se por uma lado, a região sudeste do estado de Goiás beneficiou-se das novas condições por causa da posição intermediária entre Brasília e o Triângulo Mineiro, em especial, o município de Catalão que, tornou-se referência nacional da pecuária e reforçando os vínculos com São Paulo, além da notável expansão do setor de mineração, a partir da década de 1960. Em contraste o município de Ipameri, testemunhou o fechamento da sala de cinema Cine Teatro Estrela e a privatização da ferrovia, ficando à margem desse processo. A localização geográfica que beneficiaria a cidade na década de 1910, agora se torna uma objeção, pois estava fora da malha rodoviária principal. Um indeterminado número de empresários locais e estudantes buscaram novos rumos, os primeiros buscaram novos mercados, a outra formação acadêmica.

Desta forma, a partir da década de 1990 a economia urbana perdeu ânimo com o enfraquecimento do comércio, a redução da rede bancária e a perda de vitalidade do mercado imobiliário. No meio rural muitas propriedades se fragmentaram, transferidas para novos proprietários oriundos de Minas Gerais e São Paulo.

Com efeito disso, o levantamento do Instituto Brasileiro de Geográfico Estatístico (IBGE), ilustra que, entre 1950 e 2000, a população do município cresceu 34%, enquanto o município vizinho Catalão aumentou 260% e o total da região sudeste 152%. Diante disso, Catalão cresceu mais que o conjunto da região refletindo esse processo. Além disso, excetuando-se Catalão e Ipameri, nenhum outro município do sudeste obteve aumento populacional nesse período. Pode-se afirmar que, a reorganização da economia desse período refletia diretamente nos índices estatísticos.

Assim, as mudanças foram rápidas e de difícil absorção pela população ipamerina e teve um sentimento de perda, atrelado a suposta inépcia do poder público. Entre os populares, o termo “Ipameri a cidade que já teve”, tornou-se um senso comum entre as falácias de parte da população. Esse sentimento de ausência é constatado com o fechamento da sala de cinema e com a desativação da estação ferroviária. A reflexão sobre a transcendência das ferrovias está ligada na construção e transformação que esta proporcionava aos municípios os quais os trilhos de ferro alcançavam.

A partir dessa cognição, objetiva-se, elucidar as possíveis mudanças na dinâmica desse elemento moderno numa cidade que, ao seu tempo, se constituía de novos aspectos que acenavam para um suposto retrocesso, a partir da década de 1990.

Nesse sentido Bruno Carvalho (2000), em seu livro, “Cidade Porosa”, evidencia a capacidade de deslocamento em alta velocidade, possibilitou uma nova compreensão do espaço vivido, agora muito menos restrito, ausentando-se da ferrovia, o fechamento da sala de cinema, esse processo de deslocamento e fluidez da população, aparentemente torna-se obsoleto. O que antes representava um processo de modernidade, o trem de ferro e a sala de cinema, com a ausência de ambos, parte da população, se viu diante de um processo de desconstrução, estagnação econômica, cultural e social.

Esse sentimento não difere de tantas outras cidades interioranas, em especial a cidade de Ipameri, que vislumbrou um processo de modernização, com a vinda da ferrovia e do cinema, mas que ao longo do tempo, não perdurou.

Diante deste, Joaquim Paulo Rios Delphim (2015), “Por uma memória cinematográfica nos trilhos da ferrovia: o trem na tela do cinema”, afirmar que no início do século XX, a ferrovia, assim como o cinema, teve grande influência na nova constituição social e nas mudanças que aconteciam no modo de vida dos indivíduos, tanto os que moravam nas grandes cidades, quanto os que ainda habitavam o interior.

Ao final do século XX, na década de 1980, o Brasil estava diante de um cenário político extremamente delicado, saía de um regime militar golpista, opressor, com a economia instável, e iniciava um processo democrático, com a elaboração de uma Nova Constituição, que entrou em vigor no ano de 1988. Com a Constituição em vigor, alguns setores sofreram alterações e o processo tecnológico influenciou, diretamente,

com o fim das salas de cinema nos municípios interioranos e na privatização das linhas férreas.

Com problemas estruturais, falta de incentivo público, a linha férrea, que agora estava sob a supervisão privada, passou a funcionar como meio de escoamento de uma pequena parte da produção agrícola e carregamento de areia para Brasília. Assim, apesar da perda dos vestígios que revigoram o “tempo da linha férrea”, o espaço da estação perpetua nas lembranças de boa parte da população da cidade. Tanto a estação, hoje restaurada, quanto às ruínas do cinema, permanecem a ser retratado como símbolo do progresso, de possibilidade de desenvolvimento e como ponto de encontro, lugar de esperança e entretenimento na lembrança dos moradores da cidade.

Nessa conjuntura, será discutido no próximo tópico, os fatores que condicionam o impedimento do recolhimento ao patrimônio público, referentes aos equipamentos que ainda estão localizados no antigo Cine Teatro Estrela. Diferentemente dos equipamentos da usina hidrelétrica e da restauração da Estação Ferroviária.

3.1– Estação ferroviária e usina hidrelétrica tornam-se Patrimônio Histórico de Ipameri. Mas e o cinema?

Na perspectiva do reconhecimento e recolhimento ao patrimônio público histórico, os equipamentos que ainda estão localizados no antigo Cine Teatro Estrela, em estado de deterioração, poderia ter o mesmo fim, que tiveram os equipamentos da usina hidrelétrica e da restauração da Estação Ferroviária.

De acordo com Pedro Paulo Funari e Sandra de Cássia de Araújo Pelegrini (2006), Patrimônio Histórico e Cultural, com a ampliação do conceito de “patrimônio” na década de 2000, foi criado um novo instrumento de preservação, o Registro de Bens Culturais de Natureza Imaterial. Isso gerou a necessidade, por parte do IPHAN, da criação do Livro de Registro dos Saberes, Livro de Registro das Formas de Expressão, Livro das Celebrações e o Livro dos Lugares. Esse livro apresenta um levantamento histórico do tema, discute as diferentes ideias que estão relacionadas ao patrimônio, como os bens que podem ser deixados como herança e patrimônio imaterial inestimável que compõe o patrimônio individual.

Em consonância, pode-se afirmar que os equipamentos da sala de cinema Cine Teatro Estrela, fazem parte do patrimônio individual. Sim, patrimônio individual, que

perpetua ao longo de décadas, como referencial de modernidade e de entretenimento dos espectadores. Salientando como ponto de diversão e encontros.

Neste sentido, na década de 2000, inicia-se o Projeto Estação de Goiás, com a finalidade da restauração da antiga Estação Ferroviária de Ipameri. De acordo com a manchete do Jornal Ipameri, circulado no ano de 2001, relata:

O projeto Estação Goiás que tem como órgão geral de coordenação AGEPEL (Agência Goiana de Cultura Pedro Ludovico), através de Maria Amélia, sua coordenadora a nível regional e nós como coordenadora Municipal está elaborado e sua consolidação dar-se-á através das ações das quais se incumbiu a Associação Cultural Ente Rios. O projeto Estação Goiás busca a revitalização das antigas estações ferroviárias e propõe um passeio turístico aos fins de semana (sábados e domingos) com um itinerário de Senador Canedo a Catalão. Porque mantivemos uma busca incansável junto ao Governo do Estado e a Presidência da AGEPEL e principalmente porque Ipameri apresentou requisitos básicos para tal, o evento que é de nível nacional ficou sediado em Ipameri. Conforme extensa e rica programação divulgada, acontecerão inúmeros eventos culturais e folclóricos, com representações de todos os municípios envolvidos, nos próximos dias 31 de maio, e 1º e 2º de junho próximos. A restauração do prédio da antiga estação ferroviária, o atual Centro de Tradições e Cultura, onde funciona a Biblioteca João Veiga, será o grande palco do evento desses dias. E a feira de artesanato e apresentações folclóricas dos municípios a grande oportunidade de interação e novas parcerias de trabalho. O comércio da cidade será beneficiado nesses dias em que todos os leitos de hotéis estão reservados, ao mesmo tempo em que os restaurantes e lanchonetes da cidade terão a oportunidade de revelar suas qualidades a um público da própria cidade e um outro grande público de outras localidades. A presença do ex governador Mauro Borges Teixeira será a presença da história viva da Estrada de Ferro na região. Particularmente agradeço à AGEPEL pelo voto de confiança em conceder-me a honra de coordenar o projeto aqui em Ipameri e também agradeço à Associação Cultural Ente Rios, que através de sua Diretoria Executiva e Conselho Fiscal, encamparam o evento, colaborando com o nosso trabalho que é de idealismo e de resgate da cultura e patrimônio histórico de nossa cidade. Escreve a vereadora do município de Ipameri, Patrícia Guimarães.

O projeto foi um marco na restauração e preservação das Estações Ferroviárias, em especial a Estação Ferroviária de Ipameri, tornando-se patrimônio histórico público. Infelizmente o projeto não foi executado em sua plenitude, os passeios aos finais de semana não aconteceram. A presença do ex governador Mauro Borges Teixeira, foi referenciada no extrato acima, por ter sido ao longo de anos, o responsável pela linha férrea desta região. Assim, a restauração seguiu nos moldes da década de 1920.


De acordo com Alessandra Baltazar (2011), "Patrimônio cultural: técnicas de arquivamento e introdução à Museologia", discorre, o patrimônio histórico e cultural manifesta-se na forma física e também nas expressões imateriais, como o carnaval,

a festa junina, bem como nas demais celebrações, acontecimentos e tradições da cultura popular, podendo ser classificado de acordo com a sua categoria e o valor que lhe é atribuído. Em suma, o patrimônio é o conjunto de todos os bens, materiais ou imateriais, que, pelo seu valor próprio, devem ser considerados de interesse relevante para a permanência e para a identidade da cultura de um povo.

Em concordância, a preservação e valorização dos meios históricos, são essenciais para que gerações atuais e próximas, entendam o processo histórico em que consistem, em especial o município de Ipameri. Diante deste, prolonga-se a provocação no sentido de referenciar, que na década de 2010, parte da Estação Ferroviária, foi transformada em Museu Municipal. A Estação Ferroviária de Ipameri, mantém-se seu espaço externo preservado, e em seu interior, foram colocados objetos antigos, livros de historiadores locais, jornais do início da década de 1910 até a década de 2010. Em parte deste espaço, destinou-se para a Sala da Usina Hidrelétrica, montando-se os equipamentos da década de 1940, os quais foram retirados da antiga usina do Rio do Braço, sendo restaurados e pintados nas cores originais.

O processo de Tombamento da Usina Hidrelétrica, deu-se na década de 1990, de acordo com a Lei de número 428, de 07 de novembro de 1990. Registra-se que Câmara Municipal de Ipameri, Estado de Goiás, aprova e eu, prefeito municipal, sanciono a seguinte lei:

Figura 09 – Lei nº 428, Faz Tombamento, 1990.


 Estado de Goiás
Prefeitura Municipal de Ipameri
 IPAMERI - GO.

LEI Nº 428, de 07 de novembro de 1 990

"FAZ TOMBAMENTO"

A CÂMARA MUNICIPAL DE IPAMERI, ESTADO DE GOIÁS, APROVA E EU, PREFEITO MUNICIPAL, SANCIONO A SEQUINTE LEI:

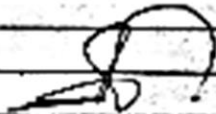
Art. 1º - Passa a fazer parte do Patrimônio Histórico-Cultural do Município de Ipameri, a USINA DE VAI-DEM com todos os seus pertences.


Art. 2º - Por esta Lei de Tombamento, fica proibida a descaracterização, a alteração, o desmonte, a substituição de qualquer ordem competindo ao Poder Público Municipal a fazer a devida conservação e manutenção dos maquinários e da área ecológica daquela Usina.

Art. 3º - Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º - Revogam-se as disposições em contrário.

GABINETE DO PREFEITO, aos 07 dias do mês de novembro de 1990


 DR. WILSON GERALDO SUGAI
 PREFEITO MUNICIPAL


 DR. JAMAR CORRÊA DAMASCO
 SECRET. ADMINISTRAÇÃO

Fonte: www.camaraipameri.gov.go.br

O processo de Tombamento da Usina Hidrelétrica, deu-se movido pela Câmara Municipal e sendo sancionada pelo Poder Executivo, pelo Prefeito Wilson Geraldo Sugai, (1989 – 1992).

A mudança de localidade dos equipamentos da antiga Usina Hidrelétrica, aconteceu, movido pelo construção no então, Museu Municipal, denominado de Adolvando Carlos de Alarcão, de acordo com a Lei Municipal número: 3.276/2019, de 16 de dezembro de 2019, autoriza o Poder Executivo Municipal a instituir o Museu Municipal e dá outras providências, sendo sancionada pela prefeita Daniela Vaz Carneiro (2017-2020). Após a conclusão do Museu Municipal, foi feito o traslado dos equipamentos da antiga Usina Hidrelétrica, de acordo com a Lei Municipal número: 3.300/2020, de 06 de abril de 2020, que em seu Artigo primeiro, fica autorizado o traslado do maquinário a antiga “Usina do Vai-Vem”, e todos os seus pertences constituídos de peças específicas, situados nas imediações do Povoado 127, Município de Ipameri, para o Museu Municipal “Adolvando Carlos de Alarcão”, situado no Prédio da Antiga Estação Ferroviária de Ipameri, sancionada pela prefeita Daniela Vaz Carneiro (2017-2020).

Assim constata-se que o processo de Tombamento e deslocamento dos equipamentos da Usina Hidrelétrica deu-se de acordo com o processo de leis elaboradas pela Câmara Municipal de Ipameri e sancionadas pelo representante do poder executivo, de acordo análise na Biblioteca na Câmara Municipal de Ipameri e através de seu site oficial, no sentido de encontrar projetos de leis, que mencionam a sala de cinema de Ipameri ou de seus equipamentos, em especial do Cine Teatro Estrela, em torná-los patrimônio histórico, fato que, não foi mencionado nos registros analisados.

Portanto, Carlos Alberto Cerqueira Lemos (1981), “O que é patrimônio histórico”, salienta que mesmo diante de inúmeros problemas, inicia-se um processo de lei, a partir da década de 1920, de proteção ao patrimônio cultural e colocou-se entre os bens preserváveis:

[...] as cimalkhas, os forros arquitraves, portas, janelas, colunas, azulejos, tetos, obras de marcenaria, pintura, murais e quaisquer ornatos (arquitetônicos ou artísticos) que possam ser retirados de uma edificação para outra (LEMOS, 1981, p. 36).

De acordo, com esta afirmação, os equipamentos do antigo Cine Teatro Estrela, o qual não funciona mais, poderia ser remanejado para um outro local. Sendo mantido sob a responsabilidade do poder público, pela a sua manutenção e proteção,

ficando a mostra ao público. Porém, Funari e Pelegrini (2006, p. 50), Patrimônio Histórico e Cultural, observa-se que:

As políticas de incentivo fiscal voltadas para a cultura reforçaram essa ampliação da noção dos bens a serem preservados. Conhecida como Lei Sarney, esta constitui um impulso significativo no âmbito da proteção do patrimônio, mas propiciou o desenfreado desenvolvimento do marketing cultural, que se consolidou nos anos 1990. As políticas de preservação adotadas no Brasil daquele período sucumbiram à noção de “cidade-espetáculo”, ou seja, a transformação de cidade histórica em objeto de consumo.

Em discordância a este fato, o patrimônio público deve ser referenciado, de fácil acesso, e levado ao conhecimento dos indivíduos. Usar de espaços culturais, como fonte de renda ou mesmo de incentivo para o turismo, estimula a promulgação, preservação e participação da população, sendo assim valorizado o trabalho de historiadores e memorialistas. Enfim, o processo que abarcou a Estação Ferroviária e os equipamentos da antiga Usina Hidrelétrica, não foi mencionado nos processos de leis e decretos analisados na Câmara Municipal de Ipameri.

Diante deste, nota a ausência da sala de cinema de Ipameri, como patrimônio histórico, causa-se um desconforto no sentido da desvalorização, desta que, foi um referencial de modernidade no início do século XX, juntamente com a usina hidrelétrica e a estação ferroviária.

Diante desta perspectiva, o próximo tópico enfatiza o processo de perda, substanciado a partir da década de 1990, pretende-se dividir o município de Ipameri, entre a “cidade com o trilho de ferro e o cinema”, com a percepção de modernidade e “cidade sem trilho de ferro e sem o cinema”, com a percepção do atraso econômico.

3. 2– O cinema e o trem de ferro: a história ausente dos livros.

Partindo da percepção, onde explora essa ideia de profundamente e introduz a reflexão de ‘porosidade’ como um desafio fundamental e direto à noção da ‘cidade dividida’ (CARVALHO, 2019), pretende-se dividir o município de Ipameri, entre a “cidade com o trilho de ferro e o cinema”, com a percepção de modernidade e “cidade sem trilho de ferro e sem o cinema”, com a percepção do atraso econômico.

Esse processo de perda, substanciado a partir da década de 1990, no imaginário popular, como uma ruptura do progresso e a passagem ao regresso. O

termo “Ipameri, a cidade que já teve”, parte deste conceito de perdas ao longo do tempo. Nota-se que os espaços de encontros, produziam uma interação cultural. Sim, esse espaço, o Cinema e a Estação Ferroviária, eram responsáveis por essa interação. A inexistência destes espaços, não anula a relevância do município de Ipameri, pois surgem novos espaços que a mesma finalidade.

A porosidade que, ao mesmo tempo, separa e conecta (CARVALHO, 2019), a Ipameri com o trilho de ferro e o cinema, está conectada a Ipameri com as novas tecnologias, com as novas empresas, com o fortalecimento do agronegócio e das universidades. A cidade nova, que era um lugar de encontros, de modernidade, para um determinado grupo é motivo de despontamento para outra parte.

O município de Ipameri vislumbrava um processo de modernidade com a chegada do trem de ferro e o cinema, fato exemplificado e destacado nas obras relacionadas à história de Ipameri. Tendo como destaques as empresas dos imigrantes recém-chegados, montagem da hidrelétrica, agências bancárias, as casas de arquitetura da Art decô, ausentando-se dos problemas sociais, falta de moradia, aumento da violência, desmatamento e desvio dos córregos ao longo do percurso da linha férrea, mortes oriundas das construções férreas, sejam por doenças ou acidentes e privação de universidades.

Ao longo do século XX, a ineficácia de projetos voltados para o acolhimento dos habitantes oriundos de lugares distintos, a falta de planejamento estrutural do crescimento urbano, fato que, alonga-se até a década de 1990, com bairros que não eram interligados, ou seja, a linha férrea cortava a cidade e não havia acesso por ruas, eram “trieiros”⁶². Em outros casos os bairros eram interligados através de pinguelas⁶³.

Para deslocarmos até o centro ou para ir ao Colégio CEPEM, tínhamos que atravessar por “trieiros” e “pinguelas”, a cidade era cortada pelo trem de ferro e o poder público não se preocupava em resolver os problemas dos bairros. Somente na década de 1990, quando o então Prefeito Wilson Sugai, construiu um acesso interligando o centro com o bairro Vila Estrela. Recordo que tal obra casou um desconforto na população do centro, alegando que o índice de acidentes iria aumentar. Ao longo dos anos, infelizmente aconteceu alguns acidentes, tendo inclusive vítimas fatais. Fato que ocorre por imprudente ou falta de cuidado. O acesso deu ao povo da Vila Estrela dignidade. (Jornal Fragmentos da história de Ipameri, 2003).

⁶² Pequena estrada feita para só uma pessoa ou animal passar. Fonte: <https://www.dicionarioinformal.com.br/significado/trieiro>

⁶³ Peça de madeira atravessada sobre um leito de água para servir de ponte. Fonte: <https://www.dicio.com.br/pinguela/>

Nota-se que, a Ipameri com o trem de ferro e o cinema, era uma cidade periférica. Havia um distanciamento entre a Ipameri do “centro”, planejada, com casas de arquitetura da Art decô, com os bairros afastados, com problemas estruturais, que não são mencionados nos livros analisados sobre a história de Ipameri.

Diante deste, Jéssica Rossone (2018), “Cidade, modernidade e identidade na era das ferrovias”, contrariando tal resistência, observa-se que uma maneira pertinente de integrar as investigações sobre a modernidade é debruçar-se sobre o advento das ferrovias e sobre as transformações decorrentes de tal advento no que se refere à constituição e conformação de cidades, bem como de configurações sociais, além do silenciamento ou do esquecimento de memórias e identidades em função da emergência tecnológica ferroviária.

Desta forma, Edward Palmer Thompson (1981), “Experiência: o termo ausente. A miséria da teoria ou planetário de erros”, as formas simbólicas são produtos contextualizados, que têm capacidade, e têm por objetivo, dizer alguma coisa sobre algo. Essa fase da análise está preocupada com a organização interna das formas simbólicas, com suas características estruturais, seus padrões e relações, servindo, para a construção do campo-objetivo. Há muitas maneiras de conduzir a análise formal ou discursiva, de acordo com o objeto e com as circunstâncias de investigação.

Dessa forma, os autores (Veiga, 1994 e Costa, 1974), descrevem sobre a história de Ipameri, preocupam em reconhecer que a impulsividade do centro urbano é fundamental para o futuro dinamismo cultural da cidade. A perspectiva predominante são os bairros afastados, pois apresentam problemas que precisam de solução, sendo excluídos como agentes produtores da história.

Portanto, houve uma ausência nos Jornais sondados, relativos as publicações e artigos que mencionam, sobre a privatização da ferrovia, abandono das estações e o fechamento da sala de cinema “Cine Estrela”.

Nessa conjuntura, será discutida no próximo tópico a crise perspectiva do recolhimento ao patrimônio público dos equipamentos que ainda estão localizados no antigo Cine Teatro Estrela, assim como foram feitos com os equipamentos da usina hidrelétrica e da restauração da Estação Ferroviária.

3. 3 – O Cine Teatro Estrela: ausente do patrimônio público.

A partir da década de 1990, após seu fechamento, inicia-se o processo de deterioração do Cine Teatro Estrela. Portanto, com a ausência de manutenção e conservação, seu telhado foi ao chão, as poltronas e cadeiras entraram em processo acelerado de decomposição e as máquinas de origem alemã, passaram à servirem de ninho aos pombos.

A pesquisa foi norteadada, referenciando além do município de Ipameri, outros municípios que tiveram suas salas de cinema fechadas. O processo da pesquisa visou detalhar que este fenômeno ocorrido durante a década de 1990, com o fechamento do Cine Teatro Estrela, não foi fato exclusivo de Ipameri. Em concordância, diversas cidades interioranas também passaram pelo mesmo processo de fechamento.

Neste contexto, Maria Eduarda Romagna (2022), “A cidade de (e sem) cinema”, enfatiza:

“Luz, câmera, ação!” Essas são palavras que a pequena cidade de Garibaldi, onde cresci, na Serra Gaúcha, está acostumada a ouvir. O município é considerado por muitos cineastas brasileiros como uma cidade de cinema. Já foi cenário de diversos filmes, como *Real Beleza* (2013), do diretor gaúcho Jorge Furtado, *O Filme da Minha Vida* (2015), de Selton Mello, e o premiado *O Quatrilho* (1995), de Fábio Barreto. Além disso, também recebeu novelas “globais”, como *Além do Tempo* (2015) e diversas produções publicitárias. Tudo isso com um charme característico do interior: ruas e prédios históricos e paisagens naturais típicas da Serra. Apesar de sua fama como paraíso cinematográfico, os moradores não têm salas de cinema na cidade há mais de 20 anos.

Como ocorrido em parte do Brasil, o município de Garibaldi⁶⁴ do estado do Rio Grande do Sul, com população de aproximadamente 35 mil habitantes, sendo destaque e protagonista de obras fílmicas e novelas, agoniza o fechamento de seu cinema a mais de duas décadas. O que também ocorre nas cidades vizinhas de acordo com a reportagem estampada pelo *Jornal do Pioneiro*, de maio de 1994.

A 7ª Arte some na região

O drama dos cinemas de toda a região não é muito diferente. Das três casas de Bento Gonçalves, resta apenas o Cine Marcopolo. O Cine Aliança fechou há quase dez anos e o Cine Ipiranga apenas acumula pó na tela e equipamentos. Na vizinha Garibaldi, cidade de 35 mil habitantes, sobrevive o

⁶⁴ Município com características peculiares. Colonizado por imigrantes italianos, teve forte influência da cultura francesa, transmitida pelas congregações religiosas de origem francesa, responsáveis pela educação dos habitantes, durante décadas. Além disso, veio a receber o aporte dos sírio-libaneses, no que diz respeito ao comércio. Esses são alguns dos fatores que contribuíram para a Garibaldi de hoje. Um município com diversidade econômica e cultural, rico de história e memória. O núcleo surge por ato de 24 de maio de 1870. Fonte: ibge.gov.br

Cine REX Populi. (Atualmente encontra-se fechado). Em Carlos Barbosa, a alternativa foi montar uma sala de projeção no antigo prédio da Estação Ferroviária, já desativo. Funcionou. Nas cidades de Vacaria e Farroupilha os cidadãos não sabem o que é uma sessão de cinema há pelo menos oito anos, a menos que se desloquem para outros municípios. Em Flores da Cunha o único cinema existente fechou em meados de 80 para ceder lugar a uma agência do Bradesco. Em São Marcos não foi diferente. Em algumas localidades, porém ainda é possível encontrar algumas salas, mantidas ao estilo Cinema Paradiso. Em Guaporé, o Cine Guaporé resiste com sessões esporádicas aos finais de semana, onde os últimos cinéfilos de uma população de aproximadamente 30 mil pessoas ainda podem cultivar o gosto pela sétima arte.

Fonte: Jornal Pioneiro – Rio Grande do Sul, 1994.

O extrato acima, faz referência as cidades gaúchas que não resistiram a diminuição do número de sessões e a queda brusca de espectadores. Outro fator emblemático foi do município de Carlos Barbosa, para evitar o fechamento da sala de cinema, utilizou-se da Antiga Estação Ferroviária, já desativada, de posse do poder público. Nesse sentido, o município de Ipameri, poderia ter elaborado um projeto de compra ou doação dos equipamentos do Cine Teatro Estrela, para a montagem da sala de cinema, no espaço da Antiga Estação Ferroviária.

Diante deste, observa-se que mesmo, no estado, São Paulo, a maioria dos municípios ausentava com a presença de uma sala de cinema. De acordo com o levantamento do IBGE, apenas 7,4% dos 5.570 municípios brasileiros possuem cinema atualmente. Ou seja, no Brasil (1987), havia 184 milhões de pessoas que moram em municípios sem cinemas, de acordo com os registros da agência reguladora. Assim, 5.109 dos 5.570 municípios do Brasil não têm salas de cinema. O tema da última redação do Exame Nacional do Ensino Médio (Enem, 2019) fez o assunto tópico central de diversas discussões.

Na Grande São Paulo, além de Arujá, as cidades de Biritiba-Mirim, Caieiras, Embu das Artes, Embu-Guaçu, Ferraz de Vasconcelos, Francisco Morato, Jandira, Juquitiba, Mairiporã, Pirapora do Bom Jesus, Poá, Rio Grande da Serra, Ribeirão Pires, Salesópolis, Santa Isabel, Santana de Parnaíba, São Lourenço da Serra e Vargem Grande Paulista completam a lista do “apagão” cinematográfico. Na soma, essas cidades possuem 1,7 milhão de pessoas sem acesso a uma sala de cinema. Mas nem sempre foi assim. Parte dessas localidades sem salas hoje chegaram a possuir cinemas de rua até aos 1980, mas desapareceram após o surgimento dos shoppings centers. Em Poá, o prédio do último cinema de rua, o Cine Joia, virou o retrato dessa decadência, e hoje está inutilizado. Enquanto isso, a cidade, que ostentou três estabelecimentos para ver filmes entre 1950 e 1989, está há mais de 30 anos sem nenhuma projeção⁶⁵.

⁶⁵ Fonte: www.agenciamural.org.br

Pode-se registrar que o problema da ausência cinematográfica acentua-se principalmente a partir da década de 1980. Fato observado na maioria dos casos analisados. A crise e o fechamento das salas de exibições fílmicas, estão alinhados ao processo das produções fílmicas estarem disponibilizadas em locadoras década de 1980 e 1990, expansão de canais abertos e pagos, além das plataformas a partir da década de 2000.

Nesse sentido, constata-se que os problemas não são pontuais, são reprisados pelos estados analisados. No estado do Ceará, em 2018, 51,2% das pessoas moravam em municípios sem possuir uma sala cinema. Por sua vez, apenas 8,7% dos municípios possuíam acesso aos aparelhos culturais. O panorama mapeado pelo estudo é abrangente, considerado que a falta de acesso potencial a esses espaços varia por categorias, como sexo, cor ou raça, grupo de idade e nível de instrução. Dados apontados pelo Sistema de Informações e Indicadores Culturais, divulgado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), revelam que o acesso às salas de cinema e outros equipamentos culturais, tais como os museus e os teatros, ainda é restrito para grande parte da população cearense⁶⁶.

Diante deste, registra-se que o estado do Ceará, além do apontamento da ausência das salas de cinema, para a maioria da população, nota-se também a inexistência de outros mecanismos de entretenimento. Neste caso, o problema não foi somente o fechamento das salas de cinema, mas a falta de políticas públicas destinadas a promoção do desenvolvimento da cultura.

Nesse sentido André Malverdes (2007), em “O fechamento das salas de cinema na cidade de Vitória e a política da Embrafilme para a produção do cinema nacional: projetando a própria crise”, descreve que houve um estudo na grande Vitória no Espírito Santo, no qual percebe um movimento que estava ocorrendo em todo o Brasil, devido à falta de público. Em consonância, André Gatti (2000), “Enciclopédia do Cinema Brasileiro”, complementa ao citar o fechamento de 1.200 salas em todo o Brasil, nessa época, e que a queda continuou entre os anos de 1979 e 1981, quando o público diminuiu 34%, ou seja, de 192 milhões para 139 milhões, em seguida todos os números referentes ao cinema entraram em queda livre.

⁶⁶ Mais da metade da população do Ceará vive em cidades sem cinema, IBGE – Levantamento indica que apenas 8% dos municípios cearenses possuía acesso a equipamentos culturais em 2018, tais como museus e teatros. Fonte: g1.globo.com

Segundo análise, observou-se uma queda significativa do número de espectadores, causando o fechamento de 1200 salas de cinema em todo o território nacional. Em concordância, fato vivenciado no município de Ipameri, no qual registra-se a diminuição do público, condicionando o encerramento das atividades filmicas, neste mesmo período.

Em Goiás, apenas 16 municípios, entre os 246, têm salas de cinema. Os dados da Agência Nacional do Cinema (Ancine) mostram que salas existem apenas em: Águas Lindas de Goiás, Anápolis, Aparecida de Goiânia, Caldas Novas, Catalão, Formosa, Goiânia, Goiatuba, Itumbiara, Jataí, Luziânia, Mineiros, Morrinhos, Planaltina, Rio Verde e Valparaíso.

A maioria das cidades do interior de Goiás, que em muitos casos, contavam com apenas uma sala exibidora, também teve seus cinemas fechados, gradativamente, nas três últimas décadas. No centro histórico de Pirenópolis, o Cine Pireneus, fundado em 1930 como Cine Teatro, de estilo neoclássico inicialmente, esteve em ruínas, permanecendo apenas o esqueleto da fachada de estilo Art déco até meados da década de 1990, quando foi reformado pelo poder público estadual e atualmente funciona esporadicamente.

Figura 10– Fachada Neoclássica do Cineteatro Pireneus, antes de 1930.



Fonte: <https://www.agitapirenopolis.com.br/cine-pireneus-31610>

O edifício do Cine Pireneus, localizado na Rua Direita, em Pirenópolis, foi construído como teatro em 1919 pelo padre Santiago Uchôa. A planta original seguia o modelo do Teatro da cidade, composta de vestíbulo, plateia central, galerias laterais e palco.

Figura 11 – Fachada Art-Déco do Cineteatro Pireneus, 1936.



Fonte: <https://www.agitapirenopolis.com.br/cine-pireneus-31610>

Ao final da década de 1990, inicia-se o processo de revitalização do Centro Histórico com a restauração das igrejas, reconstrução do Cine-Pireneus, ocasionando o tombamento da cidade, pelo IPHAN, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico

Nacional. O primeiro tombamento nacional na cidade, ocorreu na década de 1940, com a proteção da Igreja Matriz de Nossa Senhora do Rosário. Em 1965, é tombada também a Casa da Fazenda Babilônia ou São Joaquim, e dependências, na zona rural. Ao longo dos anos 1980, a cidade iniciou um processo de crescimento acelerado em função da imigração e da exploração econômica da atividade do turismo. Somente em 1990 foi feito o tombamento do Conjunto Arquitetônico, Urbanístico, Paisagístico e Histórico de Pirenópolis, em sessão do Conselho Consultivo presencial na cidade. Vinte anos depois, a Festa do Divino Espírito Santo foi Registrada como patrimônio cultural brasileiro.

Diante dos valores reconhecidos no Tombamento, em 1995 foi publicada a Portaria Regional nº 02, com as normas de preservação do Conjunto. O instrumento identifica (art.1º, §1º) que o bem tombado compreende o meio ambiente urbano, natural e construído, representativo da soma de vários períodos históricos da cidade de Pirenópolis, desde sua fundação até a atualidade. A área total sob proteção abrange a área de Tombamento e também a do Entorno, com características complementares por sua proximidade, compatibilidade, ou como componente da leitura espacial e ambiental ou, ainda, como referência do contexto histórico-cultural de Pirenópolis.

Por outro lado, no município de Catalão, o antigo Cine Real foi transformado em depósito de arroz. A fotografia mostra a inauguração do Cine Real. Antes dele, existiram pelo menos duas salas de exibição. Um deles, o Cine Guarany, funcionava na hoje Avenida 20 de Agosto, conhecido como o Cinema da Diva, numa referência à sua proprietária. Um outro, anterior ao Cine Guarany, que funcionou onde está localizada a Farmácia Nossa Senhora de Fátima.

Figura 12 – Cine Teatro Real, Catalão-GO, 1930.



Fonte: <https://climaonline.com.br/catalao-go/foto/cine-teatro-real-catalao-go-26-6507>

No município de Ipameri, o Cine Estrela, não teve um caminho diferente dos cinemas citados anteriormente, o símbolo da sala de cinema, que permaneceu erguido sob a parede da frente, juntamente com as antenas utilizadas para recepção e transmissão de sinais da Rádio Fênix. No local onde funcionaram as bilheterias, atualmente funciona um estabelecimento comercial alimentício, e onde funcionavam as projeções, encontra-se em ruínas.

De acordo com Luís Fernando Costa (1999), *Jornal Opção*, as dificuldades impactaram na qualidade dos filmes, a aquisição de películas boas custava caro, e as cópias também deixavam a desejar. Os filmes arrebentavam durante a projeção porque as cópias no Brasil são poucas, e passavam por todos os cinemas, e assim chegavam a um desgaste muito grande. Os espectadores também reclamavam, dificilmente recebemos aqui filmes realmente bons, na maioria das vezes, eles chegam com atraso em relação a outras cidades.

Neste sentido, Luís Fernando Costa (1999), *Jornal Opção* relata:

A qualidade dos filmes eram precárias, que certa vez, ao rodar o filme, já na parte final, a película estourou causando um caos entre o público. Este episódio tão emblemático deixou marcas, além de causar despontamento entre o público pagante originou-se uma briga generalizada, com quebras de poltronas, invasão da bilheteria. Ocorrência que somente foi resolvida, mediante a devolução do dinheiro. Esse acontecimento era período devido, aos fatores, como o uso demasiado das fitas, a má qualidade, a falta de manutenção dos aparelhos, os filmes repetidos, dentre outros. Com a locação do cinema para um empresário do município de Goiânia, pensou-se que estes fatores seriam resolvidos, mas o processo de manutenção da sala de cinema ficou insustentável, os filmes chegavam ao Cine Estrela depois de ser exibidos em Goiânia e nas cidades vizinhas.

De acordo com a reportagem, O Cine Teatro Estrela, acumulou uma série de fatores que levaram ao fechamento das exhibições fílmicas. Além dos aspectos como a ampliação dos canais de televisão abertos e fechados e das videolocadoras, enfrentou-se problemas de má qualidade das fitas dos filmes, ausência de manutenção dos equipamentos e afastamento dos espectadores.

Ressalta-se que, tanto o cinema, quanto trem de ferro, deixaram suas marcas no processo histórico, porém, este fato, não é exclusividade do município de Ipameri, sendo comum a inúmeros municípios brasileiros em decorrência das transformações sociais, políticas e econômicas desfavoráveis, dentre os quais, destacam-se o advento da televisão a partir da década de 1960 e das novas tecnologias, bem como a ausência de apoio estatal ao cinema brasileiro.

Assim conclui-se, a Ipameri órfã da sala de cinema e da estação ferroviária contextualiza o fim de um ciclo que fora de muita valia no processo de modernidade e de construção da história. Diante desta ausência, conclui-se que o município de Ipameri, continua sua trajetória histórica, construída por um povo acolhedor, ressignificando o termo “Cidade que já teve”, para “Cidade que tem”. Sim, neste sentido otimista conclui-se este tópico, que mesmo diante de inúmeras transformações, mudanças políticas, o município continua destaque pela industrialização urbana e rural, tornou-se referência educacional do ensino público superior, com duas Instituições. A Ipameri sem registro nos livros, cinema e estação ferroviária, também é composta de história.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo de décadas não se preocupou com o espaço, com as salas de cinema, em especial nos municípios interioranos, por exemplo, Ipameri-GO. O distanciamento do público em relação às exibições fílmicas se deu pela falta de políticas públicas, de financiamentos para a execução de produções e a ineficiência ou ausência do governo na abertura ao mercado internacional. O custo na manutenção das salas de cinema era alto e necessitavam de um número satisfatório de público. O fechamento das salas de cinema aconteceu em inúmeras cidades goianas e aos que permaneceram abertos, são mantidos pelo poder público.

Análogo a outros municípios do interior do Brasil e de Goiás, Ipameri aderiu ao processo desenvolvimentista do início do século XX. O que difere este município dos demais é a diligência de emancipação, iniciado com a instalação da estrada de ferro e o cinema a partir de 1913, torna-se pioneira em Goiás, no que diz respeito a algumas estruturas: primeira cidade a ter energia elétrica, agência bancária e a vinda do 6º Batalhão de Caçadores. O processo de pesquisa está intrinsecamente ligado ao primeiro contato com arquivos e bibliotecas, pois é nele e a partir dele que se estabelece a primeira relação com o lugar, objeto de investigação e suas regulações.

Completo, ao final desta dissertação, sem, contudo, colocar um ponto final às minhas arguições, pois ao resolver cada uma delas me vejo diante de outras diversas. A proximidade com o tema transportou a dificuldade da isenção, entretanto, considere que a escrita está sempre atrelada ao contexto do qual se faz parte, o fato de lidar com as memórias de terceiros, o que se constituiu como parte deleitosa, mas áspera pela preocupação de não as usar corretamente.

A inquietação foi no sentido de construir uma reflexão que buscasse intentar o município de Ipameri, transversalmente com chegada da Ferrovia e do Cinema, levando em conta, que ambos não podem ser analisados apenas por seu viés de modernidade.

Desta forma, como crescimento econômico, cultural e social, estavam correlacionado a chegada do trem de ferro e do cinema, mesmo que, este fato seja apenas fruto do imaginário local. Com o processo de fechamento e da privatização da linha férrea, o sentimento exposto, é de perda. Que a partir desse princípio, a cidade

de Ipameri, perderia seu referencial de “cidade próspera”, surgindo o bordão de “cidade que já teve”.

Nota-se na cidade um ressentimento, ora como lugar do desconhecido, em função das transformações decorrentes do progresso. Neste contexto a cidade apresenta-se de ambos os sentidos, como lugar do progresso e espaço de “atrasado”. Esse sentimento de estagnação, ao fato do município se manter com praticamente a mesma população da década de 1950. Soma-se a isso o fato representativo, além do fechamento do cinema e da privatização da linha férrea, a transferência de indústrias para outros municípios, a saída dos jovens em busca de empregos e de formação acadêmica. Mesmo com o fortalecimento econômico do setor agropecuário, o sentimento manteve-se o mesmo, uma vez que, este setor não contribuiu, significativamente, para a geração de empregos. No momento presente, o discurso de progresso é reflexionado na ausência da linha férrea e do cinema. Mesmo que este remeta saudades do passado, não teria espaço para a linha férrea como agente provedor do progresso.

Sendo assim, desejo de reconstrução, de avivamento de símbolos importantes para boa parte da população ipamerina, não foi encontrado nenhum registro ou projeto de revitalização da linha férrea e do cinema, tão pouco de recuperação do patrimônio destruído, até a década de 1990. O processo de recuperação da estação ferroviária somente ocorreu da década de 2010, com a promessa da volta do transporte de passageiros, fato que não foi concebido.

Dessa forma, constata-se a desvalorização, em relação à linha férrea, por outrora foi privatizada com a perspectiva de sua manutenção e ampliação. Que, por sua vez, ainda, não ocorreu. Fato que, não difere com relação à sala de cinema de Ipameri, em meios às promessas feitas em palanques políticos, nada de fato foi concretizado, com o objetivo da preservação e restauração. O cinema é privado, de uma família tradicional, que ainda reside no município. O espaço de aproximadamente 400 metros quadrados poderia ser adquirido pelo município, com o intuito da revitalização e abertura do cinema. A exemplo, a Cidade de Goiás, onde o espaço foi revitalizado e destinado a cultura, apresentações de filmes regionais e nacionais e apresentações do FICA (Festival Internacional de Cinema e Vídeo Ambiental).

Por fim, é importante ressaltar que a busca de novas fontes e pesquisas sobre a história do trem de ferro e do cinema, bem como as definições sobre os diversos

aspectos que compõem a opinião da comunidade ipamerina, continuam relevantes e constituem em desafios para os pesquisadores.

Diante deste conclui-se, a Ipameri órfã da sala de cinema e da estação ferroviária contextualiza o fim de um ciclo que fora de muita valia no processo de modernidade e de construção da história. Neste sentido de ausência, afirma-se que o município de Ipameri, continua sua trajetória histórica, construída por o trem que foi embora e através de sua janela, por hora, se vê apenas as ruínas do velho Cine Teatro Estrela.

REFERÊNCIAS

ADAS, M. **A construção de espaços geográficos no Brasil**. In. Geografia: construção do espaço geográfico brasileiro. 4. ed. São Paulo: Editora Moderna, 2002. v. 2, cap. 3. 33-42 p.

ADORNO, T. HORKHEIMER, M. **A indústria cultural**: o esclarecimento como mistificação das massas. In: Dialética do Esclarecimento. Rio de Janeiro: Zahar Editores: 1985. 113-157 p.

AUN, A. P. **Cinema e modernidade na Cidade de Goiás (1909-1937)**. XXVII Simpósio Nacional de História. Conhecimento histórico e diálogo social. Natal, RN. 22 a 25 de Julho 2013.

BALTAZAR, A. **Patrimônio cultural**: técnicas de arquivamento e introdução à Museologia. Batatais: Claretiano, 2011.

BERLINGERI, B. **Videolocadoras**: um ramo em extinção. Disponível em: www.unaerp.br. Acesso em: 5 out. 2016.

BERMAN, M. **Tudo que é sólido desmancha no ar**. São Paulo, Companhia das Letras, 1986. 46 p.

BERNARDET, J. **Brasil em tempo de cinema**. 3 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978. (Cinema, v. 3).

BERNARDET, J. **Historiografia clássica do cinema brasileiro**: metodologia e pedagogia. São Paulo: Annablume, 2009.

BERTRAN, P. **Uma introdução à história econômica do Centro-Oeste do Brasil**. Brasília: CODEPLAN; Goiânia: UCG, 1988. 148 p.

BORGES, B. G. 2000. **Goiás nos quadros da economia nacional: 1930-1960**. Goiânia, Editora da UFG. 172 p.

BORGES, B. G. **O Despertar dos Dormentes**. Goiânia: Editora UFG, 1990.

BRANDÃO, H. A. **Memória de um Tempo Perdido**: Ferro Goiás e a Cidade de Ipameri (Início do Século XX). 2005. 115p. Dissertação (Conclusão de Mestrado) – Instituto de História – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2005.

BUTCHER, P. **A reinvenção de Hollywood**: cinema americano e produção de subjetividade nas sociedades de controle. Revista Contemporânea, n.3. 2004.2. Rio de Janeiro: UERJ, 2004.

CAMPOS, F. I. **Coronelismo em Goiás**. Goiânia, Editora da UFG, 1987. 116 p.

CARVALHO, B. **Cidade Porosa**: dois séculos de história cultural do Rio de Janeiro. Editora Objetiva, 2019.

CARVALHO, J. B. **Fragments da História de Ipameri-GO**. Impressora e Tipografia Minerva, 1958.

CECHIN, J. **A construção e operação das ferrovias no Brasil do século XIX**. Dissertação de Mestrado, Instituto de Economia, UNICAMP. Campinas, 1978.

CHAUL, N. **Coronelismo Em Goiás: Estudos de Casos e Famílias**. Goiânia – Goiás. Editora Kelps, 1998.

COSTA, F. C. da. **A pirataria e o declínio do mercado de videolocação**. 34f. Monografia (Bacharel em Comunicação Social em Publicidade e Propaganda) - Centro Universitário de Brasília, UniCEUB, 2007.

COSTA, F. C. **O primeiro cinema: espetáculo, narração, domesticação**. São Paulo: Scritta, 1995.

DAHER, Sahid Miguel. **Cheik Taba Três Famílias**. Goiânia – Goiás, Editora Kelps, 1999.

DELPHIM, J. P. R. **Por uma memória cinematográfica nos trilhos da ferrovia: o trem na tela do cinema**. 2015. 87 f. Dissertação (Mestrado em Memória Social) - Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015.

DOIN, J. E. M. de. et. al. **A Belle Époque Caipira: problematizações e oportunidades interpretativas da modernidade e urbanização no mundo do café (1852-1930)**. A proposta da CEMUNC. Revista Brasileira de História, São Paulo, v. 27, nº 53, 2007. 93p.

ELIAS, N. **O processo civilizador**. Tradução Ruy Jungman, revisão e apresentação, Renato Janine Ribeiro. 2 ed. Rio de Janeiro. Ed. 1994.

FIGUEIRÔA, A. **Cinema pernambucano: uma história em ciclos**. Recife: Editora FCCR, 2000.

FUNARI, P. P.; PELEGRINI, S. C. A. **Patrimônio Histórico e Cultural**. Rio de Janeiro. Ed., 2006.

GATTI, A. Exibição. In: RAMOS, Fernão Pessoa, MIRANDA, Luiz Felipe A. de Miranda (org.). **Enciclopédia do Cinema Brasileiro**. São Paulo: Ed. Senac, 2000.

GODOY, M. P. F. de. **Do Rio de Janeiro a Goiás, 1896: a viagem era assim**. 2ª edição. Goiânia: UCG, 1985. 41p.

GOMES, P. E. S. **A expressão social dos filmes documentais no cinema mudo brasileiro (1898- 1930)**. In: CALIL, Carlos. A. e MACHADO, M. T. Paulo Emilio: um intelectual na linha de frente. São Paulo: Brasiliense, 1986.

HARDMAN, F. F. **O Trem Fantasma: a modernidade na selva**. Editora Companhia das Letras, São Paulo. 1988.

HOBBSAWM, E. J. **1917- A era dos impérios**. Tradução Sieni Maria Campos e Yolanda Steidel de Toledo; revisão técnica Maria Célia Paoli. Rio e Janeiro: Paz e Terra, 1988.

KUSTER, E. **Desejo de cinema, desejo de modernidade**. Instituto Federal do Espírito Santo. 2015.

LEMOS, C. A. C. **O que é patrimônio histórico**. São Paulo: Brasiliense. 1981, 36p.

LIMA, L. R. de. **O entre-lugar das performances culturais nas sessões de cinema na cidade de goyaz de 1909 a 1937**. Universidade Federal de Goiás: 2019, n. 33.

MACIEL, L. A. **Cultura e tecnologia: a constituição do serviço telegráfico no Brasil**. Revista brasileira de História, v. 21, n. 41, 2001.

MALVERDES, A. **O fechamento das salas de cinema na cidade de Vitória e a política da Embrafilme para a produção do cinema nacional: projetando a própria crise**. Universidade Federal do Espírito Santo. 2007.

MASCARELLO, F. **História do cinema mundial**. Campinas, São Paulo: Papyrus, 2006.

MEIRELLES, W. R. **Paródia e chanchada: imagens do Brasil na cultura das classes populares**. Londrina: EDUEL: 2005.

MELO, R; LIMA B. **A cidade e os “homens do subterrâneo” nos primeiros anos da República**. História e Perspectivas, Uberlândia, n.27/28, p.537-556, jul./dez.2002; jan./jun. 2003.

MENDONÇA, L. L. de; BRITO, M. E. **CAMINHOS DA MODERNIZAÇÃO: cronologia da energia elétrica no Brasil (1979-2007)**. Rio de Janeiro: Centro da Memória da Eletricidade no Brasil: 2007.

O Cine Estrela. **Jornal Opção**. Catalão, 10 de outubro de 1999. Disponível na Biblioteca Municipal João Veiga.

OLIVEIRA, H. A. **Os desafios da viabilidade financeira das companhias de estradas de ferro Mogyana e Goyaz em suas incursões ao Planalto Central**. Revista Expedições, v. 9, n. 4. Morrinhos-GO, 2018.

PALACÍN, L. **1722-1822 – Goiás: Estrutura e Conjuntura numa Capitania de Minas**. Tese de Livre-Docência. Instituto de Ciências Humanas e Letras. Universidade Federal de Goiás, 1972.

PIZOQUERO, L. M. **As particularidades dos roteiros dos filmes europeus**. Disponível em: <https://www.zoommagazine.com.br/roteiros-filmes-europeus/>. Acesso em: 6 de janeiro de 2020.

ROMAGNA, M. E. **A cidade de (e sem) cinema.** Jornal da Universidade Federal do /Rio Grande do Sul. 2022.

ROSA, J. **Programação dos filmes.** Jornal O Ypameri. Ipameri, 04 de setembro de 1927. Disponível na Biblioteca Municipal João Veiga.

ROSSONE, J. **Cidade, modernidade e identidade na era das ferrovias.** Universidade Federal de Juiz de Fora. Minas Gerais. 2018.

SANGLARD, P. E. E. **O inquérito civil dos 150 anos da primeira ferrovia do Brasil.** Reg. Ministério Público. Rio de Janeiro. 2005.

SANTA INÊS, A. L. de. **As Estradas da Esperança.** São Paulo: Clube do Livro, 1982.

SILVA, A. L. da. **A revolução de 30 em Goiás.** 2a ed. Cânone. Goiânia, 2005.

SILVA, W. M. **O Povoamento de Goiás e o Catolicismo Milagreiro na Sociedade Mestiça.** Universidade Estadual de Goiás. 2016.

SILVEIRA, M. R. **A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil.** Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia. Presidente Prudente. 2003.

SINGER, P. **O capitalismo:** sua evolução, sua lógica e sua dinâmica. 4. ed. São Paulo: Editora Moderna. 1989.

SKLAR, R. **História social do cinema americano.** São Paulo: Editora Cultrix. 1975.

THOMPSON. E. (1982). **Experiência:** o termo ausente. A miséria da teoria ou planetário de erros. Rio de Janeiro, Zahar. 1981.

VEIGA, J. **Ipameri Histórico,** Goiânia – Goiás: Editora KELPS, VS I e II, 1994.

FONTE

1942, O CINEMA EM GOIÁS. **Memorial da Industria**. 2023. Disponível em: <https://memorialdaindustriago.com.br/memorial/timeline/o-cinema-em-goias>. Acesso em: 14 de junho de 2023.

ACETILENO. **Wikipédia a enciclopédia livre**. 2023. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Acetileno>. Acesso em: 14 de junho de 2023.

ANAHNGUERA (GOIÁS). **Wikipédia a enciclopédia livre**. 2023. Disponível em: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Ananguera_\(Goi%C3%A1s\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/Ananguera_(Goi%C3%A1s)). Acesso em: 14 de junho de 2023.

BONILHA, L. R. C. M. RIVORÊDO, C.R.S.F. **Jornal de Pediatria** - Vol. 81, Nº1, 2005.

BROWNLOW, K. **The people on the brook**. Borzoi Book, Alfred Knopf, 1968, 580 p.

CARVALHO, J. B. **Fragmentos da História de Ipameri-GO**. Imprensa e Tipografia Minerva, 1958.

CASTILHO, Denis. **Estado e rede de transportes em Goiás-Brasil (1889-1950)**. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de noviembre de 2012, vol. XVI, nº 418 (67). Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-418/sn-418-67.htm>. Acesso em: 14 de junho de 2023.

CATALÃO (GOIÁS). **Wikipédia a enciclopédia livre**. 2023. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Catalão>. Acesso em: 14 de junho de 2023.

CINE REX POPULI. **Jornal Pioneiro** – Rio Grande do Sul, 1994.

CINE TEATRO REAL, CATALÃO-GO. **IBGE**. 1999. Disponível em: <https://climaonline.com.br/catalao-go/foto/cine-teatro-real-catalao-go-26-6507>. Acesso em: 14 de junho de 2023.

CINEMA DA DÉCADA DE 1920. **Wikipédia a enciclopédia livre**. 2023. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Cinema_da_d%C3%A9cada_de_1920. Acesso em: 14 de junho de 2023.

CNPJ BIZ. **João Estrela Sobrinho**. 1979. Disponível em: <https://cnpj.biz/02117869000146>. Acesso em: 14 de junho de 2023. Coleção de Leis do Brasil - 31/12/1903, Página 213 Vol. 1 (Publicação Original). Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1900-1909/lei-1145-31-dezembro-1903-775726-publicacaooriginal-139481-pl.html>. Acesso em: 14 de junho de 2023.

Companhia Mogiana de Estrada de Ferro "Estação de Araguari-MG. **Inauguração da Estação entre Uberabinha e Araguari**. O Estado de S. Paulo, 01/11/1896. COMPANHIA MOGIANA DE ESTRADA DE FERRO. **Centro de memória UNICAMP**. 2019. Disponível em: <https://atom.cmu.unicamp.br/index.php/companhia->

mogiana-de-estrada-de-ferro. Acesso em: 14 de junho de 2023.

COSTA, B. **Podcast Cá entre nós 026**. 15 de setembro de 2022. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=CAXkY1wcjaw>. Acesso em: 14 de junho de 2023.

COSTA, L. F. Fotos de Ipameri. Inet Ipameri. 2013. Disponível em: <https://ipameri.net/post/galeria/fotos>. Acesso em: 14 de junho de 2023.

CUMARI (GOIÁS). **Wikipédia a enciclopédia livre**. 2023. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Cumari>. Acesso em: 14 de junho de 2023.

DIA DO CINEMA BRASILEIRO: CONHEÇA A HISTÓRIA DO CINE PIRENEUS. **Agita Pirenópolis**. 2002. Disponível em: <https://www.agitapirenopolis.com.br/cine-pireneus-31610>. Acesso em: 14 de junho de 2023.

EXPLORE O ACERVO DA MEMÓRIA DA ELETRICIDADE. **Memória da eletricidade**. 2023. Disponível em: <https://memoriadaeletricidade.com.br>. Acesso em: 14 de junho de 2023.

FESTIVAL DE CANNES. **Wikipédia a enciclopédia livre**. 2023. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Festival_de_Cannes. Acesso em: 14 de junho de 2023.

FITA CASSETE. **Wikipédia a enciclopédia livre**. 2023. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Fita_cassete. Acesso em: 14 de junho de 2023.

FRAZÃO, D. **Resumo da biografia de Getúlio Vargas**. Biblioteconomia pela Universidade Federal de Pernambuco – UFPE, 2008. Disponível em: https://www.ebiografia.com/getulio_vargas/. Acesso em: 14 de junho de 2023.

GEORGE STEPHENSON. **Wikipédia a enciclopédia livre**. 2023. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/George_Stephenson. Acesso em: 14 de junho de 2023.

GOIANDIRA (GOIÁS). **Wikipédia a enciclopédia livre**. 2023. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Goiandira>. Acesso em: 14 de junho de 2023.

GOIÁS MUNICÍPIO. **Wikipédia a enciclopédia livre**. 2023. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/Goias>. Acesso em: 14 de junho de 2023.

HISTÓRICO DA ANTIGA RFFSA. **Gov.br**. 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/aceso-a-informacao/orgaos-extintos->. Acesso em: 14 de junho de 2023.

IRINEU EVANGELISTA DE SOUZA. **Wikipédia a enciclopédia livre**. 2023. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Irineu_Evangelista_de_Souza. Acesso em: 14 de junho de 2023. Jornal do Rio de Janeiro: **O IMPARCIAL**, Coluna HOJE, de 29 de novembro de 1935.

LAURA LA PLANTE. **Wikipédia a enciclopédia livre**. 2023. Disponível em: <https://pt.listvote.com/lists/film/actors/laura-la-plante>. Acesso em: 14 de junho de 2023.

LUDOVICO, P. Apud. MORAES, Maria A. De S.; PALACÍN, Luís. **História de Goiás**. Goiânia: Ed. UCG, 2001.

MACHADO, M. **Trieiro**. 2011. Disponível em: <https://www.dicionarioinformal.com.br/significado/trieiro>. Acesso em: 14 de junho de 2023.

MAIS DA METADE DA POPULAÇÃO DO CEARÁ VIVE EM CIDADES SEM CINEMA. **G1**. 2019. Disponível em: g1.globo.com. Acesso em: 14 de junho de 2023.

MEMÓRIA E CONSTRUÇÃO DA PRIMEIRA FERROVIA BRASILEIRA, A ESTRADA DE FERRO MAUÁ. **Digital Brasil**. 2021. Disponível em: <https://bndigital.bn.gov.br/artigos/memoria-construcao-da-primeira-ferrovia-brasileira-a-estrada-de-ferro-maua/>. Acesso em: 14 de junho de 2023.

MENDONÇA, J. G. C. **O outro lado da Mudança da Capital de Goiás**. Universidade Federal de Goiás. 2012.

MONTEIRO, A. M. **Professora de História da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ)**. Doutora em Educação pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-RJ).

O CORCUNDA DE NOTRE DAME. **Filmow**. 1996. Disponível em: <https://filmow.com/o-corcunda-de-notre-dame>. Acesso em: 14 de junho de 2023.

OS FISCAIS DE FILME DO MAZZAROPI. **Museu Mazzaropi**. 2021. Disponível em: <https://www.museumazzaropi.org.br/os-fiscais-de-filme-do-mazzaropi/>. Acesso em: 14 de junho de 2023.

PINGUELA. **Dicionário Online de Português**. 2009. Disponível em: <https://www.dicio.com.br/pinguela>. Acesso em: 14 de junho de 2023.

PORTO, L. L. C. Waldemar Leone Ceva. **CEMDaher**. 2000. Disponível em: <https://www.cemdaher.com.br/biografias/waldemar-leone-ceva>. Acesso em: 14 de junho de 2023.

PROJETO DE LEI 428, DE TOMBAMENTO. **Câmara Municipal de Ipameri**. 1990. Disponível em: www.camaraipameri.gov.br. Acesso em: 14 de junho de 2023.

QUO VADIS (1925). **Wikiwand**. 2023. Disponível em: [https://www.wikiwand.com/pt/Quo_Vadis_\(1925\)](https://www.wikiwand.com/pt/Quo_Vadis_(1925)). Acesso em: 14 de junho de 2023.

ROSA, J. **Programação dos filmes. Jornal Ipameri. Ipameri**, 1933. Disponível na Biblioteca Municipal João Veiga.

ROSA, J. **Programação dos filmes. Jornal Ipameri. Ipameri**, 1936. Disponível na Biblioteca Municipal João Veiga.

ROSA, J. **Programação dos filmes. Jornal Ipameri. Ipameri**, 1937. Disponível na Biblioteca Municipal João Veiga.

TOMICH, D. **Pelo prisma da escravidão, trabalho: trabalho, capital e economia mundial**. São Paulo: Edusp, 2011.

UMA VIAGEM NO TEMPO ÀS DÉCADAS PASSADAS POR MEIO DE SUAS HISTÓRIAS, COSTUMES E CURIOSIDADES. **Veja São Paulo**. 2023. Disponível em: <https://vejasp.abril.com.br/coluna/memoria/evolucao-moeda-brasileira>. Acesso em: 14 de junho de 2023.

VEIGA, J. **Programação dos filmes. Jornal Ipameri. Ipameri**, 1956. Disponível na Biblioteca Municipal João Veiga.

VEIGA, J. **Programação dos filmes. Jornal Ipameri. Ipameri**, 1959. Disponível na Biblioteca Municipal João Veiga.

VEIGA, J. **Programação dos filmes. Jornal Ipameri. Ipameri**, 1991. Disponível na Biblioteca Municipal João Veiga.

WILLIAM DESMOND. **Filmow**. 2023. Disponível em: <https://filmow.com/william-desmond-a395592/>. Acesso em: 14 de junho de 2023.