A-PDF Merger DEMO : Purchase from www.A-PDF.com to remove the watermark

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA "JÚLIO DE MESQUITA FILHO"
FACULDADE DE HISTÓRIA, DIREITO E SERVIÇO SOCIAL

PAULO ROBERTO DE OLIVEIRA

ENTRE RIOS E TRILHOS
As possibilidades de integração econômica de Goiás na Primeira República

FRANCA
2007

Livros Grátis

http://www.livrosgratis.com.br

Milhares de livros grátis para download.

PAULO ROBERTO DE OLIVEIRA

ENTRE RIOS E TRILHOS
As possibilidades de integração econômica de Goiás na Primeira República

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História, da Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho" , Faculdade de História, Direito e Serviço Social para o obtenção do título de Mestre em História

Orientador: Prof. Dr. Pedro Geraldo Tosi

Franca
2007

Oliveira, Paulo Roberto de
Entre rios e trilhos : as possibilidades de integração econômica de Goiás na Primeira República / Paulo Roberto de Oliveira. –Franca : UNESP, 2007

Dissertação – Mestrado – História – Faculdade de História, Direito e Serviço Social – UNESP.

1. Goiás – História econômica, 1889-1930. 2. Estradas de ferro – História – Brasil. 3. Comércio fluvial – Goiás/Belém do Pará.

CDD – 981.73

PAULO ROBERTO DE OLIVEIRA

ENTRE RIOS E TRILHOS: As possibilidades de integração econômica de Goiás na Primeira República

Dissertação apresentada à Faculdade de História Direito e Serviço Social, Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho", para obtenção do título de Mestre em História.

BANCA EXAMINADORA

Presidente: _____

1° Examinador:_____

2° Examinador:_____

Franca, de de 2007.

Dedico este trabalho aos meus pais, Fátima e Orivaldo, que sempre me apoiaram e incentivaram, possibilitando que eu desse mais este passo em minha vida.

AGRADECIMENTOS

Uma dissertação de mestrado, mesmo em épocas em que esta se tornou menos privilegiada por alguns, não pode ser fruto do trabalho de uma única pessoa; tem que se considerar o ambiente acadêmico, o ambiente pessoal e todos aqueles que de uma maneira ou de outra deram suporte para que estas linhas pudessem ser redigidas.

Em primeiro lugar gostaria de agradecer à UNESP Franca, a casa que já é minha há mais de seis anos, que deu o apoio institucional para que este trabalho se concretizasse. Gostaria de agradecer ao Professor Pedro Geraldo Tosi, que a todo o momento se mostrou paciente e disponível para tirar dúvidas e apontar possíveis caminhos, não só nestes dois anos de mestrado, mas durante todos estes seis anos de orientação e amizade; divido com ele os méritos que este trabalho possa ter; ao contrário, os deméritos são unicamente meus. Agradeço também a CAPES, que durante um ano dispensou fomento para esta pesquisa. Para todos os funcionários do campus de Franca que me auxiliaram nos momentos em que precisei também deixo meus agradecimentos, pela paciência e disponibilidade.

Agradeço à minha Família: Pai, Mãe, André, Fernanda, Otávio e Flávia (vocês são o refúgio pra onde eu sempre poderei fugir); à minha avó Maria.

Agradeço aos meus amigos de república pelo apoio em todos os momentos: Ezequias, sempre bem humorado, Varginha, sempre descontraído, Guto, um artista que se embrenhou pelos rumos da política, Artur, sempre de alto astral e pronto a acabar com o silêncio, alegrando o ambiente – por último, por ordem de idade – ao Jonas, pela amizade e generosidade diárias, que em grande parte contribuiu para que, quando as dificuldades se avultaram, fosse possível ter a tranqüilidade para a realização desta pesquisa.

Aos amigos de fora da república, com quem não tive a honra de dividir o mesmo teto, mas pude dividir ao menos um cafezinho e algumas considerações sobre a profissão que escolhemos: Brício, meu irmão e sósia, Maicon, Pira (eterno membro da nossa república), Lucas, Gustavo, Beraba, Francano, C. A., Bife, Carlinhos, Goiano, Cléber, Grilo, Rodrigo, Márcia, Érica...

Aos membros do Pet com quem tive a alegria de trabalhar, mesmo que durante um curto tempo: Augusto, Godines, Thunder, Josiane, Cesira, Juliano, Leo, Afro, Mamá...

Ao Dan, à Paula (Ana Paula da minha turma de graduação), seu Ângelo, Elisa, Luciana, Jaquie; ao Pirata, Dú, Cézinha...

Aos amigos que acompanharam as mais diferentes fases da minha vida e ainda continuam ao meu lado: Tonhão, Danilo, Leandro, Renato e Hugo.

Por fim, com todo o destaque que merece, agradeço a Renata, por todo o apoio, companheirismo e compreensão durante estes quase quatro anos de relacionamento. (Sem você, o caminho teria sido muito mais difícil; você torna meus dias mais leves e os desafios menos assustadores).

RESUMO

O trabalho que agora apresentamos pretende investigar as possibilidades de integração econômica de Goiás de 1889 a 1930. Durante o período, as principais saídas consideradas eram representadas por dois projetos distintos: o fluvial, projeto tradicional que visava integrar o estado a Belém do Pará e o ferroviário, que pretendia ligar Goiás à economia cafeeira paulista. Para entender o que fazia com que estes projetos avançassem ou não, investigamos a dinâmica interna da economia goiana, o avanço da defesa de ambos pelos dirigentes locais, a expansão dos meios de comunicação vindos do Pará e São Paulo, tal como as possibilidades de pacto entre as diferentes frações dominantes locais para a viabilização da incorporação econômica das terras goianas durante o período. Ao final da pesquisa pudemos perceber que Goiás, mesmo não tendo sido contemplado nas proporções que esperava, possuiu uma rede ferroviária que atendia aos seus interesses, integrando economicamente a região sul do estado. Já no que diz respeito ao norte e ao projeto fluvial, não houve uma ação conjunta entre paraenses e goianos que fosse capaz de incentivar aquele projeto; além disso, contaram fatores como falta de capitais e de povoamento às margens dos rios. Mesmo assim, indiferente às tentativas oficiais, os moradores do norte goiano conseguiram manter certo nível de trocas com Belém do Pará.

Palavras-chave: Goiás, economia, Primeira República, integração econômica, integração ferroviária, integração fluvial, São Paulo, Pará.

ABSTRACT

This work we now present, intends to investigate the possibilities of economic integration of Goiás from 1889 to 1930. During this period, the main alternatives considered were represented by two different projects: the fluvial, traditional project that aimed to integrate the state to Belém do Pará, and the railroad project, which intended to join Goiás to the coffee based economy of São Paulo. To understand what made these projects work or not, we will investigate the internal dynamic of Goiás' economy, the advance of their defense by the local governors, the expansion of the means of communication from Pará and São Paulo, as well as pacts possibilities among the dominating local fractions to make viable the economic incorporation of Goiás' lands during the period. By the end of this research we could notice that Goiás , even not having been contemplated on the hoped proportions, had enough railways in view of its interests, integrating its economy to the south region of the state. Talking about the north region and the fluvial project, there was not a common action between Pará and Goiás' citizens capable to motivate that project; besides that, factors such as lack of investment and people to populate the sides of the rivers had influence too. Even though, in contrary to the official attempt, the inhabitants from the North of Goiás could maintain a certain level of exchanges with Belém do Pará.

KEY WORDS: Goiás, economy, First Brazilian Republic, railroad project, fluvial project, São Paulo, Pará.

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1: Percurso de Leite Moraes até Vila Boa 35

FIGURA 2: Percurso de Leite Moraes do Pará até São Paulo 37

FIGURA 3: CMEF: Linha Tronco e principais ramais 57

FIGURA 4: Estradas de ferro e rodagem em Goiás 1920 82

FIGURA 5: Município da Antiga Boa Vista no Final do Século XIX 93

FIGURA 6: Pará por volta de 1910.....109

FIGURA 7: Percurso dos rios Araguaia e Tocantins 118

LISTA DE QUADROS

QUADRO 1: Extração de ouro em Minas Gerais 1721 – 1799 25

QUADRO 2: CMEF: Tráfego de mercadorias na estação de Uberaba 1890 – 1911 61

QUADRO 3: CMEF: Movimentação dos principais produtos no Ramal Catalão de 1889 – 1910 62

QUADRO 4: CMEF: Movimentação Geral de Alguns produtos de 1889 –1910 63

QUADRO 5: CMEF: Resultados financeiros do Ramal Catalão 1889 –1905 67

QUADRO 6: EFG: Primeira etapa de construção de 1911 – 914 75

QUADRO 7: Brasil: Rebanho existente em 1920 78

QUADRO 8: Brasil: Arroz produzido em 1920 78

QUADRO 9: EFG: Resultados financeiros do tráfego 1975 – 1930 83

QUADRO 10: EFG: Segunda Etapa de Construção 1922 – 1950 87

QUADRO 11: Procedência dos imigrantes que ocuparam a região de Boa Vista 1882 – 1891 94

QUADRO 12: Resumo da produção na região do Duro, no norte goiano 1900 1905 95

QUADRO 13: Sinopse comparativa do valor das importações e exportações do Pará 1924 – 1925 114

QUADRO 14: Sinopse comparativa do valor das importações e exportações do Pará 1925 – 1926 115

SIGLAS

Companhia Mogiana de Estradas de Ferro ..... CMEF

Companhia Paulista de Estradas de Ferro ..... CPEF

Estrada de Ferro Goiás ..... EFG

Estrada de Ferro Noroeste do Brasil ..... EFNOB

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 11

CAPÍTULO 1
GOIÁS AO FINAL DO SÉCULO XIX

1.1 O caminho de Goiás, a ascensão e a decadência das minas Goianas 21
1.2 Os caminhos do gado e da "abastância" 26
1.3 A busca pela integração: os rios e os caminhos de terra ao final do século XIX.....32
1.4 Breve panorama de São Paulo e Pará ao final do século XIX 42

CAPÍTULO 2
A ESPERA PELOS TRILHOS DO SUL

2.1 Goiás e as ferrovias.....50
2.2 A Mogiana e a marcha rumo a Goiás 55
2.3 A Estrada de Ferro Oeste de Minas 67
2.4 A Estrada de Ferro Goiás 69

CAPÍTULO 3
AS POSSIBILIDADES DO COMÉRCIO FLUVIAL
COM O NORTE

3.1 Os rios Araguaia e Tocantins: "escoadouros naturais e reveladores de riquezas".....90
3.2 O Norte goiano e a saída fluvial 94
3.3 O mercado de Belém do Pará e as possibilidades de estabelecimento do circuito do norte de Goiás 103
3.4 As comunicações com Belém do Pará: a persistência Goiana.....111

CONSIDERAÇÕES FINAIS 119

REFERÊNCIAS.....124

INTRODUÇÃO

O trabalho que agora apresentamos pretende investigar as possibilidades de integração econômica de Goiás durante a Primeira República entre dois projetos. O ferroviário, que ao início do período visava integrar a regiões sul do estado e o fluvial, que poderia servir à porção norte. Estado interiorano, Goiás passou a ser pouco procurado após a exaustão de suas minas, o que fez com que a região, pelo menos em sua maior parte, regredisse a um estado de quase subsistência; em algumas localidades, principalmente às margens de suas vias de comunicação, sobreviveu ainda um pequeno comércio[1].

De qualquer maneira, ao iniciar-se o nosso período, Goiás possuía uma economia pouco dinâmica, que já sentia os reflexos dos avanços da economia cafeeira paulista[2]. Apesar disso, as condições do erário público ao início da República não eram nada invejáveis; o gado, único produto que poderia vencer as distâncias, não encontrava mercados significativos que lhe fossem acessíveis e a agricultura rudimentar, na falta de meios de comunicação eficazes que poderiam incentivá-la, não correspondia aos apelos do governo goiano.

Durante o século XIX, o projeto que freqüentou a pauta das discussões goianas e que chegou a ser colocado em prática durante algum tempo, foi o de ligação fluvial com Belém do Pará, como se nota pelas obras de José de Alencastre ou Couto de Magalhães, ambos presidentes da província; apesar de todas as tentativas oficiais, aquele comércio, naquele momento não vingou, devido a fatores como a falta de capitais e de maior empenho político por parte do governo central[3].

Ao início do período estudado, os dirigentes goianos se depararam com uma nova situação, que poderia trazer o tão almejado progresso para a economia local. Ao sul a economia cafeeira avançava e com ela a malha ferroviária paulista; já ao norte, a expansão da economia extrativa paraense oferecia igual possibilidade de integração econômica e mercado para os produtos goianos. Ao mesmo tempo em que a passagem da Monarquia para República tornou possível a expansão daqueles polos econômicos, pela atribuição das rendas do imposto de exportação aos novos estados, também criou a possibilidade de pactuação política entre as diferentes

---

[1] BERTRAN, P. **Uma introdução à história econômica do centro oeste do Brasil**. Goiá*s:* UCG : Brasília DF: Codeplan, 1988.
[2] BERTRAN, P. **Um introdução à história econômica do centro oeste do Brasil**. Goiás: UCG : Brasília DF: Codeplan, 1988.
[3] DOLES, D. E. M. **As comunicações fluviais pelo Araguaia e Tocantins no século XIX**. Goiânia: Oriente, 1973.

elites regionais, possibilitando desta forma que os dirigentes locais influíssem no estabelecimento dos novos planos de viação.

O período escolhido, no que tange às linhas gerais da economia brasileira, marca um arranjo político econômico muito pesquisado em nossa historiografia; no plano político pelo estabelecimento da política dos governadores e no econômico pela expansão da economia cafeeira e da economia extrativista amazônica; esta última não conseguiu manter-se em alta até o final do recorte, possuindo seu auge por volta de 1910[4]. Ao mesmo tempo, o novo arranjo surgido com a Primeira República, abriu novas possibilidades de pactuação para as diferentes elites locais; os goianos, a partir de então, puderam negociar a sua integração econômica de várias formas, de maneira mais eficaz que no período anterior, como veremos no decorrer do trabalho[5]. No período seguinte o panorama mudaria e Goiás se colocaria no centro de um plano de desenvolvimento nacional que visava ocupar o "oeste" brasileiro, denominação dada para os mesmos "sertões centrais" de outrora, tratados pelos agentes históricos do período estudado; da mesma forma, o café e a elite cafeeira perdeu o lugar privilegiado que ocupava no arranjo anterior. Para a investigação que propomos, os horizontes políticos e econômicos se entrecruzam, emergem e submergem nas mesmas bordas.

Mais uma vez, a existência de um Estado Nacional coloca uma face política na análise que deve ser amplamente considerada.

As fontes

Para alcançar o nosso objetivo, fizemos uso de diferentes tipos de fontes: no primeiro grupo estão as *Mensagens do Governo de Goiás* e as *Mensagens do Governo do Pará*. Estes documentos são produções oficiais dos governos de ambos os estados; apresentados anualmente às Assembléias Legislativas, não possuem força de lei, mas tratam das diretrizes adotadas pelos diferentes governos em relação aos projetos em andamento. Serão analisadas tendo em vista a

---

[4] Cf. SINGER, P. O Brasil no contexto do capitalismo internacional. In: **História geral da civilização brasileira**: O Brasil republicano. 2. ed. São Paulo: DIFEL, 1977. p. 345 - 390; Singer se atém à expansão da economia cafeeira e à política dos governadores.

[5] Sobre o novo padrão de pactuação durante a Primeira República: CARDOSO, F. H; FALETO, E**. Dependência e desenvolvimento na América Latina**. ensaios de interpretação sociológica. 7 ed. Rio de Janeiro: LTC, [199?]. p. 39.

especificidade dos diferentes grupos políticos que ocuparam o executivo daqueles estados, considerando a bibliografia que se refere aos assuntos tratados nestes, tal como sua possível caracterização como objeto de propaganda.

Nas *Coleções das Leis da República do Brasil*, buscaremos maiores informações sobre os temas tratados nas mensagens; analisaremos os decretos e decisões relativas aos projetos de integração fluvial e ferroviária de Goiás que figuram naquele primeiro grupo de fontes. São, assim como os primeiros, documentos de cunho oficial, que tratam dos diferentes aspectos da vida nacional, entre eles projetos de exploração de rios e de linhas ferroviárias conduzidos unicamente pelo Governo Federal ou em conjunto com os estados.

Os *Relatórios do Ministério da Agricultura* ou do *Ministério de Viação e obras públicas*, igualmente de caráter oficial, fornecidos pelos Ministérios da República, acompanham os avanços dos projetos de integração em todo o país de maneira muito mais minuciosa que as mensagens dos governos estaduais. São anuais e trazem a prestação de contas das diferentes empresas que atuavam sob incentivo dos governos central e estadual.

Já os *Relatórios para a apresentação na assembléia de acionista da Companhia Mogiana* são documentos, como o nome já diz, produzidos pela diretoria daquela empresa. Possuem informações sobre o tráfego de produtos, em quantidade e descriminados por estação, além dos planos de prolongamento das linhas e expectativas financeiras com os diferentes trechos. Na nossa análise, privilegiaremos as informações numéricas presentes nestas fontes, tentando responder por que a CMEF não chegou a Goiás, como era seu plano.

Os *Relatórios do Interventor Federal em Goiás, Pedro Ludovico Teixeira*, trazem importantes informações sobre as condições econômicas do estado durante a Primeira República: produção de arroz, rebanho, tentativas de incentivo do comércio fluvial, condições econômicas e sociais do norte do estado, etc.

Por último, utilizaremos algumas obras de caráter bibliográfico: *Anais da Província de Goiás*, de José de Alencastre; *Viagem ao Araguaia*, de Couto de Magalhães, *Relatos de viagem*, de Joaquim de Leite Moraes, *História da Viação Pública de São Paulo*, de Adolpho Pinto e *Tratado descriptivo das estradas de ferro do Brasil precedido pela respctiva legislação*, de Diocleciano Pêssoa Júnior. Estas obras nos auxiliarão a entender a paisagem goiana durante os últimos cinqüenta

anos do século XIX e os projetos paulistas de incorporação econômica dos “sertões centrais do Brasil”.

Parte das *Mensagens do Governo de Goiás*, todas as *Mensagens do Governo do Pará*, a *Coleção das leis da República do Brasil* e os *Relatórios Ministeriais* foram consultados no site da Universidade de Chicago.

A discussão sobre Goiás na Primeira República

As análises sobre a situação de Goiás na Primeira República vão desde o entendimento do estado como quase insignificante no panorama político-econômico do período, até uma certa nostalgia em relação a natureza perdida, passando pela tentativa de rompimento e pela criação de uma nova corrente que tenta valorizar o papel de Goiás no sistema.

A *genesis* do debate sobre Goiás republicano encontra-se na dissertação de Itami Campos, *O Coronelismo em Goiás*, defendida em 1975 e transformada em livro em 1983. Dois conceitos principais norteiam a análise do autor; são eles a *autonomia positiva* e a *autonomia negativa*. Autonomia positiva seria aquela derivada da força local, já a segunda, na qual enquadra Goiás e Pará entre outros, seria fruto da pequena relevância de certas unidades federadas, onde o governo central não teria motivos para intervir de maneira contundente[6].

O argumento que alicerça o pensamento de Itami Campos e os conceitos por ele desenvolvidos fundamenta-se na falta de intervenções federais no estado durante o período, as quais não teriam ocorrido nem mesmo quando solicitadas pelo governo local. Tendo isso em vista, Goiás aparece na análise como estado periférico e atrasado, arrastado para essa situação pela falta de ação dos governantes locais que teriam no patrocínio do atraso o meio para a manutenção do *status quo.* Dois elementos, portanto, contribuíram para o atraso goiano: a pequena significância política e econômica e a falta de ação dos dirigentes locais; ambos, em conjunto, mantinham o estado na situação periférica. Para Campos,

[6] CAMPOS, I. **O coronelismo em Goiás**. Goiânia: UFG, 1987. p. 10.

> Muito embora tenham os estados passado (com a República) a ser a **unidade básica,** nem todos partilharam igualmente do núcleo do poder, uma vez que o arranjo político estabelecido reconhecia centros hegemônicos e periferias estaduais. Este fato é decorrência de uma complexificação da sociedade. Tomando-se esta diferenciação de um modo global e genérico, ela se apresenta como sendo o centro – o explorador, e a periferia – o explorado. Na realidade, e na maioria das vezes, a análise mais detalhada vai apresentar uma partilha de interesses mútuos de parte a parte entre centro e periferia[7].

No trabalho seguinte, sua tese de doutorado, Campos faz observações importantes sobre a economia goiana do início do século XX; observa que naquele momento o estado ainda não possuía relações de mercado desenvolvidas e que poucos produtos eram responsáveis pelas rendas do erário público; observa ainda que não existia uma união entre as diferentes regiões goianas, cada qual negociando com o estado que lhe era mais próximo. Quanto ao norte goiano, só teria se incorporado realmente ao mercado nacional na década de 1940, com o implemento de projetos de colonização e abertura de rodovias[8].

Paulo Bertran, com o livro *Formação Econômica do Centro Oeste do Brasil* defende que existiu em Goiás e Mato Grosso uma região de fronteira marcada de muitas maneiras pelas idas e vindas do capitalismo, formando-se a partir daí uma obscura rede de relações. Foi com a República que as condições de produção de algumas regiões goianas modificaram-se, pelo contato com a economia paulista via estradas de ferro; o sul goiano foi o maior beneficiado por esse movimento devido a sua maior proximidade com São Paulo e com o Triângulo Mineiro. Nas palavras de Bertran

> O mercado brasileiro descobrira Goiás ou mais propriamente o sudeste brasileiro substituindo as setecentistas e oitocentistas rotas comerciais nordestinas (...) transformava Goiás em um anexo do seu sistema produtivo, aquele cinturão marginal em que o fator de produção mais convocado era a própria terra, de que Goiás era farto[9].

---

[7] CAMPOS, I. **O coronelismo em Goiás**. Goiânia: UFG, 1987. p. 10. grifo do autor

[8] CAMPOS, I. **Questão agrária:** bases sociais da política goiana 1930 - 1964. 1986. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1986.

[9] BERTRAN, P. **Uma introdução à história econômica do centro oeste do Brasil**. *Goiânia:* UCG : Brasília DF: Codeplan, 1988.

.

Insurgindo-se contra a visão de estado periférico, Luís Palacín questiona um dos argumentos principais da tese de Itami Campos. No livro *Coronelismo no extremo norte de Goiás: as três revoluções de Boa Vista,* Palacín demonstra, mesmo que com uma compreensão diferente de Campos, que em 1892, em meio aos conturbados acontecimentos de Boa Vista, ocorreu uma intervenção federal que depôs e prendeu autoridades locais[10].

Seguindo esta mesma corrente e indo ao encontro de Luís Palacín, Nasr Fayad Chaul, em *Caminhos de Goiás, da construção da decadência aos limites da modernidade,* questiona a idéia de atraso, usada para definir Goiás durante a Primeira República. Para ele, tal argumento foi construído da mesma forma que a idéia de decadência usada para Goiás da pós-mineração. Nas suas palavras, "no contexto da Primeira República, foi sendo fabricado um sinônimo para a decadência de antes: o atraso, como elemento justificador da situação de Goiás, em um contexto de relações sociais, políticas e econômicas totalmente diferentes"[11]. Daí, para Chaul, a não adequação do termo a Goiás, já que a produtividade agrária dava outra dimensão ao processo histórico.

Chaul, assim como Palacín, pertence a uma corrente da historiografia goiana que tenta encontrar o lugar de Goiás, desvinculado das noções de atraso, decadência e periferia. Este também é o caso de Maria Augusta de Sant'Anna Moraes, que ao acompanhar a ascensão e decadência dos Bulhões demonstra o engajamento daquela oligarquia com os projetos modernizadores do estado, entre eles, a extensão das ferrovias até o território goiano. Segundo ela, os Bulhões

> Combateram e endeusaram presidentes de acordo com as posições que assumiam perante seus interesses. Lutaram pela extinção da escravatura, aspiraram a reforma do ensino vazada em modelo positivista. Abraçaram os princípios federalistas, lutaram pela navegação do Araguaia-Tocantins e pela extensão dos trilhos de ferro a Goiás[12].

---

[10] PALACÍN, L. **Coronelismo no extremo norte de Goiás**:O padre João e as três revoluções de Boa Vista. Goiânia: UFG : São Paulo: Loyola, 1990.
[11] CHAUL, N. F. **Goiás:** da construção da decadência ao limite da modernidade. Goiânia: UFG, 1997. p. 96.
[12] MORAES, M. A . S. **História de uma oligarquia:** os Bulhões. Goiânia: Oriente, 1974. p. 38,39.

Barsanufo Gomides Borges, em sua tese de doutorado *Goiás:* Modernização e crise, 1920 – 1960, defende o argumento de Goiás como integrado à economia do sudeste na condição de economia agrária, inserida na divisão inter-regional do trabalho, exportadora e produtora de bens primários, mas não na condição de periferia; seria um "espaço econômico integrado ao processo de acumulação que comportava forma distinta de produção de capital e de relações de produção"[13].

O primeiro trabalho de Barsanufo Gomides Borges, *O despertar dos dormentes,* trata especificamente dos avanços da rede ferroviária no sul goiano a partir da criação da Estrada de Ferro Goiás, iniciada na década de 1910 e concluída só ao final dos anos 40. Para ele, a criação da EFG se deu pelo empenho de grupos progressistas do sul de Goiás, já que os dirigentes locais, pouco ou nada fizeram para a sua concretização. O livro acompanha os avanços geográficos dos trilhos e as transformações econômicas das regiões cortadas por eles. Não faz, contudo, relações entre este projeto e o comércio fluvial do norte que, como demonstram as fontes, não desapareceu durante o período[14].

Otávio Barros da Silva tenta, como jornalista, fazer uma história da região do rio Tocantins que sirva de respaldo para a história da região que se tornaria o estado do Tocantins. Trata desde a ocupação do território até a construção da rodovia Belém-Brasília. Para ele, ao início do século XX, com o avanço da economia de extração do caucho (borracha de mangabeira) no norte de Goiás, a navegação regular entre aquela região e Belém do Pará tornou-se considerável, já que aquele produto, reexportado pelo Pará, encontrava amplo mercado na Europa. Apesar disso, foi só após 1940 que o rio Tocantins "voltou a ser um vale de prosperidade econômica, com barcos a vapor transportando passageiros e cargas entre o Alto, Médio e Baixo Tocantins[15].

Durval Rosa Borges, em *Rio Araguaia, Corpo e Alma*, com prefácio de Gilberto Freyre, tenta defender a superioridade do rio Araguaia frente ao Tocantins,

---

[13] BORGES, B. G. **Goiás:** "Modernização" e crise (1920 – 1960). 1989. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1989. p. 21.

[14] BORGES, B. G. **O despertar dos dormentes**. Goiânia: UFG, 1989.

[15] SILVA, O . B. da. **Breve história do Tocantins e sua gente:** Uma luta secular. Araguaína TO: Solo, 1996.

argumentando mesmo que aquele teria direito de manter o seu nome até o encontro com o mar – ao contrário, é o Araguaia que deságua no Tocantins, que continua com seu nome até as proximidades do Pará. Rosa Borges faz interessantes observações sobre os índios do local e as expedições que visitaram a região. Faz um estudo que, como ele próprio sugere, se aproxima mais da literatura que de um texto acadêmico[16].

As obras acima citadas trazem as linhas gerais da discussão sobre Goiás na Primeira República, apesar de não esgotá-la. Mesmo assim, por meio desta breve explanação, torna-se evidente que a discussão possui nuances que impossibilitam que se divida a produção e grupos antagônicos; basta atentarmos para Barsanufo Gomides Borges, que hora se aproxima de Itami Campos – ao tratar da ação dos dirigentes locais – hora de Chaul, ao negar a idéia de periferia. Isto não constitui problema para a análise que propomos, já que não se trata de colocar um livro sobre outro, mas de observar no que cada um pode contribuir para a investigação.

Capítulos

Para alcançar os objetivos pretendidos, dividimos o trabalho em três capítulos. No primeiro, **Goiás ao final do século XIX*,*** traçamos um panorama sobre a região a ser estudada, acompanhando seu povoamento a partir da descoberta de suas minas de ouro e o panorama sócio-econômico que caracterizou a mesma após a decadência da exploração aurífera. Investigaremos as possibilidades de produção naquele momento e a existência de meios que poderiam incentivá-la: estradas ou meios de escoamento em estado satisfatório, mercados relevantes e acessíveis e ação dos governantes locais. Faremos uma breve exposição sobre os avanços e recuos da navegação dos rios Goianos e do comércio com o Pará e acompanharemos os primeiros passos na tentativa de atração dos trilhos paulistas.

No capítulo 2, **Goiás e a espera pelos trilhos do sul**, trataremos dos projetos ferroviários que poderiam ter incorporado o estado, ligando-o à economia paulista ou ao Rio de Janeiro. Investigaremos os motivos que levaram a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro a desistir do prolongamento de suas linhas até o

---

[16] BORGES, D. R. **Rio Araguaia, corpo e alma**. Prefácio de Gilberto Freyre. São Paulo: Ibrasa/Edusp, 1987.

território Goiano, o fracasso do prolongamento da Estrada de Ferro Oeste de Minas, que poderia ter ultrapassado as fronteiras do estado e os motivos que fizeram com que a Estrada de Ferro Goiás não tenha sido prolongada para além do sul goiano, como era o objetivo original. Acompanharemos as negociações entre governos local e federal para o estabelecimento destas linhas e as mudanças de situação política que poderiam ter influído de alguma forma na extensão ou não daquelas ferrovias.

No último Capítulo, **Goiás e as possibilidades do comércio fluvial com o norte,** analisaremos as possibilidades de estabelecimento de um comércio regular entre Goiás e o Pará por via fluvial. Investigaremos os esforços do governo goiano neste sentido e os projetos que existiram para que aquela ligação, defendida há séculos, se concretizasse na Primeira República. Para isso, também consideramos o projeto defendido pelo Pará, de estabelecimento de comunicações com o norte goiano por um sistema de transportes misto, envolvendo a navegação do rio Tocantins e a construção de uma ferrovia que vencesse os seus trechos mais perigosos.

CAPÍTULO 1
GOIÁS AO FINAL DO SÉCULO XIX

“ Para mim o mercado é o equador; ao sul do equador está o hemisfério sul, isto é, a permuta, a troca; e é acima do equador , no hemisfério norte, que está o capitalismo. O hemisfério sul, isto é, o nível da permuta, é o que se chama em italiano de *economia summersa;* se essa realidade da economia ‘negra’ não é exata, toda a construção que apresentei desaba sobre si mesma”.

Fernand Braudel*

* BRAUDEL, F. **Uma lição de Hiatória de Fernand Braudel**. Rio de Janeiro: Zahar, 1986. p. 78

1.1 O caminho de Goiás, a ascensão e a decadência das minas Goianas

No início do mês de julho de 1722, Bartolomeu Bueno, o Anhanguera filho, saiu da cidade de São Paulo disposto a morrer ou chegar a morada dos índios Goiazes, que há muitos anos havia encontrado quando explorava aquela região em companhia de seu pai. Não foi aquela bandeira a primeira que, pelejando contra o meio inóspito e contra o bravo gentio chegara às terras Goianas, mas foi ela que enfrentando fome, tribos guardadas por cães e princípios de motins que ameaçavam o pescoço do ancião que a dirigia, deixou marcas para a posteridade[1]. Plantou as minas que por muito tempo marcaram a paisagem Goiana ao lado dos campos já ocupados pelo gado, como observou Paulo Bertran.

As primeiras bandeiras que chegaram ao território datam do final do século XVI, quando a propagação das lendas do eldorado e a lucratividade do comércio de escravos indígenas para suprir a economia nordestina do açúcar incentivou aquelas expedições. Foram em busca da riqueza mineral, na falta destas, de escravos índios.

Entre as primeiras bandeiras que tocaram o solo que seria goiano, estão as de Antônio Machado e Domingo Luís Grau (1590, 1593), que teria chegado às regiões setentrionais de Goiás; a de Domingo Rodrigues (1596 – 1600), que subiu o Tocantins até a confluência do Araguaia e a de Afonso Sardinha (1598), que também chegou até àquele rio. Como não poderia deixar de ser, assim como os jesuítas que passaram por aquelas terras, não fixaram povoamento[2].

Foi com o Anhanguera filho e com as descobertas de ouro que teve início a ocupação de Goiás pela mineração, marcada pela vorocidade usual da atividade econômica que surgia então e que perduraria, em plena forma, até meados do século posterior. Naquele momento, Goiás passou a receber um enorme fluxo populacional, atraindo até mesmo aqueles que antes se dedicavam às minas de Cuiabá, de acesso muito mais difícil e que se aproximavam da exaustão. Abriu-se para isso a estrada de Cuiabá a Vila Boa, capital de Goiás[3].

---

[1] SILVA, H. A Bandeira do Anhanguera a Goiás em 1722 (reconstituição dos roteiros de José Peixoto da Silva Braga e Urbano Couto). In: TELES, J. M. (coord). **Memórias Goianas**. Goiânia: UCG, 1982. v. 1.

[2] DOLES, D. E. M. **As comunicações fluviais pelo Tocantins e Araguaia no século XIX**. Goiânia: Oriente, 1973.p. 27.

[3] D'ALINCOURT, L. **Memórias da viagem do porto de Santos à cidade de Cuiabá**. Prefácio de Mário Guimarães Ferri. Belo Horizonte: Itatiaia, 1975. p. 15.

Antes porém que a busca pelo ouro varresse o território goiano, construindo e destruindo povoados de acordo com a duração dos veios, o gado, com seu ritmo muito mais brando e vagaroso, ocupou as terras goianas, vindo do norte, seguindo o leito dos rios e instalando-se nas bordas do Tocantins. Para sustentar esta afirmação, que contraria a maior parte da historiografia, Paulo Bertran se apóia em uma petição feita por fazendeiros da região de Terras Novas, próximo ao rio das Palmas e baixo Paranã, que vindos dos sertões do Rio Grande São Francisco tentavam desde 1697 montar fazendas de gado no rio da Palma, afluente do Tocantins, sendo impedidos e até expulsos pelos índios Acoroassu [4]. Foi uma expansão pecuária que não se confunde com a posterior, quando a exploração das minas, principalmente na região norte de Goiás, incentivava esta atividade, tão importante para seu abastecimento. Como bem registrou Caio Prado Júnior, a cada núcleo minerador que surgia, ligava-se a ele um núcleo de criação[5].

O mesmo autor distingue com precisão a diferença entre a criação de gado e a mineração para a ocupação de um território; segundo ele, a exploração do ouro foi marcada por um avanço brusco, surgindo distante das regiões povoadas do litoral; já a criação de gado deu-se por contigüidade, mantendo contato íntimo com seu centro irradiador. Para o norte de Goiás, o gado seguiu vindo da Bahia[6].

Mesmo assim, como afirma Paulo Betran, tem que se atribuir à bandeira do Anhanguera a paternidade das terras Goianas, já que foi ela que deixou as marcas mais profundas. Apesar disto, seria um erro destacar como motivo para aquela expedição somente a iniciativa individual de Bartolomeu Bueno, já então com 70 anos, ou a sua grandiosa ganância, ou determinação como diriam alguns, pela sua irredutível vontade de encontrar o ouro ou morrer tentando. Ao buscarmos compreender o período, não poderíamos deixar de destacar o papel da política metropolitana no incentivo à busca pelos metais preciosos. O cuidado com que a coroa dirigia a empreita torna-se nítido pela existência de um espião entre os que seguiram com o Anhangüera, incumbido de informar aos seus superiores sobre as descobertas feitas e sobre o caminho que levaria a elas. Paulo Bertran destaca a

---

[4] BERTRAN, P. **História da terra e do homem no planalto central**. eco história do Distrito Federal, do indígena ao colonizador. Brasília DF: Solo, 1994. p. 58 - 60.
[5] PRADO JÚNIOR, C. **Formação do Brasil Contemporâneo**. 6. ed. São Paulo: Brasiliense, 1961. p. 55.
[6] PRADO JÚNIOR, C. **Formação do Brasil Contemporâneo**. 6. ed. São Paulo: Brasiliense, 1961.

existência deste espião; seria José Peixoto da Silva Braga, um dos cronistas da expedição[7].

Por isso mesmo, sendo uma atividade predadora, um negócio da metrópole dentro da lógica do sistema colonial, a extração aurífera deixou muito pouco para Goiás; assim como criou caminhos, como o de São Paulo à Vila Boa, deu a eles um motivo para serem percorridos, pelo abastecimento dos núcleos mineradores que surgiam da noite para o dia e pelo escoamento do metal. Da mesma maneira, quando o ouro escasseou, os caminhos passaram a ser percorridos com menor freqüência.

Até 1736, a exploração do ouro de Goiás não possuiu um elevado grau de fixação de população; os garimpeiros vindos dos mais diferentes lugares embrenhavam-se no cerrado sem que houvesse condições de subsistência ou meios de defesa frente aos gentios; foi só a partir deste ano que os contornos regionais ganharam maior definição. Já existiam então comunicações com São Paulo, Bahia e Minas Gerais, além de rotas fluviais entre São Paulo e Cuiabá, que por sua vez ligava-se a Goiás via caminho terrestre. Naquele momento também começaram a surgir pequenos núcleos mineradores regionais, tais como Vila Boa, Pilar, Meia Ponte, Luziânia, Traíras, Arraias e natividade. Em 1749, para que se estabelecesse um controle mais rígido sobre as minas, foi instalada a Capitania de Goiás, desmembrando o território que fazia parte da Capitania de São Paulo.

A década de 80 do século XVIII marcou a decadência da produção aurífera goiana. Segundo Paulo Bertran, de 1778 a 1795, a produção caiu cerca de 50%. Naquela década ainda persistia um comércio significativo entre o porto de Santos e Goiás; os produtos provenientes do Rio de Janeiro eram reexportados para as regiões centrais por meio do porto paulista[8]. Daí por diante, após 1795, seguiu-se um movimento de diminuição das importações, ao mesmo tempo em que a população escrava diminuiu significativamente[9]. Com o descenso da economia mineradora e a ascensão da pastoril, tornou-se cada vez mais difícil a manutenção do legado urbano dos tempos do ouro. Com o deslocamento do eixo econômico

---

[7] BERTRAN, P. **Uma introdução à história econômica do centro oeste do Brasil**. Goiânia: UCG : Brasília DF: Codeplan, 1988. p. 63, 34.
[8] ARRUDA, J. J. de A. **O Brasil no Comércio Colonial.** São Paulo: Ática, 1980. p. 267.
[9] BERTRAN, P. **Uma introdução à história econômica do centro oeste do Brasil**. Goiânia: UCG : Brasília DF: Codeplan, 1988, p 29.

para a marinha, as capitanias centrais, Goiás entre elas, se apoiaram no gado como possibilidade para a promoção da própria sobrevivência[10].

Não foram somente as minas locais que contribuíram para o povoamento dos campos goianos a partir de sua decadência e consecutiva dispersão populacional. A queda de produção das minas de Minas Gerais liberou um contingente populacional que invadiu o nordeste paulista, Triângulo Mineiro e as localidades meridionais de Goiás e Mato Grosso, "reforçando e ampliando o sistema econômico agrícola, pecuarista e comercial desde começos do século XIX"[11].

[10] PRADO JÚNIOR, C. **Formação do Brasil Contemporâneo**. 6. ed. São Paulo: Brasiliense, 1961. p. 127.
[11] BERTRAN, P. **Uma introdução à história econômica do centro oeste do Brasil**. Goiânia: UCG : Brasília DF: Codeplan, 1988. p 49.

QUINQUÊNIOS	Quilos de ouro
1721 – 25	---
1726 – 29	---
1730 – 34	5.000
1735 – 39	10.000
1740 – 44	15.000
1745 – 49	20.000
1750 – 54	29.400
1755 – 59	17.500
1760 – 64	12.500
1765 – 69	12.500
1770 – 74	10.000
1775 – 79	10.000
1780 – 84	5.000
1785 – 89	5.000
1790 – 94	3.750
1795 – 99	3.750
SUBTOTAL	159.400
1800 – 1822	6.760
TOTAL	166.160

QUADRO 1: Extração de ouro em Goiás 1721 - 1882
Fonte: BERTRAN, P. **Uma introdução à História Econômica do Centro Oeste do Brasil.** Goiânia: UCG : Brasília DF: Codeplan, 1988. p. 31.

Durante o período aurífero foram abertas estradas que serviram a atividade que naquele momento dominava o cenário. O Goiás de então – ao contrário do posterior, da economia próxima à subsistência e do gado – mantinha um tráfego freqüente com diferentes localidades por meio dos caminhos citados. No período posterior, o tráfego rareou, Goiás passou a ser menos solicitado, contudo, os caminhos permaneceram. Já então, existia o esboço do circuito que viria a tirar a região daquele ritmo de vida; o caminho de Goiás, aquele mesmo aberto pelo Anhanguera, que durante os primeiros anos da exploração do ouro ligou a região à São Paulo, até que a comunicação foi desviada para a Corte, passando pelo oeste de Minas Gerais. Foi por aquele caminho, de São Paulo à Vila Boa, que seguiu o café dentro dos limites paulistas, demandando produtos que Goiás poderia oferecer. Também foi por ele que seguiu a Mogiana, ferrovia que ao final do século seguinte foi responsável por grandes esforços empreendidos pelo governo goiano que a queria estendida até seu território. Mas este é um assunto ao qual voltaremos no momento devido.

1.2 Os caminhos do gado e da "abastância"

A maioria das investigações feitas sobre Goiás durante o período que procede a economia mineradora baseia-se nos relatos dos viajantes europeus que ali estiveram e deixaram as suas impressões. Via de regra, descreviam a região como decadente com uma população desinteressada pelo trabalho que poderia fazer brotar do chão as riquezas que ali jaziam.

Nasr Fayada Chaul se coloca de maneira contrária a esta visão afirmando, assim como Paulo Bertran, que não havia pobreza, mas sim uma economia de abastância, surgida pela adaptação do homem goiano às novas condições, em meio a uma sociedade que se ruralizava e que não teria como escoar seus excedentes, caso se dobrasse aos apelos dos viajantes europeus[12]. Segundo Chaul, via-se a decadência como ser alheio ao mundo do capital e do trabalho, ao qual Goiás já havia pertencido. Para Bertran, a economia de abastância surgida após o descenso das minas era caracterizada pela existência de "sítios de subsistência, uma fórmula simples, de dois ou três homens plantando um pequeno trato de terra, que fornecia os alimentos do ano"[13].

Ao estudar o modo de vida do caipira no interior de São Paulo na década de 1950, Antônio Candido observou um modo e ritimo de vida muito parecidos com o descrito por Paulo Bertran para Goiás do século XIX. Na região de Rio Bonito, próxima à cidade de Botucatu, o caipira praticava uma agricultura itinerante e só retirava do meio o necessário para a sua sobrevivência. Era um "recurso para ajustar as necessidades de sobrevivência à falta de técnicas capazes de proporcionar rendimento maior à terra"[14]. Isso caracterizava uma sociedade, segundo ele, fechada, facilitada pela abundância de terras férteis para uma população esparsa. Ainda segundo Antônio Candido:

> A posse mais ou menos formal ou a ocupação pura e simples, vem juntar-se aos tipos de exploração e ao equipamento cultural, a fim de

---

[12] CHAUL, N. F. **Caminhos de Goiás***:* da construção da decadência aos limites da modernidade. Goiânia: UFG, 1997.
[13] BERTRAN, P. **Uma introdução à história econômica do centro oeste do Brasil***.* Goiânia: UCG : Brasília DF: Codeplan, 1988, p 182.
[14] CANDIDO, A. **Os parceiros do Rio Bonito***.* Estudo sobre o caipira paulista e a transformação de seus meios de vida. Rio de Janeiro: José Olympio, 1964. p. 28.

> configurar uma vida cultural marcada pelo isolamento, a independência, o alheamento à mudança social[15].

Ao desenvolver sua caracterização do modo de vida do caipira paulista, Candido utiliza-se da problemática braudeliana acerca da evolução econômica da Europa. Baseado em seu esquema tripartido de análise da realidade econômica, Fernand Braudel descreve o primeiro andar daquela construção, onde não predomina a economia de mercado, como aquele nível onde se produz a vida como sempre se produziu e onde se vive como sempre se viveu. Apesar disso, Braudel deixa espaço para a observação de áreas de contato entre esta economia quase natural e os circuitos comerciais acessíveis geograficamente. Não seria, portanto, uma *economia fechada*. Há de se considerar a importância das estradas para o entendimento da economia goiana no pós-mineração. Neste aspecto devemos dar todo o crédito que podemos dispensar a Paulo Bertran e a faceta econômica de sua idéia de abastância. Para ele, com o esgotamento da mineração goiana, sua articulação básica calcada mais no mercantilismo de importação e exportação que na produção colonial se estendeu e manteve suas funções básicas na economia centroestina, "de forma a subverter as aparências ilusórias de uma economia voltada para a subsistência alimentar e para a pecuária"[16].

As estradas, segundo Chaul, à medida que não havia mais o que buscar em Goiás se tornaram cada vez mais intransponíveis, o que prejudicava até mesmo a ação do poder público. Para o autor goiano

> A vida administrativa, no entanto, também tinha suas limitações de exercício do poder. A carência de transportes e estradas, as grandes distâncias, o parco contingente de pessoas aptas ao exercício dos cargos e a ausência de uma polícia faziam com que a administração sofresse toda sorte de limitações para exercer o poder público[17].

Passada a época de interesse da metrópole pela extração do ouro Goiano, no entendimento de Chaul, a região foi abandonada a sua própria sorte; já não tinha

---

[15] CANDIDO, A. **Os parceiros do Rio Bonito**. Estudo sobre o caipira paulista e a transformação de seus meios de vida. Rio de Janeiro: José Olympio, 1964. p. 29.

[16] BERTRAN, P. **Uma introdução à história econômica do centro oeste do Brasil**. Goiânia: UCG : Brasília DF: Codeplan, 1988, p 29.

[17] CHAUL, N. F. **Caminhos de Goiás:** da construção da decadência aos limites da modernidade. Goiânia: UFG, 1997.

mais o que oferecer à coroa. Naquele contexto, qualquer esforço em estabelecer um aparato administrativo local que tentasse buscar saídas econômicas para a região se tornava impraticável.

Chaul, na tentativa de fundar um novo entendimento da história de Goiás, afirma que para ele, a principal face da questão a ser considerada, a verdadeira dimensão do problema, é a construção do Estado. Por isso mesmo, as formas de existência que escapam a esta lógica pela necessidade de produzir a própria vida escapam à sua análise. Daí a utilização recorrente do termo subsistência, mesmo após o diálogo com a idéia de abastância, desenvolvida por Paulo Bertarn. Próximo às linhas de comunicação, tanto terrestres quanto fluviais, como as fontes indicam, permaneceu o pequeno comércio. Este fato inutiliza a idéia de subsistência.

Por outro lado, em regiões que não se encontravam às margens das grandes vias de comunicação o goiano teria que suprir suas necessidades de alimentação e vestimentas, mas raramente teria para quem vender, permanecendo à margem dos circuitos de troca. As tentativas de caracterização da economia goiana após o final do ciclo minerador auxiliam a entender como esta economia se transformou no momento seguinte, quando passou a sofrer a influência de pólos econômicos externos; porém, em um território das dimensões de Goiás da Primeira República as generalizações ofuscam a diversidade de situações.

Feito este parênteses, voltemos aos relatos sobre Goiás no século XIX.

José Martins Pereira de Alencastre, governador da província de Goiás de 22 de abril de 1861 a 26 de junho de 1862, segundo suas próprias palavras, se embrenhou na história da região durante a sua administração, deixando para a posteridade uma obra intitulada *Anais da Província de Goiás*. Nela, Alencastre tentou encontrar a explicação para a condição difícil que a província atravessava durante seu governo; a conclusão a qual chegou foi que a maneira como se deu a ocupação do território, levada pela busca descontrolada pelo ouro, foi a grande culpada. A exploração colonial havia deixado poucos frutos, já que

> As vastas possessões do Brasil, durante mais de dois séculos, não receberam de Portugal se não aqueles cuidados que exigia a sua segurança, aquelas solicitudes que eram, por assim dizer, verdadeiras medidas de precaução contra os eventos do futuro. Em tudo mais revelava-se essa vexatória cobiça de explorar tesouros, ou recolher os produtos das riquezas descobertas[18].

[18] ALENCASTRE, J. M. P. de. **Anais da Província de Goiás**. Goiânia: Governo de Goiás/ Secretaria do Planejamento e coordenação, 1979. p. 15

Alencastre ainda cita a proibição da navegação fluvial e da utilização de caminhos que não os oficiais como medidas que entorpeceram o desenvolvimento da região. O único feito positivo das minas, para ele, teria sido a interiorização do povoamento. O então governador via como saída para aquela situação o incentivo ao comércio via rio Araguaia; defendia que com o vapor, aquele rio se transformaria na principal fonte de comunicação para Goiás e Mato Grosso. Para tanto, seria necessário que se empreendesse a divisão administrativa da província, já que o trabalho de estímulo à navegação demandaria um empenho permanente por parte das autoridades locais.

Como já foi colocado, as dimensões de Goiás e a falta de uma atividade econômica lucrativa tornavam impossível que a administração local se fizesse presente nos diferentes recantos, motivo pelo qual a região da capital e suas proximidades eram as que mantinham melhores relações com o governo provincial. O norte, aparentemente abandonado e dependente da navegação para que obtivesse algum avanço econômico, queixava-se de seu isolamento e atribuía as condições da região à má vontade dos dirigentes.

Em 1809, quando foi criada a comarca de São João das duas Barras, praticamente passou a existir dois Goiás, o do norte administrado pelo ouvidor da Comarca de São João das Duas Barras e o do sul, pelo governador e capitão geral de Vila Boa. Theotônio Segurado, nomeado ouvidor da nova comarca, defendia um comércio intenso com Belém, porta para o continente Europeu, para onde exportaria algodão, fumo, carne seca, toucinho, banha, couro de boi espichado, cola, couro silvestre, etc, e de onde viriam os produtos que da mesma forma, por meio de Belém, abasteceriam a região do Tocantins[19]. A sede da nova comarca seria localizada em uma vila que seria formada na confluência dos rios Tocantins e Araguaia, no local onde já existia o registro de São João das Duas Barras e um presídio militar. A sede foi instalada provisoriamente no Arraial do Carmo; mais tarde, em 1810, passou para Porto Real e para São João da Palma em 1814; mesmo assim, o nome oficial permaneceu como Comarca de São João das Duas Barras [20].

---

[19] SILVA, A . B. da . **Breve História do Tocantins e sua gente***:* uma luta secular. Araguaína-TO, 1996. p. 58.

[20] PRADO JÚNIOR, C. **Formação do Brasil Contemporâneo**. 6. ed. São Paulo: Brasiliense, 1961. p. 53.

Apesar desta divisão, que oficialmente não perdurou, mas que perpassou na prática os diferentes períodos da história local, tanto o norte quanto o sul tentavam manter-se em contato com os mercados mais distantes por meio de uma insipiente criação de gado e pelo comércio de alguns poucos produtos.

Ao norte os principais produtos exportados, que demandavam o mercado de Belém do Pará, eram derivados da pecuária, além de couro de animais locais, varas de algodão, toucinho, farinha de milho e solas de couro, como se observa para o ano de 1830. Naquele momento, como na maior parte do século XIX, os meios de comunicação fluviais se colocavam como muito mais atraentes que os caminhos de terra que serviam o sul da província. Enquanto a grande maioria dos julgados do norte possuíam supremacia do valor de exportações, no sul ocorria o contrário. Disso não se depreende que o norte era mais rico que o sul, pois era o contrário o que se constatava. Ocorria que os custos do transporte fluvial eram muito mais compensatórios do que os feitos por meio das precárias e quase abandonadas estradas que iam para a corte ou São Paulo[21]. Até aquele momento, o Tocantins era o rio mais concorrido, já que a falta de povoamento das margens do Araguaia prejudicava o comércio por meio deste. Era justamente o Araguaia que poderia servir ao comércio do sul de Goiás.

O governador posterior a Alencastre, Couto de Magalhães, assim como seu antecessor, também deixou sua obra para a posteridade, exaltando as riquezas potenciais da região e o comércio fluvial como a ferramenta que as despertaria. Sobre as condições da província durante a sua administração, Couto de Magalhães deixou a seguinte impressão:

> Na luta em que o homem trava contra a natureza e o deserto, parece que, em Goiás, tem esse último vencido o esforço do homem. Quanto não dera eu para ver povoadas essas campinas, que podiam sustentar numerosos rebanhos e que agora são ordinariamente pasto de feras? Há de, porém, chegar o dia em que o povo desta província, compenetrada de seus verdadeiros e legítimos interesses, olhará para o Araguaia, assim como os fenícios olharam para o oceano e os mexicanos para seu Potosi[22].

---

[21] DOLES, D. E. M. **As comunicações fluviais pelo Tocantins e Araguaia no século XIX**. Goiânia: Oriente, 1973. p. 57.

[22] MAGALHÃES, C de. **Viagem ao Araguaia**. Nota de Fernando Sales. 7 ed. São Paulo: Cia das Letras, 1975. p. 84.

Couto de Magalhães abriu estradas ligando diferentes localidades àquele rio e fundou povoados, medidas que foram fruto de sua viagem ao Araguaia, quando observou as possibilidades de navegação do rio. Para Magalhães, assim como para a unanimidade dos governantes locais, o principal problema de Goiás era o de transportes, seguido pela falta de um produto agrícola lucrativo que vencesse as distâncias; assim, ao mesmo tempo em que pregava os benefícios do comércio fluvial, incentivava a agricultura e a pecuária. Defendia o aperfeiçoamento da lavoura e a especialização da produção em um único gênero, o que poderia diminuir os custos de produção.

Tudo isso justifica a proposta do governador de transferência da capital de Vila Boa para Leopoldina, ponto estratégico para o incentivo da navegação do Araguaia e do Tocantins. Segundo ele a mudança da sede administrativa para aquele ponto estimularia o comércio com o Pará pela redução dos fretes em cerca de 200%; com a redução dos gastos com o transporte a produção de alimentos aumentaria automaticamente, criando exportações que até então inexistiam. Também foi Couto de Magalhães o responsável pela implantação da navegação a vapor do Araguaia, em 1968, quando era governador do Mato Grosso. Não foi o bastante para que os rios trouxessem o tão esperado “progresso”.

O gado goiano, principal indústria do período, não encontrava grandes mercados, além de sofrer com as más condições sanitárias e com a falta de pastos com vegetação abundante. Apesar de tudo, era o único produto que poderia vencer as grandes distâncias transportando a si mesmo. A produção agrícola era praticamente inexistente, já que não possuía patas e, por conta própria, não iria a lugar algum. Como destaca Chaul,

> Não houve florescimento agrícola por todo o século XIX, induzindo a economia a um estado de *subsistência* (grifo nosso), fazendo-a girar em torno do gado, atividade que desconhecia problemas de transporte e trazia bons rendimentos para a arrecadação estadual[23].

[23] CHAUL, N. F. **Caminhos de Goiás***:* da construção da decadência aos limites da modernidade. Goiânia: UFG, 1997. p. 95.

1.3 A busca pela integração: os rios e os caminhos de terra ao final do século XIX

Apesar das recorrentes tentativas a navegação, vista como potencial redentora da situação goiana durante o século XIX, não vingou. Fatores como o parco povoamento às margens dos rios, os obstáculos naturais e falta de capitais para o investimento mostraram-se incontornáveis durante aquele período. Na ausência de um produto lucrativo que poderia vencer as distâncias, como preconizado por Couto de Magalhães, nem mesmo a navegação a vapor conseguiu criar um fluxo que justificasse a utilização daquelas vias, tanto quanto o investimento necessário.

Em 1866 o Relatório do Ministério da Agricultura exaltava as possibilidades de estabelecimento da navegação dos rios Araguaia e Tocantins, "essa magnífica linha fluvial, destinada pela providência a satisfazer no futuro às aspirações da província central de Goiás, dando-lhe em Belém um porto no oceano". Para ilustrar a viabilidade destas comunicações citava a viagem de Floriano Mariano do Amaral, que por uma subvenção de 1:400$000, saiu de Belém em 26 de Março de 1866 com um carregamento de sal e um barco pesando 1.700 arrobas e tripulado por 30 pessoas. Amaral "chegou à capital da província (de Goiás) no dia 23 de outubro, tendo gasto nesta viagem perto de sete meses, que seriam facilmente reduzidos a três, desde que a navegação a vapor (fosse) regularmente estabelecida"[24].

Mesmo com os fracassos recorrentes constatados durante aquele século, o governo local, na última década do império, não se furtava às limitadas providências que era capaz para incentivá-lo. Segundo o relatório do governo de 1886, o comércio fluvial era

> [...] feito com a maior regularidade e zelo por seis viagens redondas por ano, entre as colônias de Itacuruí, situada às margens do rio Grande, no território da província de Mato Grosso , e o presídio de Santa Maria, situada à margem do rio Araguaia, no território desta província, na extensão de mil quilômetros. Além desse serviço, o respectivo empresário tem também o seu cargo quatro viagens redondas, a remos, entre as freguesias de Santa Leopoldina e o porto de Belém[25].

---

[24] RELATÓRIO do Ministério da Agricultura, 1866. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/agricultura.html>. Acesso em: Jun/Set. 2006.

[25] RELATÓRIO do Ministério da Agricultura, 1886, p. 115. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/agricultura.html>. Acesso em: Jun/Set. 2006.

No mesmo ano foi concedido pelo governo imperial autorização para levar a navegação até as proximidades da capital Vila Boa. Também fora realizada a exploração do rio vermelho e recomendados trabalhos de obstrução para o mesmo. Ainda nessa data a navegação goiana era regida pelo contrato assinado em 28 de abril de 1878, entre o Governo Imperial e João José Corrêa Moraes, que terminaria em 1887. Em 1885 o contrato havia sido ligeiramente modificado, a fim de tornar a navegação regular[26].

Em 1887 o contrato para exploração dos rios foi transferido para a *Para Transportation and Trading Comnpany*, sociedade organizada nos Estados Unidos e que possuía um capital de sete milhões de dólares. Naquela data o contrato ainda vigorava e a subvenção recebida pelos americanos era de 40:000$000 anuais. A concessão foi mais tarde prorrogada até 31 de dezembro de 1887 e depois até junho de 1888[27]. Mesmo este elevado capital não garantiu que o projeto se concretizasse.

Em 1888 foi assinado um novo contrato para a navegação do rio Araguaia, desta vez concedendo privilégios a Luís Guedes Amorim e Adolpho Amorim, para o estabelecimento de uma linha entre Leopoldina e São José dos Martírios, por meio de barcos a vapor e entre Leopoldina e Santa Maria, com barcos e botes movidos a braços. A subvenção para esta linha era de 1$382 por quilometro, ficando a empresa obrigada à realização de seis viagens redondas por ano e a fundar uma colônia entre Santa Maria e Leopoldina[28]. Nem a mudança do ponto inicial da navegação, nem a desobstrução do rio se concretizou, reaparecendo nos relatórios posteriores.

Esta última etapa da navegação do Araguaia, dentro das balizas do Império, encerrou-se em 1888, quando a companhia desistiu de renovar o contrato para a exploração dos rios, como é defendido por Bertran. No período republicano a luta se reiniciaria, mas as especificidades do momento dariam outras cores ao processo, como veremos no lugar adequado.

---

[26] RELATÓRIO do Ministério da Agricultura, 1886, p. 203, 205. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/agricultura.html>. Acesso em: Jun/Set. 2006.

[27] RELATÓRIOS do Ministério da Agricultura, 1887; 1888 p. 97. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/agricultura.html>. Acesso em: Jun/Set. 2006.

[28] RELATÓRIO do Ministério da Agricultura, 1889, p. 39. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/agricultura.html>. Acesso em: Jun/Set. 2006.

Leite Moraes representa a virada no entendimento do que se deveria fazer para resolver os problemas de comunicação, sendo a primeira voz do governo goiano a se levantar a favor dos projetos ferroviários que ligariam a região a São Paulo. Admirador de Couto de Magalhães assumiu a província ao final do século XIX; saindo de São Paulo, percorreu o caminho de Goiás, parte pelos trilhos da Mogiana e parte a cavalo, até chegar à Vila Boa. Tendo adoecido durante a viagem, não pode voltar da mesma maneira; seguiu ao final de seu governo pelos rios Araguaia e Tocantins até o porto de Belém do Pará, onde apanhou o vapor que o levou até a capital do Império.

FIGURA 1: Percurso de Leite Moraes até a Capital Goiana
Fonte: MORAES, J. A . L. **Apontamentos de Viagem**.
Introdução, cronologia e notas de Antonio Candido.
São Paulo, Cia das letras, 1995, p. 31.

Na sua viagem de volta, desde a Capital de Goiás até Belém do Pará, Leite Moraes fez pertinentes observações sobre as condições de comércio por meio dos rios goianos. Incentivado por João José Corrêa de Moraes, responsável pela navegação do Araguaia, deixou Goiás no dia nove de dezembro de 1881, às nove da manhã, rumo a cidade de Leopoldina, onde receberia apoio para a sua viagem de volta para São Paulo. No caminho, passou pelo presídio militar de Jurupsen, localizado na margem esquerda do rio Vermelho, ponto que segundo o paulista seria obrigatório na passagem de uma estrada de ferro que atravessasse Goiás dirigindo-se ao Mato Grosso[29].

Ainda no caminho para Leopoldina Leite Moraes e o seu grupo enfrentaram o alagamento do caminho pelo transbordo do rio Vermelho. Pouco antes, em

[29] MORAES, J. A . L. **Apontamentos de viagem**. Introdução, cronologia e notas de Antonio Candido. São Paulo, Cia das letras, 1995. p. 123.

novembro, ao passar pelo mesmo trecho o contraste era enorme, tendo até mesmo sofrido com a falta de água. Segundo ele, mais um ou dois meses, em janeiro ou fevereiro, aquela parte do caminho ficaria submersa, oferecendo dificuldade para quem precisasse percorrê-lo. Como solução, o ex-governador de Goiás sugeriu que se construísse uma estrada com "um aterrado com esgoto de lado a lado, superior à enchente"[30].

Já em Leopoldina, Leite Moraes se hospedou na casa do empresário responsável pela navegação do Araguaia. Descreveu os habitantes do lugar como operários de empresa, empregados nas oficinas ou nos vapores de botes, também se dedicando à catequese; destacou que existia ali um pequeno destacamento militar. A cidade era descrita como tomada por um movimento intenso, onde havia vapores e botes no porto, um intenso movimento de carga e descarga ao som de gritos e cantos. Para ele era a empresa de navegação que dava vida a Leopoldina; sem aquela empresa, aquela povoação "desapareceria em 24 horas"[31]. Defendia que aquele negócio demandava maior atenção por parte do governo, já que a subveção "concedida pelo Estado (era) compensada pelas inúmeras vantagens econômicas, administrativas e civilizadoras, conseqüentes da navegação"[32].

---

[30] MORAES, J. A . L. **Apontamentos de viagem**. Introdução, cronologia e notas de Antonio Candido. São Paulo, Cia das letras, 1995. p. 126.
[31] MORAES, J. A . L. **Apontamentos de viagem**. Introdução, cronologia e notas de Antonio Candido. São Paulo, Cia das letras, 1995. p. 128, 129.
[32] MORAES, J. A . L. **Apontamentos de viagem**. Introdução, cronologia e notas de Antônio Candido. São Paulo: Cia das Letras, 1995. p. 130.

FIGURA 2: Trajeto de Leite Moraes até seu retorno para São Paulo
Fonte: MORAES, J. A . L. **Apontamentos de viagem.** Introdução, cronologia e notas de Antônio Candido. São Paulo: Cia das Letras, 1995. p. 33.

Ali, em Leopoldina, iniciou a viagem pelos rios; no início, o bote que levou Leite Moraes foi rebocado até a povoação de Santa Maria pelo vapor Colombo, que a todo momento ameaçava a continuidade da viagem por necessitar de manutenção constante. Aquele bote era um dos menores que fazia o comércio entre Leopoldina e o Pará; descrito como tosco e grosseiro se assemelhava a uma barcaça em miniatura, apesar de ser capaz de transportar muitas dezenas de arrobas. A proa e a popa eram cobertas por palha de palmeira, o que favorecia a proteção dos gêneros carregados e da tripulação. Havia até mesmo espaço para a preparação de refeições.

E continuam as informações pertinentes: durante a viagem, Leite Moraes deparou-se com um fazendeiro que levava e trazia produtos do Mato Grosso por sua própria conta. Era o Capitão Gomes, proprietário de terras e criador de gados que

anualmente viajava até a capital do Mato Grosso com carros de boi, levando couros e gêneros alimentícios[33].

Outra importante informação recolhida por Leite Moraes diz respeito à falta de povoados que poderiam apoiar a navegação do Araguaia. Deparado com este problema, o empresário encarregado da empresa encontrou uma solução curiosa; passou a negociar com os índios que habitavam as margens do rio. Os índios preparavam a lenha na medida exata que seria consumida pelo vapor e recebiam em troca machados americanos, facas, foices, arpões e fumo. Além disso, levavam melancias e frutas da mata para trocarem com os tripulantes por anzóis, fumo e arpões[34].

Membro da elite paulista, Leite Moraes como os seus antecessores, entendia que os rios poderiam prestar um grande serviço para a economia de Goiás; contudo, ao contrário deles, defendia um projeto alternativo, o da integração econômica de Goiás por meio da extensão da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro até o território goiano. As relações de Leite Moraes com a elite paulista ficam evidentes quando o mesmo narra o seu encontro com o Coronel Joaquim Benedito de Queirós Teles, que foi cumprimentá-lo e desejar boa viagem quando passava por Campinas nos trilhos da CMEF, ferrovia que pertencia ao próprio coronel [35].

Àquela altura, o avanço da economia cafeeira já modificava o panorama do sul goiano. As mudanças ocorridas em São Paulo fizeram com que os caminhos de terra do sul de Goiás passassem a ser mais concorridos. Para lá se deslocaram grandes contingentes populacionais expulsos pelo avanço daquela lavoura, ao mesmo tempo em que os seus produtos passaram a ser mais procurados[36]. A criação e a expansão da economia cafeeira agiram sobre Goiás, positivamente, de duas maneiras. Em um primeiro momento, criou uma estrutura de transporte e escoamento que incentivou a produção pela diminuição dos fretes; por outro, à medida que engendrou um processo de crescente urbanização dentro das fronteiras paulistas, criou um mercado geograficamente acessível aos produtos goianos.

---

[33] MORAES, J. A . L. **Apontamentos de viagem**. Introdução, cronologia e notas de Antônio Candido. São Paulo: Cia das Letras, 1995.p.135.
[34] MORAES, J. A . L. **Apontamentos de viagem**. Introdução, cronologia e notas de Antônio Candido. São Paulo: Cia das Letras, 1995. P. 158, 159.
[35] MORAES, J. A . L. **Apontamentos de viagem**. Introdução, cronologia e notas de Antônio Candido. São Paulo: Cia das Letras, 1995.
[36] Sobre a ocupação do sul de Goiás: ALENCAR, M. A . G. **Estrutura fundiária em Goiás**: Goiânia, UCG, 1993. p. 101.

As perspectivas que então se abriam para o estado são facilmente constatadas pelos projetos das ferrovias que pretendiam drenar o seu comércio, como veremos adiante. Como destacou Paulo Bertran, "A construção das ferrovias em São Paulo contribuiu decisivamente para o avanço da fronteira agrícola para o café e, na sua retaguarda, para a expansão das lavouras produtoras de alimentos"[37].

Caio Prado Júnior, ao investigar as vias de comunicação terrestres que cortavam o Brasil durante o século XIX, destaca as seguintes em relação a Goiás: Havia o caminho de Goiás, que saindo da cidade de São Paulo ia até Vila Boa, seguindo o traçado aberto por Bartolomeu Bueno; a via mineira, que até a ascensão da economia cafeeira era a mais percorrida, mesmo com seu traçado menos favorável, "passando por Paracatu e entrando em Goiás pelas gargantas que se abrem no divisor do São Francisco e do Tocantins"; a via baiana, que mais ao norte cruzava o mesmo divisor, com diversas variantes, duas delas vindas do Piauí; além de uma terceira, que se constituía em prolongamento de uma estrada que da Bahia ía a Minas Gerais[38]. Paulo Bertran ainda destaca que a estrada da Bahia, utilizada durante o século XVII, saía de Salvador, ultrapassava o sertão baiano, tocava Vila Boa de Goiás e chegava a Cuiabá e Vila Bela da Santíssima Trindade, em Mato Grosso[39].

Junte-se a isso as possibilidades de comércio fluvial e notaremos que não bastaram os caminhos potênciais para que a economia local ultrapassasse as condições de abastância e se colocasse em um circuito de trocas mais amplo. Segundo Jobsosn de Arruda, já ao final do século XVIII e início do XIX, o Brasil possuía certa integração interior, que não se confunde com mercado interno mas era o primeiro passo para sê-lo[40]. A observação dos relatos de Saint-Hilaire reforça essa constatação; ao descrever as condições de isolamento da província na segunda década do século XIX, deixou a seguinte observação:

> A distância enorme da província de Goiás aos portos do mar é, sem dúvida, a principal fonte de suas misérias; mas, pelo menos, se

---

[37] BERTARN, P. **Uma introdução à história econômica do centro oeste do Brasil**. Goiânia: UCG/Brasília: Codeplan, 1988. p. 69.
[38] PRADO JÚNIOR, C. **Formação do Brasil contemporâneo**. 6 ed. São Paulo: Brasiliense, 1961, p. 245, 246.
[39] BERTRAN, P. **Uma introdução à história econômica do centro oeste do Brasil**. Goiânia: UCG : Brasília: Codeplan, 1988. p. 137
[40] ARRUDA, J. J. de A . **O Brasil no comércio colonial**. São Paulo: Ática, 1980. p. 123.

> abriram estradas que permitem aos habitantes não ficarem sem comunicação com a costa e penetrarem nas partes mais remotas do interior[41].

O itinerário adotado pelos correios já ao final do século XVIII comprova a existência de um sistema interno e articulado de comunicações. A linha entre Rio de Janeiro e Pará era feita por via terrestre; passava pelo centro da colônia; atravessando Goiás aproveitava a via fluvial Araguaia Tocantins. A via marítima, considerada mais lenta naquele momento, tomou o lugar da via interna após a introdução do vapor, que tornou o comércio e as comunicações por cabotagem mais eficazes que as terrestres[42].

Não havendo um produto de grande procura que fizesse com que as estradas fossem percorridas, imperou o cenário de desolação até a segunda metade do século XIX. Bastou que surgissem novas possibilidades para que um destes caminhos, o de São Paulo Goiás, voltasse a ter grande parte da importância de outrora, servindo como escoadouro para o gado e para a ascendente agricultura goiana, criando condições para que a economia local, pelo menos nas regiões mais ao sul, ultrapassasse a barreira do cotidiano rumo ao jogo das trocas, enquadrando-se no mercado criado pelo café.

A expansão da economia cafeeira, já a partir das últimas décadas do século XIX, influía na configuração social e econômica do sul de Goiás. Maria Amélia Garcia de Alencar, em seu trabalho *Estrutura Fundiária em Goiás,* acompanhou as mudanças na estrutura agrária nas regiões sul da então província. Para ela, mesmo antes de 1850, o sudoeste goiano se constituiu em área de fronteira agrícola. "O estado ainda desabitado pelo homem branco, abriu-se neste período para receber as populações expulsas pela expansão cafeeira no sudeste do país" [43]. A rápida ocupação da terra já a partir daquele momento foi marcada por um precoce movimento de mercantilização; a terra possuía dois tipos de uso: servia como

---

[41] SAINT-HILAIRE, A . **Viagem às nascentes do rio São Francisco e pela Província de Goiás**. Trad. e notas de Ribeiro Lessa. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1937. p. 332.

[42] PRADO JÚNIOR, C. **Formação do Brasil Contemporâneo**. 6 ed. São Paulo: Brasiliense, 1961. p. 263. Para Prado Júnior esta mudança do eixo de comércio do interior para a marinha representou, em certa medida, um movimento de desagregação do interior brasileiro, mas sem a gravidade anterior, dos primeiros tempos de colônia. Isso porque, ao contrário da navegação precária de então, a navegação a vapor permitia uma articulação mais eficaz, mesmo que inferior às comunicações internas.

[43] ALENCAR, M. A . G. **Estrutura fundiária em Goiás**. Goiânia: UCG, 1993. p. 101.

reserva de valor para capitais alienígenas, que eram investidos sem nenhum caráter produtivo, e para a pecuária extensiva, que foi a forma de ocupação da área[44].

Já o sudeste Goiano, mais próximo ao triângulo mineiro e futuramente cortado pela Estrada de Goiás, sofreu uma transformação que fez com que a terra passasse a ser beneficiada pela emergência de centros comerciais como Morrinhos e Catalão. Por ali chegavam as boiadas vindas do centro norte e do próprio sudeste goiano a caminho das regiões cafeeiras, e por ali saíam os produtos importados por Goiás, vindos do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais. Esta região também recebeu grandes contingentes populacionais expulsos pelo café. Desta forma, desde muito cedo, a terra na região de Morrinhos foi utilizada em função do comércio; "o solo destinou-se essencialmente à criação de gado para o intercâmbio do sal e outros produtos"[45].

Catalão foi outro município do sudeste que já sentia a influência da economia paulista nas décadas que antecederam a República. Na segunda metade do século XIX passou por um processo de aumento demográfico e gradativa intensificação do comércio, firmando-se como exportador de gado e fumo. Nas primeiras décadas do regime republicano Catalão se apresentava como um dos municípios com maior arrecadação; em 1892 figurou em quarto lugar, com 5:602$304, só perdendo para a Capital, Formosa e quase empatando com Rio Verde; com a aproximação da estrada de ferro, já no início do século XX, Catalão se tornou o primeiro em arrecadação[46].

Nars Fayad Chaul observa que a ocupação do sul de Goiás – entendido aqui como a soma das regiões sudoeste e sudeste – se deu após a ocupação do Sul de Minas e Triângulo Mineiro quando, movidos pela marcha do café, levas e levas de paulistas e mineiros adentraram o território goiano com a intenção de adquirirem terras a preços baixos para o desenvolvimento da agropecuária[47].

Já ao norte, mesmo com a expansão da economia paraense da borracha e com a expectativa daquela elite local sobre as possibilidades de atração das terras

---

[44] ALENCAR, M. A . G**. Estrutura fundiária em Goiás**. Goiânia: UCG, 1993. p. 102.
[45] ALENCAR, M. A . G. **Estrutura fundiária em Goiás**. Goiânia: UCG, 1993. p. 103.
[46] PALACÍN, L. ; CHAUL, N. F. ; BARBOSA, J. da COSTA. **História Política de Catalão**. Goiânia: UFG, 1994. p. 35, 42.
[47] CHAUL, N. F. **Caminhos de Goiás:** da construção da decadência aos limites da modernidade. Goiás: UFG/UCG, 1997. p. 122.

goianas, os efeitos de transformação não se faziam sentir. Nas falas dos dirigentes Goianos a menção ao norte e as possibilidades oferecidas pelo mercado de Belém diminuíam à medida que a malha ferroviária paulista avançava rumo ao Centro-Oeste.

Ao final do Império, como mostram os relatos discutidos, a comunicação entre sul e norte goianos não eram mais que débil. A "inexistência de meio de comunicação, a extensão do território, entre outros fatores, impediram, até meados do século XX, que a unidade econômica se realizasse". As ligações do norte eram estabelecidas com o Pará e Maranhão; o nordeste com a Bahia; o sudeste e sul com Minas Gerais e São Paulo. O nosso recorte se abre, dessa maneira, sem que houvesse uma unidade econômica goiana[48].

Para entender as possibilidades oferecidas por São Paulo e Pará à economia e sociedade goianas, é necessário que consideremos, ainda que brevemente, a expansão econômica pela qual passavam ao iniciar-se o nosso período de estudo.

1.4 Breve panorama de São Paulo e Pará ao final do século XIX

Apesar de suas diferenças, São Paulo e Pará ao final do século XIX passavam por um processo parecido, de expansão das exportações e descontentamento pela maneira como o governo imperial redistribuía as rendas nacionais. Mesmo com a decadência do norte agrário e paulatina transferência do centro econômico e decisório para o sul, o Pará conseguiu manter uma posição de destaque pela sua localização geográfica estratégica, que lhe dava acesso à grande parte da interlândia brasileira, principalmente a bacia amazônica, além de possuir saída fácil para os mercados europeus.

Luciana Batista Marinho, em sua dissertação de mestrado produzida no Rio de Janeiro, analisou a expansão da economia paraense entre 1850 e 1870, buscando entender os laços entre a economia extrativa e a produtora de alimentos. Para ela, a produção de alimentos não diminuiu durante o período, não existindo uma crise de subsistência, como defendido por outros autores. No trabalho Marinho

[48] CAMPOS, F. I. **Questão agrária:** Bases Sociais e Política (1930 – 1964). 1986. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1986.

destaca a expansão econômica da cidade de Belém, mesmo que tomado por um ideal aristocratizante onde as condições econômicas não dependiam apenas do funcionamento do mercado[49].

Por não ser dependente da agricultura e por ter a extração de borracha como sua principal fonte de riqueza, o Pará não sofreu pelo descaso do Governo Imperial dispensado às condições da agricultura no norte e à necessidade de incentivá-la. Não acompanhou, por isso, a desaceleração geral ocorrida na região. Evaldo Cabral de Mello defende que, nas últimas décadas do sistema imperial, o problema do norte não era o da mão de obra, mas o de auxílio à lavoura[50]. Já o Pará conseguiu tirar proveito da decadência da agricultura nordestina ao incorporar a mão de obra ociosa daquela região. Esse foi um fator de grande importância para a expansão da economia extrativa paraense já que, desde o início, a mesma havia lutado contra o problema da organização da produção por meio do aproveitamento da mão de obra indígena, a única disponível antes da movimentação de populações nordestinas rumo ao território amazônico[51].

Utilizando-se destas condições e da procura da borracha no mercado mundial, o Pará já nas últimas décadas do século XIX se colocou de maneira preponderante no norte do Brasil. Em 1886, Tavares Bastos destacava as possibilidades oferecidas pelo comércio a vapor que drenasse a produção das regiões interiores do Brasil por meio de Belém. Sobre a abertura dos portos brasileiros ao comércio internacional, defendia que deveria ser estendido até o Tocantins, rio que "prendia Goiás ao Pará". Quando o autor escreveu, Manaus ainda era tributária do Pará, que conseguia estender sua influência até o Peru; já então era defendida a ligação de Mato Grosso com Belém[52].

---

[49] BATISTA, L. M. **Muito além dos seringais:** Elites, fortunas e hierarquias no Grão-Pará, 1850 – 1870. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2004. p. 147, 142.

[50] MELLO, E. C. de. **O norte agrário e o Império**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira ; Brasília: INL, 1984. p. 95.

[51] FURTADO, C. **Formação econômica do Brasil**. Brasília: UNB, 1963. p. 161 – 164. Celso Furtado observa que o fornecimento de mão de obra européia para São Paulo deixou margem para que a mão de obra nacional proveniente do nordeste fosse aproveitada pela economia da borracha, o que em grande parte possibilitou a sua expansão. Destaca que, na falta daquele fornecimento para os paulistas, os mesmo poderiam se valer do elemento nacional para a expansão da economia cafeeira. Evaldo Cabral de Mello defende uma posição diferente, sendo taxativo ao afirmar que a elite paulista se negou a aceitar a mão de obra nacional de outra maneira que não pela escravidão.

[52] BASTOS, A . C. T. **O Vale do Amazonas**. 3 ed. São Paulo: Ed. Nacional ; Brasília: INL, 1975.p.p. 51, 89, 159.

A economia da borracha se firmou regionalmente já na década de 1850 e, nas décadas seguintes, principalmente após 1880, fez com que a cidade de Belém prosperasse tanto quanto Recife dos tempos da cana, segundo Barbara Weinstein. O sistema de aviamento estabelecido para a extração de borracha fazia com que até mesmo os grandes capitalistas dependessem de alguma firma exportadora de Belém, já que só desta maneira poderiam conseguir crédito, mercadorias e transportes além de, o que é mais importante, só com o estabelecimento destas ligações conseguiria vender a sua borracha. A prosperidade paraense do final do Império pode ser notado nas seguintes palavras da pesquisadora brasilianista:

> os anos de expansão da década de 1880 deram início a um período durante o qual, em todo o setor econômico da Amazônia, aquele que dispusesse de propriedades ou de ligações políticas podia contar que participaria dos resultados da prosperidade, quer como advogado de importantes firmas aviadoras, como diretor de banco, como funcionário de alfândega gordamente subornado, quer como distribuidor exclusivo de gelo numa cidade de clima permanentemente abrasador[53].

A capital paraense foi descrita por Leite Moraes, quando por lá passou no regresso para São Paulo em Janeiro de 1882, como tomada por um clarão de dezenas de luzes que anunciavam a presença de navios dos povos mais civilizados. Era um local que recebia comerciantes de todas as partes do mundo; era, para ele uma cidade que ainda dormia, mas que já sonhava “com todas as grandezas do mundo, tendo as plantas sobre o Tocantins e a fonte recostada sobre o Amazonas”. Sobre a atividade do porto de Belém, Leite Moraes deixou a seguinte impressão:

> Que vozeria enorme é esta que me atordoa os ouvidos? Ruído estrondoso do tropel de um povo; o rodar convulsivo dos carros, semelhante um trovão que não se interrompe ... tudo nos aponta o comércio, que fala de viva voz com a América e com a Europa! Naquele tumultuar de povo pelas ruas e pelas praças, naquele estremecimento do próprio solo, sente-se o desenvolvimento progressivo de todas as forças vivas da civilização moderna[54].

Foi um movimento de expansão econômica que ultrapassou as barreiras do Império e resistiu às duas primeiras décadas do novo regime. Celso Furtado divide a procura mundial pela borracha em duas grande fases: a primeira, que perdurou até

---

[53] WEINSTEIN, B. **A borracha na Amazônia:** Expansão e decadência 1850 - 1920. São Paulo: HUCITEC/EDUSP, 1993. p. 91.

[54] MORAES, J. A . L. **Apontamentos de viagem**. Introdução, cronologia e notas de Antonio Candido. São Paulo: Cia das Letras, 1995.

cerca de 1910, foi marcada pelo improviso, quando o fornecimento era feito sem uma organização racional; a segunda etapa teve seu início na segunda década do século XX, quando as plantações inglesas do oriente desbancaram os fornecedores de outrora[55]. O Pará foi o principal fornecedor na primeira etapa.

Deste feito, Itami Campos se equivoca ao descrever o Pará republicano como um estado econômica e politicamente irrelevante. Para que não haja dúvida, basta acrescentarmos que os republicanos históricos do Pará, até a ascensão do paulista Campos Sales, não se alinharam imediatamente ao sul, chegando a lançar um candidato que fizesse frente aos paulistas. O candidato foi Lauro Sodré, líder dos republicanos históricos paraenses, que disputou com o próprio Campos Sales.

Agora, passemos brevemente a São Paulo.

Após uma fase de diversificação da economia brasileira que precedeu a independência, nas primeiras décadas do século XIX, um movimento contrário veio a tornar o café o principal produto da pauta de exportações brasileiras já em 1840[56]. Nesse interlúdio, constituiu-se a economia escravista cafeeira nacional, pela queda do exclusivo colonial e pela formação do Estado Nacional brasileiro. A gêneses da economia cafeeira nacional não teve ligação com o capital estrangeiro, mas sim com o capital mercantil nacional gerado nos poros da colônia.

Surgindo, portanto, baseado em decisões e investimentos nacionais, a economia cafeeira também se valeu da disponibilidade de recursos como mão de obra e terras. No concernente à demanda, por outro lado, aproveitou-se da situação externa, mantendo o produto a preços que pudesse dar a máxima remuneração sem que ao mesmo tempo fosse deslocado por outros produtos de sobremesa; foi o aumento constante da oferta brasileira que permitiu que a demanda se ampliasse continuamente. De 1810 a 1850 se deu a consolidação e generalização do consumo de café, quando a produção ainda ligava-se a exploração da mão de obra escrava[57].

Segundo João Manuel Cardoso de Mello, os últimos anos da década de sessenta marcaram a crise da economia mercantil escravista cafeeira e a crise da economia colonial; é necessário destacar que tal raciocínio baseia-se na idéia que a exploração da mão de obra escrava fez com que permanecessem as características

---

[55] FURTADO, C. **Formação Econômica do Brasil**. Brasília DF: UNB, 1963. p. 163.
[56] ARRUDA, J. J. de A . **O Brasil no comércio colonial**. São Paulo: Ática, 1980.
[57] MELLO, J. M. C. de. **O capitalismo tardio**. Contribuição à revisão crítica da formação e desenvolvimento da economia brasileira. São Paulo: Brasiliense, 1998. p. 69.

básicas da economia colonial; mesmo assim, João Manoel Cardoso de Mello não enxerga continuísmos no plano político, mas sim a internalização das decisões.

Nesse mesmo período, segunda metade do século XIX, ao mesmo tempo em que a economia cafeeira se livrou dos fatores estruturais que barravam a sua expansão, ocorreu a forte expansão do mercado mundial e a disseminação de novas tecnologias que dinamizaram as trocas mundiais e tornaram aquela expansão mais acentuada, entre elas o barco a vapor e a ferrovia[58].

Não foi sem conflito que ocorreu a ascensão da economia cafeeira; basta lembramos que a segunda metade do século XIX foi marcada pela decadência do então influente norte agrário e pela paulatina transferência do centro de decisões para a região de São Paulo e Rio de Janeiro; basta destacarmos os enfrentamentos parlamentares entre ambas as regiões ao final do Império, onde o sul quase sempre conseguia atrair para si as benesses do Estado Imperial, mais pelo prestígio dos plantadores de café do Rio de Janeiro do que pela então eclipsada, mas ascendente influência paulista. Os paulistas só conseguiram ultrapassar a produção de café fluminense na década de 1880. Também devemos destacar a expansão da economia paraense até 1910[59].

Em solo paulista o café, partindo do Vale do Paraíba, expandiu-se geograficamente até que os custos de transporte tornaram inviável a produção; neste momento, os fazendeiros uniram-se, sem apelar a empréstimos externos, para fundar ferrovias que tornaram possível a continuidade da marcha do café. Podemos citar a Companhia Paulista e a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, ambas organizadas e fundadas na década de 1870.

Como afirma Monbeing

> Os anos de 1860 e 1870 assinalam uma viragem decisiva na história do café, portanto, na do povoamento, duas histórias que permaneceram confundidas por muito tempo. Os instrumentos necessários à aceleração de sua marcha para oeste foram proporcionados aos fazendeiros pelas transformações técnicas, sociais e econômicas, que então se produziram. Mas foi também

[58] SILVA. S. **Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil**. São Paulo: Alfa-Omega, 1976. p.29.
[59] MELO, E. C. de. **O norte agrário e o Império**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira; Brasília DF: INL, 1984.

> preciso que, no ultramar europeu, igualmente ocorressem circunstâncias favoráveis[60].

Apesar do investimento inicial ter se dado sem empréstimos externos, foi o capital inglês que preparou a penetração ao construir a ferrovia de Santos a Jundiaí, fundamental para o redirecionamento da produção cafeeira para o Porto de Santos.

Na marcha rumo ao oeste, o negócio do café se diversificou; o capital cafeeiro assumiu novas facetas. Pretendendo ultrapassar as barreiras geográficas rumo aos antigos sertões; das plantações de café surgiram as funções bancários e comerciais. Deste feito, o capital cafeeiro tornou-se ao mesmo tempo agrária, comercial e mercantil[61].

Não podemos, apesar da expansão cafeeira e formação do capital cafeeiro ter se iniciado ao final do século XIX, deixar de destacar a mudança de regime como o ponto de concretização de sua ascensão. O federalismo foi a bandeira em punho dos políticos paulistas e foi por meio dela que conseguiram transformar seu predomínio econômico em político; nas palavras de Caio Prado Júnior, a República "rompendo os quadros conservadores dentro dos quais se mantivera o Império apesar de todas as suas concessões, desencadeava um novo espírito e tom social bem mais de acordo com a fase de prosperidade material em que o país se engajara"[62].

Bárbara Weinstein destaca que para estados como o Pará e São Paulo, a transição representou muito mais que uma mudança de regime; significou uma mudança no tratamento fiscal e administrativo no momento em que a renda regional havia crescido em proporções até então desconhecidas. A constituição republicana deixava aos estados a renda proveniente do imposto de exportações, o que fez com que os novos governos passassem a reter um volume de capital até então desconhecido[63].

Mais que isso, a República trazia um novo equilíbrio socio-político; é de grande pertinência a observação de Fernando Henrique Cardoso e Enzo Faletto

---

[60] MONBEING, P. **Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo**. Trad. Ary França e Raul Andrade Silva. São Paulo: HUCITEC/Polis, 1984. p.102.
[61] MELLO, J. M. C. de. **O capitalismo tardio**. Contribuição à revisão crítica da formação e desenvolvimento da economia brasileira. São Paulo: Brasiliense, 1998. p. 128-129.
[62] PRADO JÚNIOR, C. **História econômica do Brasil**. São Paulo: Brasiliense, 1967. p. 209.
[63] WEINSTEIN, B. **A borracha na Amazônia:** Expansão e decadência 1850 - 1920. São Paulo: HUCITEC/EDUSP, 1993. p. 91.

sobre a primeira constituição republicana do Brasil, a qual “expressou o sistema de alianças locais, sob o predomínio de grupos agro-exportadores do capitalistas do Centro-Sul, mas sem excluir os setores agro-exportadores de outras regiões, nem muito menos os proprietários de latifúndios de baixa produtividade”[64].

Era este o cenário no qual os dirigentes goianos labutariam por sua integração econômica durante o período analisado.

[64] CARDOSO, F. H; FALETO, E. **Dependência e desenvolvimento na América Latina**. Ensaios de interpretação sociológica. 7 ed. Rio de Janeiro: LTC, [199?}. p. 65.

CAPÍTULO II
GOIÁS E A ESPERA PELOS TRILHOS DO SUL

" ... posso vos declarar, jubiloso, que o decreto n. 862 de 16 de outubro de 1890 respondeu ao meu desejo, concedendo a Companhia Mogiana, à Oeste de Minas, ao engenheiro Francisco Murtinho e ao Banco Construtor do Brasil, privilégios que resolvam o problema".

Major Dr. Rodolpho Gustavo da Paixão, Governador do Estado de Goiás, sobre o problema da viação férrea*

* MENSAGEM dirigida a Câmara Legislativa de Goiás pelo Governador do Estado Major Dr. Gustavo da Paixão, no dia 5 de dezembro de 1891.

2.1 Goiás e as ferrovias

A chegada da República em Goiás foi marcada pela rearticulação de forças em torno do novo regime, duramente criticada por Francisco de Paula Avélos, figura de proeminência local, para quem os adeptos daquele momento, transformados em republicanos exaltados, antes haviam servido ao Império como homens volúveis e ambiciosos. Também chegou atrasada, aos 5 de dezembro de 1889[1].

Pelos laços de família estabelecidos, os antes liberais Bulhões conseguiram ascender ao poder, onde permaneceram, salvo em ocasiões pontuais, até a presidência de Hermes da Fonseca. Liderados por Leopoldo de Bulhões, a família que então chegava ao poder, já ao final do Império, empunhava a bandeira da federação, sob o argumanto que os males da província poderiam ser resolvidos por um governo local com maior autonomia[2].

Fruto de retórica ou não, a prática republicana viria a mostrar que a autonomia regional não promoveria tão facilmente a almejada prosperidade; os goianos, ao contrário dos paraenses, foram aliados de primeira hora dos paulistas, apoiando-os na constituinte e na eleição para primeiro presidente. Como veremos a seguir, a afinidade política não se traduziu no empenho por parte do capital cafeeiro em promover medidas para que o já então almejado sonho goiano, a extensão da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro até o seu território, se tornasse realidade.

Se recuarmos alguns anos, notaremos que a preocupação com as condições das vias de transportes foram recorrentes nas falas dos administradores da região; notaremos, por exemplo, que grande parte das rendas provinciais – assim como mais tarde as rendas estaduais – destinavam-se a incessante atividade de manutenção das estradas mais importantes.

Apesar dos cuidados com aquelas vias, como se vê no capítulo 1, elas não constituíam por si só fatores capazes de levar ao melhor aproveitamento econômico das plagas goianas. Daí o incessante esforço em atrair os trilhos do sul, principalmente os da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação. Já nos relatos de Leite Moraes, presidente da província no início da década de 1880, nota-se o otimismo frente à possibilidade da extensão dos trilhos da Mogiana até o

---

[1] FERREIRA, J. C. **Presidentes e Governadores de Goiás**. Goiânia: UFG, 1980. p. 66 – 68.
[2] MORAES, M. A . S. **História de uma oligarquia:** os Bulhões. Goiânia: Oriente, 1974. p. 87.

sul de Goiás[3]. Representante da elite imperial, Joaquim de Almeida Leite Moraes (1834-1895), foi designado para a presidência de Goiás em 1881, com o encargo de conduzir o processo eleitoral. Foi ele um dos responsáveis por convencer o governo imperial a adotar para um eventual prolongamento da Companhia Mogiana um traçado que, passando pelo Triângulo Mineiro, cruzaria a Província de Goiás rumo ao Mato Grosso.

Ao ocaso do Império e início da República, com o avanço da malha ferroviária paulista rumo às regiões centrais do Brasil, as atenções dos dirigentes goianos para lá se voltaram, para a possibilidade de melhora das condições precárias da produção provincial por meio da extensão dos trilhos das ferrovias paulistas ou mineiras que poderiam servir ao seu território.

Com este propósito foi elaborado um pretensioso plano de viação que, caso concretizado, acabaria de uma vez com os problemas de transporte que a tanto prejudicavam, na visão dos dirigentes locais, o desenvolvimento econômico da região. O plano, que tomou existência legal pelo decreto n. 862, de 16 de outubro de 1890, concedia garantias para o prolongamento da Companhia Mogiana de Arguari a Catalão, ao Banco União de São Paulo para a construção de uma estrada de ferro que partindo de ponto entre Uberaba e São Pedro de Uberabinha (atual Uberlândia), se dirigisse a então vila de Coxim, passando pela foz do rio Meia Ponte, à Companhia Oeste de Minas, partindo de Perdões, até Catalão por um lado e a Estrada Central do Brasil por outro, entre outros[4]. Mesmo com a euforia especulativa do início da República, o prolongamento da linha da CMEF era a opção mais realista, sendo a única que tornou-se exeqüível, mesmo tendo ocorrido sob a direção de outra empresa[5].

---

[3] MORAES, J. A . L. **Apontamentos de viagem**. Introdução, cronologia e notas de Antônio Candido. São Paulo: Cia das Letras, 1995.

[4] MENSAGEM ao Congresso pelo Presidente do Estado Dr. José Xavier de Almeida, 1902. In: TELES, J. M. (coord). **Memórias Goianas.** Goiânia: UCG, 2003. v.16. p. 31.

[5] "Ao colossal movimento de negócios, de empresas, de especulações mercantis de toda a sorte, que então se planejaram, não podia ser estranho o ramo ferroviário, tanto mais quando, desenvolvida repentinamente a importação em grau anormal, pelo acumulo de cargas atulhando todo o litoral do Porto de Santos, que a única via férrea, a cujo cargo se achava o trafego entre aquele porto e o interior do Estado, tornara-se absolutamente insuficiente para o serviço." Segundo PINTO, A . A . **História da viação pública em São Paulo**. 2 ed. Introdução e notas de Célio Debes. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1977. p. 76.

A concessão dada ao Banco União de São Paulo era justificada pela necessidade de estabelecer linhas de comunicações entre o litoral e Mato Grosso que viessem a substituir os precários caminhos de terra ou as vias fluviais dadas como lentas e, mais importante, como não estratégicas, já que ligavam vasta porção do território brasileiro preferencialmente ao Prata. A estrada de Uberaba a Coxim não foi construída, mas o banco conseguiu manter a concessão em seu poder até 1904[6].

Durante um curto período, enquanto a possibilidade de uma estrada estratégica que cortasse seu território persistiu, o governo goiano a defendeu e exaltou a sua importância e potencial não só para seu território, mas para o país. Em 1896, o presidente de Goiás, Francisco Leopoldo Rodrigues Jardim, afirmava que parecia definitivamente assentado o pensamento do Governo Federal "de tornar realidade a estrada de ferro estratégica de Catalão a Cuiabá, ligando-a à Mogiana ou à Oeste de Minas, para por em comunicação este estado de Mato Grosso com a Capital Federal, na baía de Guanabara"[7]. O traçado da ferrovia, segundo ele, já estava em estudos pela comissão da Nova Capital; afirmava que novos horizontes se abririam ao estado com este melhoramento.

Quatro anos mais tarde, em 1901, o otimismo se desvaneceu. A mensagem do governo goiano trazia com pesar a notícia de que o governo central havia descartado a construção da estrada estratégica atravessando Goiás. O presidente do estado, Valdomiro Coelho de França, se dizia surpreendido com o ato do governo da União, que havia se decidido por uma estrada que partisse do território paulista. Defendia que o traçado que passava por Goiás já estava com os estudos de parte do trecho prontos e possuía "solos ubérrimos e rico de minas auríferas". Dizia que o traçado do sul era impraticável e não possuía valor estratégico por passar próximo às áreas limítrofes de outros países, podendo ser facilmente interrompida. Por outro lado, segundo ele,

---

[6] QUEIRÓS, P. R. C. **Uma ferrovia entre dois mundos:** A E. F. Noroeste do Brasil na construção histórica do Mato Grosso (1918 – 1956). 1999. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Sociais, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999. p. 1.

[7] MENSAGEM enviada à Câmara dos Deputados a 15 de maio de 1896, pelo presidente do Estado, Francisco Leopoldo Rodrigues Jardim. In**:** TELES, J. M. (coord). **Memórias Goianas**. Goiânia: UCG, 2002. v. 15. p. 185.

> Estrada que cortando o coração do Brasil, põe o seu centro em comunicação com os extremos, Mato Grosso de um lado e a Capital Federal do outro, serviria diretamente a Mato Grosso, Goiás, Minas, São Paulo, Rio de Janeiro e Capital Federal e ligando, com pequeno trabalho, todos estes estados ao Pará, Maranhão, Piauí e Bahia[8].

Em 1904 foi organizada a Companhia de Estradas de ferro do Noroeste do Brasil, que comprou a concessão do Banco União de São Paulo e mudou em seguida o traçado para que, partindo de Bauru, em São Paulo, fosse até Cuiabá, capital do Mato Grosso. Estavam enterrados de vez os sonhos goianos com esta estrada[9].

Quanto à Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e a Companhia de Estradas de Ferro Oeste de Minas, já na primeira mensagem da era republicana, o governo goiano tratava de tentar atraí-las, sendo que a CMEF já havia passado pela cidade mineira de Uberaba e prosseguia rumo à cidade de Araguari, na fronteira com Goiás[10]. As negociações entre o governo de Goiás e a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro se estenderam durante anos. Em 1900, a proposta da ferrovia paulista levou as negociações a um impasse, dadas as suas exigências para o prolongamento da linha que, desde 1895 se encontravam na cidade de Araguari:

> O Estado já se propõe a assumir as responsabilidades com a linha de Araguari à barranca do Paranaíba, que é território mineiro, e não pode fazer o sacrifício de subvencionar uma linha em território estranho, linha já construída e trafegada e que já goza de favores[11].

Esta não foi, apesar do pessimismo explícito, a última menção do governo goiano à possibilidade de sedução da diretoria da Companhia Mogiana. A mensagem seguinte ainda cogitou a possibilidade de convencimento da diretoria da estrada de

---

[8] MENSAGEM enviada ao Congresso do estado a 13 de maio de 1901, pelo Dr. Valdomiro Coelho de França, presidente do Estado. In: TELES, J. M. (coord). **Memórias Goianas,**. Goiânia: UCG, 2003. v. 16. p. 26, 27.

[9] QUEIRÓS, P. R. C. **Uma ferrovia entre dois mundos:** A E. F. Noroeste do Brasil na construção histórica do Mato Grosso (1918 – 1956). Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Sociais, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999p. 1.

[10] MENSAGEM dirigida à Câmara Legislativa de Goiás pelo Governador do Estado Major Dr. Rodolpho Gustavo da Paixão, no dia 5 de novembro de 1891. In: TELES, J. M. (coord). **Memórias Goianas v. 15.** Goiânia: UCG, 2002. p. 102

[11] MENSAGEM enviada à Câmara dos Deputados a 13 de maio de 1900 pelo Dr, Urbano Coelho Gouvêa. In. TELES, J. M. (coord). **Memórias Goianas**. Goiânia: UCG, 2002. v. 15. p. 281.

[12] MENSAGEM enviada ao Congresso do Estado a 13 de maio de 1901 pelo Dr. Urbano Coelho Gouvêa, Presidente do Estado. In: TELES, J. M. (coord). **Memórias Goianas**. Goiânia: UCG, 2003. v. 16. p. 25

ferro que seria aquele um negócio lucrativo para todos. Para tanto, o governo goiano se apoiava nos resultados positivos obtidos pela companhia no ano anterior[12]. Também atentava para as possibilidades que se abririam para a ferrovia paulista pela chegada ao estado de Goiás

> O próprio desenvolvimento da lavoura goiana, embora lento pela dificuldade de meios de transporte, levará a Companhia Mogiana a convicção das vantagens que hão de aumentar os seus dividendos, desde que os seus trilhos transponham o vale do Paranaíba, mudando sua estação terminal de uma cidade sem recursos próprios, cuja fosforescente prosperidade é exclusivamente devida á produção e ao comércio de Goiás, para Catalão, importante cidade do sul deste estado, em cujas vizinhanças à produção agrícola tende a aumentar em grandes escalas[13].

De fato com o avanço da ferrovia a economia goiana se modificava e suas rendas avolumavam-se, como veremos.

Após isso foi criada a Estrada de Ferro Goiás, que veio a resolver parcialmente os problemas de comunicação da região sul do estado, fazendo com que em 1921, pela primeira vez, Goiás se encontrasse livre de dívidas[14].

Para que possamos atingir os objetivos propostos, de investigar os projetos de integração econômica de Goiás durante a Primeira República, mais precisamente no que se refere à integração econômica por meio dos trilhos das estradas ferro, é fundamental que investiguemos as possibilidades de extensão da Companhia Mogiana, tentando responder por que esta pretensão do Governo Goiano não se concretizou. Isso se mostra relevante, já que foi este projeto que preponderou até a metade da primeira década do século XX, compreendendo aos quinze primeiros anos de nosso recorte.

Neste sentido, uma das fontes relacionadas constitui o primeiro passo rumo à resolução do problema. No livro *Tratado Descriptivo das Estradas de Ferro do Brazil precedido pela respectiva legislação*, de Dioclesiano Pessoa Júnior, encontramos

---

[12] MENSAGEM enviada ao congresso pelo Presidente do Estado Dr. José Joaquim de Almeida em 24 de maio de 1902. In: TELES, J. M. (coord). **Memórias Goianas**. Goiânia: UCG, 2003. v. 16 p. 65.

[13] MENSAGEM enviada ao Congresso pelo Presidente do Estado Dr. José Joaquim de Almeida em 24 de maio de 1902. In: TELES, J. M. (coord). **Memórias Goianas**. Goiânia: UCG, 2003. v. 16. p. 65

[14] BERTRAN, P. **Uma introdução à história econômica do centro oeste do Brasil**. Goiânia: UCG : Brasília DF: CODEPLAN, 1988. p. 81.

uma proposta da diretoria da Companhia Mogiana ao Governo Imperial, datada da década de 1880, a qual pretendia prolongar seus trilhos até Cuiabá, cortando grande parte do território goiano. Esta proposta descrevia o traçado nos seguintes termos:

> Prolongar a linha de Casa Branca, atravessar o Rio Grande, passar nas imediações de Uberaba e dali encontrar o Paranaíba em Santa Rita ou intermediações, e desse ponto ao povoado de Rio Grande na margem esquerda, dirigir-se em continuação à Santana da Chapada e finalmente à cidade de Cuiabá[15].

Era um projeto ambicioso que pretendia, já naquele momento, abrir perspectivas para a ferrovia que ultrapassavam os motivos de sua criação; iam muito além das possibilidades da marcha do café.

2.2 A Mogiana e a marcha rumo a Goiás

A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro é conhecida na historiografia como uma das mais importantes ferrovias paulistas ligadas ao café e ao avanço da franja pioneira paulista[16]. É igualmente analisada pelo seu papel estratégico na anexação econômica de áreas pertencentes a outros estados à economia de São Paulo, trazendo para sua órbita, de maneira direta, grande parte do sul de Minas Gerais e o Triângulo Mineiro, além de atrair a produção das regiões meridionais de Goiás[17].

Organizada em 1872 com o intuito de construir uma estrada de bitola de um metro entre as cidades de Campinas e Mogi Mirim com um ramal para Amparo, nos termos da lei Provincial n. 18, de 16 de março de 1872[18], a Mogiana logrou chegar muito além deste primeiro objetivo, alcançando a cidade de Araguari, na divisa com Goiás, em 1896.

---

[15] PÊSSOA JÚNIOR, D. **Tratado descriptivo das estradas de ferro do Brazil precedido pela respectiva legislação**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886. p. 383.
[16] MONBEING, P. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. Trad. Ary França e Raul Andrade Silva. São Paulo: Hucitec/Polis, 1984.
[17] MATTOS, O .N. de. **Café e Ferrovias**. Evolução ferroviária em São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. 2. ed. São Paulo: Alfa-Omega, 1974.
[18] HISTÓRICO da **Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação**, p. 6.

Contudo, muito mais audaciosos se mostravam os planos da diretoria da Companhia ao final do século XIX, possuindo um projeto de extensão até Cuiabá, passando por Goiás[19] e outro que pretendia chegar até certo ponto do Rio São Francisco, buscando atrair a cobiçada produção das regiões centrais do Brasil[20]. Em 1888, o Relatório da Companhia Mogiana colocava este projeto de expansão nos seguintes termos:

> Com o fim de habilitar-se a requerer ao Governo Geral privilégio para nova linha partindo deste ramal na divisa desta com a província de Minas, foi feito o reconhecimento desde Mococa até o rio São Francisco, no lugar determinado Abadia do Porto Real. Neste estudo se verifica que esta linha pode servir diretamente a regiões importantíssimas pela lavoura já desenvolvida, pela fertilidade do solo e pela prosperidade do comércio[21].

---

[19] PÊSSOA JÚNIOR, D. **Tratado descriptivo das estradas de ferro do Brasil precedido pela respectiva legislação.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886.

[20] VUGMAN, G. **A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação (1872 – 1914).** Subsídios para o estudo de uma estrada de ferro paulista. 1976. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo,1976. p 96.

[21] RELATÓRIO da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro em 7 de Outubro de 1888. p. 10

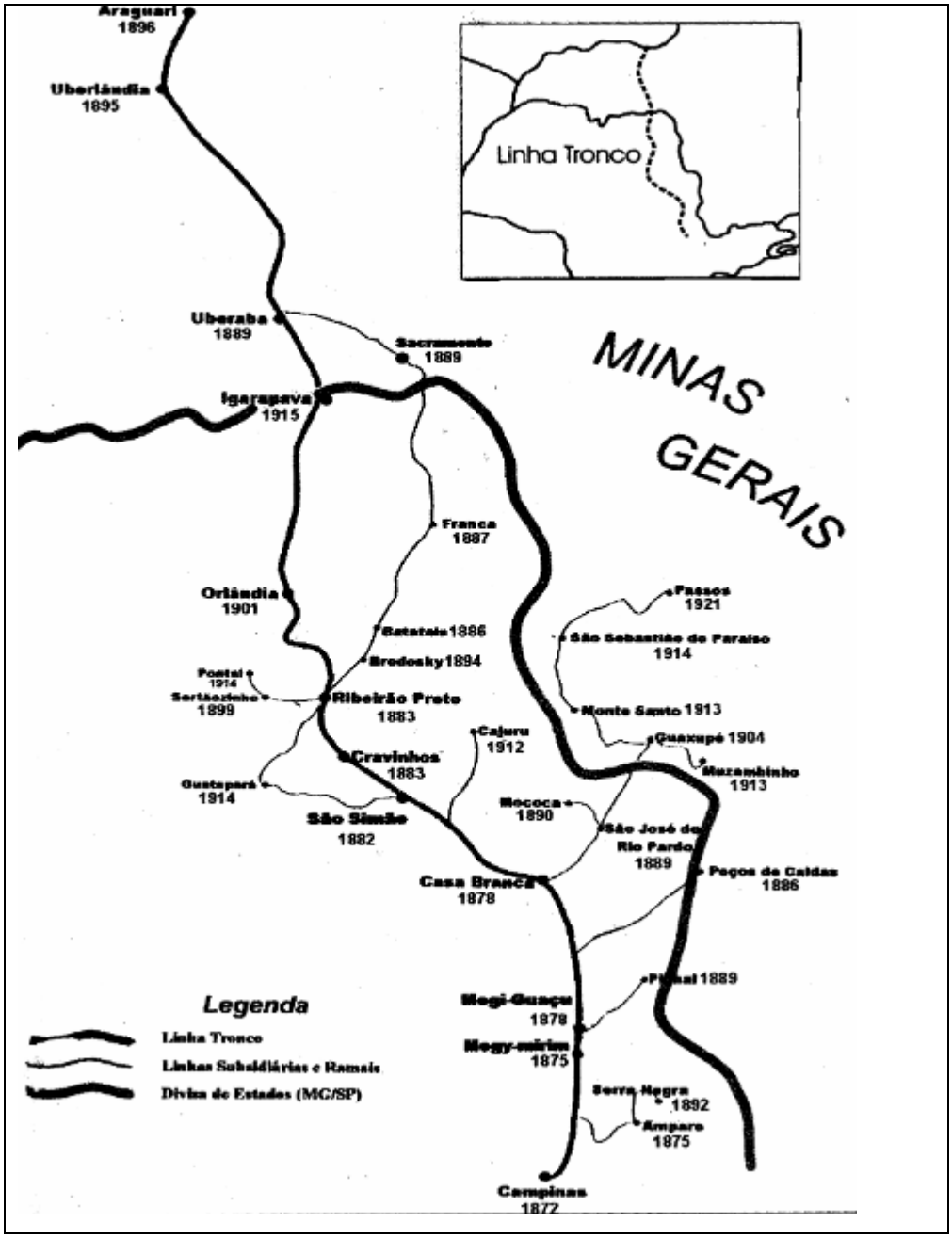

FIGURA 3: Linha Tronco e Principais Ramais da CMEF
Fonte: FALEIROS, R. N. **Ferrovia, Café e Imigrantes:** o trinômio da transformação. Franca, 1887 – 1902. 1999. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em História) - Faculdade de História, Direito e Serviço Social, Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho", Franca SP, 1999. p. 58.

Não era somente a Mogiana que buscava benefícios pelo avanço de seus trilhos; do mesmo modo, os lugares que se colocaram em diferentes momentos como prováveis pontos de passagem da linha defendiam a sua posição e alardeavam o progresso inevitável pelo contato mais efetivo com os grandes centros, de onde viriam os tão almejados produtos de importação e para onde poderiam vender os seus próprios. Não é novidade que para muitos isto não passou de um

breve sonho, pois uma vez que as cidades deixavam de ser a ponta dos trilhos, muitos de seus atributos e grande parte de seu progresso seguiam juntamente com aqueles[22].

Para outros, o sonho não se tornou nada mais que uma tênue perspectiva num horizonte nublado. No caso de Goiás, desde o final do século XIX, os dirigentes políticos esperavam ansiosos pela chegada dos trilhos da ferrovia de Mogi. Os relatórios dos governos de província e mais tarde, dos governos de estado, tornam isto evidente, ao afirmar que a chegada dos trilhos poderia finalmente levar a prosperidade àquela região.

No final do século XIX, dois motivos principais fizeram com que a Companhia Mogiana cruzasse as fronteiras de São Paulo rumo ao Triângulo Mineiro: a limitação de sua zona de exploração, como destacou Flávio Saes, e a busca pelos produtos do Brasil Central, que poderiam servir como garantia de lucros frente às flutuações do preço do café, como se depreende da leitura de obras especializadas sobre a ferrovia e da análise das decisões tomadas pela sua diretoria.

Para Flávio Saes foi a impossibilidade de expansão em solo paulista que fez com que a Mogiana se aventurasse em território Mineiro, num primeiro momento se expandindo para a região sul mineira e mais tarde para o Triângulo[23]. Para o autor, a expansão da Mogiana se deu em busca das áreas produtoras de café, sendo este produto o grande responsável pelo ganho da empresa. Era esta também a característica de sua maior rival, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

Odilon Nogueira de Matos coloca dois fatores fundamentais que contribuíram para o avanço geográfico das ferrovias: a garantia de juros e o privilégio de zona[24]. A garantia de juros era mantida tanto pelos governos provinciais/estaduais quanto pelo central, e tinham como intenção estimular os investimentos no ramo ferroviário. As garantias costumavam chegar a 7%, sendo 2% providos pelas províncias/estados

---

[22] Existe uma gama de trabalhos que abordam estes temas. Entre eles, podemos destacar: TOSI, P. G. **Capitais no interior. Franca e a Industria couro-calçadista.** Franca: Unesp-Franca, 2003, que em dado momento trata dos impactos da ferrovia sobre a cidade de Franca e a necessidade de especialização após o prosseguimento da linha.

[23] SAES, F. A. M. de**. As ferrovias de São Paulo1870-1914.** São Paulo: HUCITEC, 1981. p. 28.

[24] MATOS, O. N. de. **Café e ferrovias:** a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. São Paulo: Alfa-Omega, 1974. p. 55.

e 5% pelo governo central. Ao mesmo tempo, a garantia de zona não permitia que uma ferrovia adentrasse a área já atribuída para outra.

A expansão dos trilhos da Mogiana e da Paulista foi marcada pelo conflito entre as duas; ambas eram ferrovias do café e buscavam as mesmas zonas produtoras, além de possuírem planos para a drenagem da produção do Brasil Central. Em trabalho publicado em 1903 Adolpho Pinto, diretor da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, defendeu que o melhor traçado para uma ferrovia que chegasse ao Mato Grosso deveria partir de algum trecho da linha da empresa que dirigia . Pretendia, por meio desta linha, atrair para São Paulo "a corrente comercial que já existia, embora em pequena escala, entre uma parte de Mato Grosso e Goiás e a praça de Uberaba, em Minas" [25].

Não é, portanto, algo surpreendente a invasão da área de uma pela outra. Gitel Vugman observa que grande parte da raiz dos conflitos está em uma confusão do governo paulista que atribuiu a ambas a mesma zona de exploração, entre Casa Branca e Ribeirão Preto[26]. Neste caso o ganho de causa foi dado para a Mogiana, primeira a receber a concessão.

A vitória da Mogiana não evitou problemas futuros. Ribeirão Preto, grande produtor de café, não garantiria a prosperidade eterna da ferrovia, já que o produto, após a decadência natural de produção, não seguiu para o norte, rumo ao Triângulo Mineiro, mas sim para o oeste, fugindo de suas possíveis zonas de exploração. Só restou então a ela, em sua linha tronco, romper as fronteiras de São Paulo em busca de produtos outros que não o tão lucrativo café já que, à oeste, para onde esse produto se encaminhava, a Companhia Mogiana não poderia seguir, bloqueada pela zona de privilégio da Companhia Paulista[27].

---

[25] PINTO, A . A . **História da viação pública de São Paulo**. 2. ed. Introdução e notas de Célio Debes. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1977. p. 120, 121. Interessante notar que o diretor da Companhia Paulista afirmava que antes da extensão da linha, se deveria abrir estradas para incentivar a expansão da produção local; além disso, a desviar parte do comércio que passava por Uberaba, minaria a sua maior concorrente, a Companhia Mogiana, que pretendia escoar aqueles mesmos produtos por meio de sua linha do Triângulo Mineiro.

[26] VUGMAN, G. **A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação (1872-1914):** Subsídios para o estudo de uma estrada de ferro. 1976. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo1976. p. 74 – 77.

[27] SAES, F. A. M. de. **As ferrovias de São Paulo1870-1914.** São Paulo: HUCITEC, 1981.

Se por um lado a Mogiana foi impelida a avançar rumo às regiões centrais do Brasil, por outro, atentando para os planos da diretoria desde a sua formação, nota-se a pretensão de ir muito além da cidade mineira de Araguari, ponto mais distante que a companhia logrou alcançar. Segundo Vaugman, desde sua fundação, a Mogiana tinha como objetivo "varar os sertões paulistas e alcançar, através do Triângulo Mineiro, o coração de Goiás" [28].

Esta pretensão da empresa ferroviária pode ser constatada por meio do projeto de Pessoa Júnior, apresentado ao Governo Imperial na década de 1880, citado acima.

Já seria o suficiente para refutar a hipótese de que a Companhia Mogiana ultrapassou as fronteiras paulistas devido somente à impossibilidade de expansão em solo paulista; como a análise indica, tal movimento foi fruto de estratégia traçada pela diretoria da companhia. Outro projeto, referido por Vaugman, reforça essa hipótese; trata-se da possibilidade aventada de construção de uma linha que partindo da divisa de Minas Gerais com Goiás seguiria até as margens do Rio São Francisco, num lugar denominado Abadia do Porto Real[29].

É clara a constatação de que os projetos existiram, e que a chegada ao Triângulo Mineiro não foi meramente acidental. Contudo, não se concretizaram, sendo a cidade de Araguari, na divisa com Goiás, a última tocada nesse trajeto rumo às regiões centrais do Brasil. Nem mesmo as tentativas de sedução por parte do governo goiano, referidas no início deste trabalho, foram capazes de convencer os diretores da Mogiana. Vaugman, assim como Flávio Saes, explicam esta não expansão em termos de crise; o primeiro pela crise financeira da companhia (generalizada em toda a linha), acarretada pelo peso crescente dos empréstimos tomados e, o segundo, em termos de esgotamento da zona paulista da Mogiana, responsável pelo seu produto mais valioso, o café.

---

[28] VUGMAN, G. **A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação (1872-1914):** Subsídios para o estudo de uma estrada de ferro. 1976. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo1976.p. 90 – 91.

[29] VUGMAN, G. **A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação (1872-1914):** Subsídios para o estudo de uma estrada de ferro. 1976. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo1976. p. 97.

Aqui, ao contrário daqueles, a resposta para a questão será buscada em solo não paulista, para além do Rio Grande, na aparentemente frustrada experiência da companhia no Triângulo Mineiro que, ao contrário das demais regiões cortadas pela ferrovia – inclusive o Sul de Minas – não se ligava à produção de café. Guardava, portanto, grande semelhança com o sul de Goiás, em termos do que poderia ser transportado.

Uberaba era a cidade mais importante do Triângulo Mineiro no final do século XIX, reconhecida pela força de seu comércio de entreposto entre as regiões centrais do Brasil e os grandes centros consumidores; em nenhum momento Uberaba se viu ameaçada, sendo um dos pontos inquestionáveis de passagem da linha.

Ano	***Animais Cabeças***	***Sal Toneladas***	***Café Toneladas***	***Cereais Toneladas***	***Diversos Toneladas***
1890	1.211	1.825,82	117,93	----------	1.476,54
1891	1.155	2.649,34	158,45	154,38	1.719,93
1892	1.311	3.315,83	143,93	472,18	2.297,93
1893	4.234	6.391,50	433,62	93,69	4.259,26
1894	3.751	2.667,64	327,84	111,30	4.284,40
1895	1.047	4.320,65	372,26	130,33	3.704,55
1896	118	4.526,14	62,83	639,32	3.704,55
1897	70	3.771,77	65,69	**784,39**	3.203,54
1898	418	2.757,36	348,44	1.142,97	2.694,33
1899	742	3.323,78	230,54	1.218,62	3.251,79
1900	339	3.074,08	94,84	824,47	3.665,20
1901	264	2.405,72	158,57	951,50	4.449,85
1902	573	2.503,43	80,70	804,29	4.123,45
1903	437	2.193,99	107,65	921,07	3.091,77
1904	486	1.949,30	188,73	832,98	3.449,38
1905	748	1.929,43	175,86	1.031,06	4.082,99
1906	362	1.727,76	93,34	1.045,24	3.928,48
1907	720	1.503,89	224,22	2.166,11	4.543,02
1908	618	1.791,17	183,73	2.732,27	7.122,35
1909	819	1.556,14	164,09	1.735,85	5.925,70
1910	1.088	1.696,72	180,84	---	612,08
1911	351	1.880,98	119,43	---	631,74

QUADRO 2: CMEF: Tráfego de mercadorias na estação de Uberaba, em contos de réis.
Fonte: Relatórios apresentados para aprovação na Assembléia Geral da Companhia Mogiana 1890 - 1911

Notamos já a primeira análise a grande diferença na composição do tráfego de mercadorias. Atentando para a movimentação na cidade, podemos tirar algumas conclusões; predomina o transporte de sal e diversos, certamente ligados à importação, o que demonstra que a cidade se dinamizou na sua já conhecida vocação comercial; o transporte de café não alcançou grandes cifras. Outro dado

importante diz respeito ao transporte de animais; 1896, data da inauguração da estação da companhia em Araguari marca uma acentuada diminuição do tráfego em Uberaba; o mesmo ocorre com o sal. Araguari, por sua menor distância com os centros consumidores e produtores do sul de Goiás e Mato Grosso tomou para si o papel privilegiado de entreposto que antes cabia a Uberaba. Daí as queixas dos presidentes goianos quanto à prosperidade artificial de Araguari, as quais nos referimos acima.

Apesar da competição, Uberaba conseguiu manter a posição privilegiada no transporte de alguns produtos, como os alimentícios e os diversos. Atentando para os dados relativos à movimentação geral no Triângulo Mineiro poderemos analisar melhor o comportamento da ferrovia e suas perspectivas comparando-os com a movimentação geral. O ramal, não por acaso, denominava-se Ramal Catalão.

ANOS	***Animais Cabeças***	***Café toneladas***	***Cereais Toneladas***	***Sal Toneladas***	***Diversos Toneladas***
1889	3.200	31,48	-----	2.934,76	1.936,81
1890	3.968	134,99	-----	3.718,81	2.503,62
1891	6.762	227,95	383,5	5.053,54	2.846,50
1892	5.335	231,54	1.085,10	4.897,86	5.335,00
1893	10.481	503,60	318,33	7.719,18	5.707,70
1894	7.736	374,92	740,78	2.970,34	5.238,00
1895	5.363	498,71	416,24	4.831,91	5.840,93
1896	1.200	771,83	1.138,40	7.065,71	5.443,32
1897	4.942	982,63	1.720,59	7.155,46	11.959,63
1898	5.814	1.623,75	2.475,10	5.751,65	12.019,95
1899	9.562	1.500,43	2.727,66	6.685,40	11.918,71
1900	8.551	1.985,38	2.357,25	7.065,80	11.740,84
1901	9.530	2.666,67	3.853,98	6.600,59	12.548,18
1902	17.082	2.395,48	3.861,22	7.008,73	12.262,74
1903	17.176	2.673,90	3.207,22	6.329,00	10.638,29
1904	15.176	1.944,06	3.925,34	6.556,77	11.017,96
1905	15.608	2.600,15	6.861,43	6.796,38	12.729,35
1906	22.928	2.981,49	8.683,71	7.781,16	13.989,24
1907	20.135	2.239,24	12.899,46	7.045,34	16.930,55
1908	18.800	2.350,26	14.741,51	8.147,05	27.027,53
1909	14.253	3.173,83	9.790,87	7.109,97	23.728,77
1910	24.318	1.899,19	----	7.690,90	18.625,16

QUADRO 3: CMEF Movimentação dos principais produtos no Ramal Catalão, em contos de réis.
FONTE: Relatórios apresentados para a aprovação em Assembléia Geral, 1889-1910.

ANOS	Animais cabeças	Café Toneladas	Cereais Toneladas	Sal Toneladas	Diversos Toneladas
1889	22.781	50.658,95	3.663,15	9.256,81	14.866,01
1890	16.022	63.852,77	2.706,84	7.683,09	15.637,51
1891	23.984	62.873,85	15.635,14	13.329,67	38.003,98
1892	24.965	74.843,70	23.361,10	14.731,93	44.980,92
1893	52.416	61.956,40	27.310,41	21.957,43	48.934,30
1894	29.015	73.901,28	33.965,37	9.533,91	43.583,44
1895	23.618	89.460,14	38.701,17	14.335,38	60.446,37
1896	7.099	116.051,27	44.712,99	16.607,03	65.410,98
1897	14.152	137.032,71	49.834,63	16.481,96	111.346,10
1898	21.720	131.032,71	66.091,31	15.264,75	95.152,39
1899	31.144	148.773,63	60.607,97	17.621,71	85.951,58
1900	36.536	174.480,79	61.530,27	18.706,62	90.152,56
1901	30.057	257.964,29	68.597,44	18.580,46	97.542,85
1902	47.500	210.400,06	73.688,48	18.762.66	100.142,71
1903	53.305	207.423.69	71.307,96	17.676,96	85.897,26
1904	47.111	197.657,00	66.429,64	19.338,89	103.558,13
1905	51.931	190.638,00	68.930,64	18.610,69	138.147,43
1906	95.530	269.612,48	42.938,05	20.426,05	174.371,13
1907	75.996	257.922,00	67.568,90	18.841,40	187.817,42
1908	71.080	234.884,96	89.884,67	19.572,32	198.770,76
1909	65.873	293.812,06	79.991,08	19.584,50	195.550,45
1910	84.392	200.554,30	---	19.504,30	124.971,41

QUADRO 4: CMEF Movimentação geral de alguns produtos
FONTE: Relatórios apresentados para a aprovação em Assembléia Geral, 1889-1910

Em 1889, às vésperas da Proclamação da República, os trilhos da Mogiana alcançaram o ponto mais cobiçado do Triângulo Mineiro, mas foi só em 1896 que a ferrovia adquiriu sua máxima configuração no território triângulino. Como não é de se estranhar, os números mais significativos no concernente ao tráfego de mercadorias dizem respeito ao sal, aos diversos e aos animais – não é difícil imaginar que grande parte destes era composta pelo gado bovino.

No ano de 1906, quando o transporte de animais alcançou 22.908 cabeças no Triângulo Mineiro, o total em toda a linha chegou a 95.530. Naquele ano o transporte de gado no Ramal correspondeu a 24% do total; na média do período, o transporte de animais das cidades mineiras do Triângulo correspondeu a 27% do total de toda a linha.

Quanto ao transporte de sal, os números são ainda mais significativos. No ano em que o transporte de sal alcançou seu ápice no Ramal Catalão, 1908, o transporte no trecho mineiro em questão correspondeu a 42% do total, com 8.147,05 toneladas; na média geral do período, o sal em trânsito no Ramal Catalão correspondeu a 37% do total, com 136.906,31 toneladas.

Entendendo a dinâmica da região, podemos afirmar que os animais eram produtos de exportação e o sal de importação, já que o Triângulo Mineiro – diretamente servido pela linha – e o sul de Goiás, que sofria sua influência, eram conhecidas pela criação de gado[30]. Como fica claro, o transporte de café não alcançou grande vulto frente ao total; os cereais também foram pouco significativos. A pergunta que se deve fazer a essa altura é se essas características poderiam incentivar a diretoria da Companhia a assumir o risco da extensão da linha até o território goiano.

Como já foi discutido, as ferrovias em São Paulo surgiram intimamente ligadas ao avanço cafeeiro. No período em que agora nos atemos, de 1889 a 1910, a Companhia Mogiana *ainda não sofria com os encargos conseqüentes dos empréstimos contraídos para a expansão da linha. Igualmente, foi só na segunda década do século XX que o transporte de mercadorias começou a apresentar certa debilidade*[31]. Foi, como se evidencia, *um momento saudável para a empresa*; então, entre 1896 – ano que alcançou Araguari – e 1905, ano em que a concessão da linha passa para a companhia que viria a construí-la, houve um período mais que suficiente para que os trilhos paulistas tocassem território goiano.

Como afirma Flávio Saes, o café era o produto que pagava o maior frete e o maior responsável pela saúde financeira da empresa; nesse sentido, apesar dos bons números relativos ao transporte de sal e animais no Ramal Catalão, não seriam eles suficientes para competir com o transporte de café.

A primeira vista, a diretoria da CMEF parece ter se deixado enganar pelas possibilidades de transporte dos produtos interioranos, tendo naquele momento vislumbrado a assustadora perspectiva de decadência por encargos com empréstimos para o prolongamento da linha. Lembremos que a garantia de juros era dada sobre o capital investido, levantado por meio da emissão de ações ou pela contração de empréstimos; como bem observou Chaul, os riscos do investimento levaram à sobra de ações no trecho triangulino[32].

---

[30] PRADO JÚNIOR, C. **História econômica do Brasil.** 10 ed. São Paulo: Brasiliense, 1967.
[31] SAES, F. A . M. de **As ferrovias de São Paulo 1870 – 1940.** São Paulo: HUCITEC, 1981. p. 142 e 157.
[32] PALACÍN, L.; CHAUL, N. F. ; BARBOSA, J. C. **História política de Catalão**. Goiânia: UFG, 1994. p. 117.

Vugaman, destaca que a Mogiana apostava na mudança do eixo de comércio das regiões centrais do Brasil de Belém do Pará para São Paulo[33]. Mais que isso, buscava produtos que poderiam garantir a rentabilidade da empresa mesmo em meio às crises do café. Relatórios anteriores à construção do Ramal Catalão demonstram a importância atribuída aqueles produtos na formação da receita[34].

Há uma questão que esteve presente a todo momento na fala dos agentes históricos e que poderia ser dada como secundária, caso nos restringíssemos à análise do circuito do sul de Goiás. Nas colocações dos diferentes administradores ferroviários, fica evidente a disputa entre São Paulo e Belém pelo escoamento da produção das regiões centrais do Brasil. Naquele mesmo momento os paraenses também se movimentaram nesse sentido, idealizando a construção de meios de comunicação que poderiam otimizar as ligações entre o seu porto e as regiões de Goiás e Mato Grosso. Como veremos no local adequado a região natural de influência do porto do Pará era a da Bacia do Amazonas, e não os sertões centrais do Brasil. Esta disputa demonstra as potencialidades daquelas regiões para as economias exportadoras ascendentes.

Apesar disso, quando se esgotaram os capitais nacionais e que surgiu a necessidade da contração de empréstimos, a diretoria priorizou a busca das zonas cafeeiras possíveis, as do sul de Minas, para onde então se direcionou a expansão da empresa, e não as zonas ligadas a importação de sal e exportação de gado. Basta atentar para o comportamento da companhia nos primeiros anos da República. Há de se notar que, como se não bastasse isso, a crise dos transportes da década de 1890 veio a tornar os prolongamentos ainda mais caros[35].

Nos Relatórios anuais do Ministério da Agricultura encontramos a posição da Mogiana frente ao prolongamento no momento de crise:

---

[33] VUGMAN, G. **A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação (1872 – 1914).** Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo1976.

[34] VUGMAN, G. **A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação (1872-1914):** Subsídios para o estudo de uma estrada de ferro. 1976. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo1976. p. 70.

[35] A crise de transportes da década de 1890 deu-se pela desvalorização do câmbio, que tornou as importações. de combustível e de material para a extensão das linhas muito mais onerosos para as ferrovias. Entre outros, Flávio Saes em obra citada discute esta questão.

> A construção da linha de Araguari a Catalão continua paralisada, alegando a companhia que não pode avançar de Araguari, visto o excessivo capital necessário a construção do referido trecho, insuficiência de garantia de juros para cobrir os *deficits* da linha em tráfego e o fraco desenvolvimento de zona interessada, que não permite esperar compensação dos sacrifícios já feitos se não em futuro remoto[36].

Aqui chegamos a um ponto de grande importância para a análise; a garantia de juros, que já afirmamos ter constituído um dos pilares da expansão ferroviária, dava-se somente sobre o capital autorizado. Para o Ramal Catalão, linha de concessão federal, as diretrizes foram dadas pelo decreto do governo provisório de 18 de outubro de 1890: garantia juros de 6%, durante 30 anos, sobre o capital máximo de 30:000$000 por quilômetro[37].

Durante a crise de 1890 a extensão da linha, dada a desvalorização cambial, tornou a empresa muito mais onerosa. Segundo Augusto Adolpho Pinto, que durante muito tempo presidiu a maior rival da Mogiana, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, o custo quilométrico de construção do Ramal Catalão chegou a 53:000$000[38].

Junte-se a isso a frustração com os *resultados financeiros da linha no trecho específico considerado* – mesmo com o tráfego considerável de algumas mercadorias, como já discutimos– e constataremos o quão inviável tornou-se para a companhia a extensão de seus trilhos para além de Araguari, cobrindo o que seria a quarta sessão do Ramal Catalão.

---

[36] RELATÓRIO do Ministério da Agricultura, 1889. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/agricultura.html>. Acesso em: Jun/Set. 2006. p. 571.

[37] RELATÓRIO do Ministério da Agricultura, 1890. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/agricultura.html>. Acesso em: Jun/Set. 2006. p. 45.

[38] PINTO, A . A . **História da viação pública de São Paulo.** 2 ed. Introdução e notas de Célio Debes. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1977. p. 123.

ANOS	*RECEITA (1:000$000)*	*DESPEZA (1:000$000)*	*DÉFICIT (1:000$000)*
1889	83.397,941	120.568,052	37.170,111
1890	119.325,711	191.557,803	72.232,092
1891	138.231,248	225.214,000	86.982,752
1892	184.077,104	431.108,863	247.031,759
1893	318.268,372	619.319,875	301.051,503
1894	199.319,587	413.374,447	214.054,860
1895	353.469,005	501.945,713	148.476,708
1896	513.504,106	1.055.433,690	541.929,584
1897	700.404,191	1.279.329,573	578.925,382
1898	778.744,713	1.124.770,920	346.026,207
1899	751.124,210	1.057.908,920	306.784,710
1900	681.515,753	978.777,634	297.261,881
1901	686.629,138	937.230,103	250.600,965
1902	688.347,895	939.311,279	250.963,384
1903	623.644,730	892.312,096	268.667,366
1904	653.290,624	866.150,820	212.860,196
1905	689.790,442	856.780,451	166.990,009

QUADRO 5: CMEF Resultados financeiros do Ramal Catalão, em contos de réis.
Fonte. Relatórios do Ministério da Fazenda, 1893, 1895 e 1905

Os prolongamentos da Companhia Mogiana continuariam, mas não mais em busca de produtos alternativos, mas no intuito de alcançar novas zonas cafeeiras, com a do sul mineiro, ou potencializar seu domínio sobre as zonas já atendida em São Paulo, pela construção de pequenos ramais.

Se nos esforçarmos para ampliar a reflexão sobre o lugar de Goiás até aqui, o apoio político realmente existiu, já que as concessões foram de fato garantidas pelo governo central, tornando-se insuficientes frente à complicação do período, *pela crise dos transportes da década de 1890 e pelo não desenvolvimento esperado da área servida de modo a cobrir os vultuosos investimentos*; as frustrações pelas quais passou em busca da superação de sua condição como ferrovia de café foram fundamentais para o estabelecimento da nova política da Mogiana. Não adiantaremos, contudo, a discussão.

2.3 A Estrada de Ferro Oeste de Minas

Foram as leis provinciais n. 1814 e 1982, de 19 de julho e de 11 de novembro de 1872 que autorizaram a construção da Estrada de Ferro do Oeste, mais tarde, Oeste de Minas. O primeiro trecho, entre a estação de Sítio, na Estrada de Ferro D.

Pedro II e a cidade de São João del Rei, foi inaugurado 28 de agosto de 1881. Com bitola de 0,76 m, a linha registrou freqüentes saldos em seus primeiros anos de funcionamento. As potencialidades econômicas da mesma são destacadas por Pêssoa Júnior:

> A linha parte da estação de Sítio, na estrada de ferro D. Pedro II, e segue o vale do Rio das Mortes, sempre pela margem esquerda até S. João Del Rei, atravessando em toda a extensão terras próprias para as culturas européias.
> O traçado atravessa o pequeno povoado de Barros, passa perto da cidade de S. João Del Rei, onde também serão estabelecidas as oficinas.
> Estas duas cidades possuem nos arredores grandes extensões de terrenos auríferos. Em S. João existem pedreiras de mármore e nas vizinhanças de S. José águas minerais cálidas excelentes. O movimento de terras foi muito pequeno[39].

Já em 1890, a Oeste de Minas possuía uma extensão de aproximadamente 600Km, divididos entre a linha principal – no sentido leste-oeste, entre Sítio e Ribeirão Vermelho, acompanhando o Rio das Mortes até seu encontro com o Rio Grande – e um ramal sentido norte-sul, entre Aureliano Mourão, no município de Bom Sucesso e a cidade de Divinópolis[40]. Mesmo com a crise das ferrovias de meados da década de 1890 e com a liquidação da Companhia em 1903 e passagem para a administração direta do governo federal, os planos de extensão da linha – entre eles o plano de chegar a Goiás – não deixaram de existir. Em 1906, com a criação da Rede Sul Mineira, tal prolongamento ainda era cogitado. Na lei que a criou, um dos tópicos da Cláusula I, preconizava a extensão "De Formiga a Catalão ou Araguari, conforme for em tempo decidido pelo governo", e logo abaixo estabelecia a construção de um ramal "Do ponto mais conveniente do prolongamento mencionado (...) a Uberaba[41]". O capital para este e outros prolongamentos seria de 30.000:000$.

---

[39] PÊSSOA JUNIOR, D. P. **Estudo descriptivo das estradas de ferro do Brazil Precedido da respectiva legislação**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886. p. 348, 349

[40] LIMA, P. L. de. O . **A Máquina, tração do progresso. Memórias da ferrovia no oeste de Minas**: entre o Sertão e a Civilização. 2003. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2003. p. 94 – 96.

[41] RELATÓRIO do Ministério da Agricultura, 1906. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/agricultura.html>. Acesso em : Jun/Set. 2006. p. 208.

O plano da rede sul mineira de tocar o solo goiano não perdurou; um ano após a sua criação, a Companhia Oeste de Minas desistiu de prolongar a sua linha rumo ao oeste. Colocava então Formiga como última estação naquele sentido e anunciava que dali por diante, os trabalhos seriam realizados pela Estrada de Ferro Goiás; o relatório do Ministério da Agricultura daquele ano afirmava que a EFG atravessaria uma região que prometia grande desenvolvimento e contribuiria para o aumento das rendas da Oeste de Minas que ficaria convertida "em tronco de uma extensa viação" [42]. Não menciona, nem em pé de páginas, os problemas topográficos do terreno que gentilmente cedia para a futura subordinada.

2.4 A Estrada de Ferro Goiás

Com a desistência de prolongamento de sua linha para Goiás, a CMEF entrou em negociações com a Companhia Alto Tocantins para que esta assumisse as obrigações de construção de uma linha que atingisse a cidade de Goiás. O Relatório do Ministério da Agricultura de 1905 trouxe a resolução do problema nos seguintes termos:

> [...] nos termos da autorização dada pelo decreto n 5.349, de 18 de outubro do ano passado, foi inovado o contrato com a Companhia Alto Tocantins, modificando o traçado da linha, de modo a fazê-la partir de Araguari, ou de suas proximidades no prolongamento da Estrada de Ferro Mogiana a terminar na cidade de Goiás, com direito à construção de um ramal em direção á ponto navegável do rio Tocantins[43].

Aí teve início um novo sonho, que mesmo ultrapassando o nosso recorte, não se concretizaria. O início das construções da nova ferrovia não aconteceu de imediato; ainda demorariam alguns anos para que Goiás fosse tocada pelos trilhos. Em 1906 o governo local ainda continuava seus protestos pela necessidade de

---

[42] RELATÓRIO do Ministério da Agricultura, 1907, p. 1050. Pablo Luiz de Oliveira Lima, no trabalho citado, na página 106, afirma que o problema do prolongamento para Goiás passava pela questão da viabilidade econômica de empreendimentos incertos.

[43] RELATÓRIO do Ministério da Fazenda, 1904. Disponível em http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/agricultura.html>. Acesso em: Jun/Set. 2006. p. 546.

meios de comunicação modernos que poderiam levar à superação do estado precário das finanças locais[44].

A fase de negociações para a passagem da concessão da Companhia Mogiana para Estrada de Ferro Goiás ocorreu em meio ao primeiro abalo na hegemonia bulhonista em Goiás, pelo estabelecimento temporário de um grupo hostil a Leopoldo de Bulhões. Xavier de Almeida foi eleito Presidente de Goiás para a gestão 1901-1905, com o apoio do Centro Republicano, partido de situação apoiado pelos bulhões. Ao assumir adotou uma política de reconciliação que, aos poucos, o aproximou dos opositores de outrora, como Gonzaga Jaime, João Alves de Castro e Antonio Ramos Caiado, entre outros. O rompimento definitivo de Xavier de Almeida com o bulhonismo ocorreu em 1904 e teve como estopim a nomeação de Alves de Castro e Antonio Ramos Caiado para o secretariado estadual. Naquele ano o grupo formou o Partido Republicano Federal em Goiás. Nem mesmo as tentativas do influente Leopoldo de Bulhões em barrar o avanço do poder xavierista conseguiu impedir a posse de Miguel da Rocha Lima, feito sucessor por Xavier de Almeida; é importante pontuar que naquele momento Leopoldo de Bulhões ocupava o cargo de Ministro da Fazenda da gestão Rodrigo Alves[45].

Sob o grupo xavierista, a administração goiana passou por mudanças significativas. A fiscalização foi reorganizada e os postos de arrecadação passaram a ter um controle mais efetivo. Isso, juntamente com a crise pela qual passava o país, fez com que grande parte dos coronéis goianos se voltassem contra o governo estadual, levando à “revolução de 1909”, como é conhecida na historiografia goiana, quando o sucessor de Rocha Lima, também do grupo de Xavier de Almeida, foi destituído pelas armas dos chefes políticos do interior, comandados pelos Bulhões e com o apoio do dissidente Antonio Caiado[46].

Maria Augusta Sant’Anna Moraes destaca que além das mudanças na arrecadação, o grupo de Xavier de Almeida expandiu a instrução pública e lançou o programa de aperfeiçoamento do gado goiano. Além disso, segundo ela, lutou pela

---

[44] MENSAGEM Enviada ao Congresso pelo de Goiás, Miguel da Rocha Lima, 1906. In: TELES, J. M. (coord). **Memórias Goianas.**. Goiânia: UCG, 2004. v.17. p. 44.
[45] CAMPOS, I. **Coronelismo em Goiás.** Goiânia: UFG, 1987. p.. 71, 72.
[46] CAMPOS, I. **Coronelismo em Goiás**. Goiânia: UFG, 1987. p. 72.

extensão das ferrovia até Goiás e trabalhou pela modernização da navegação do rio Araguaia[47].

O fato de coronéis do norte e do sul do estado terem se organizado em duas colunas com centenas de homens para depor o governo, somado ao incentivo e concretização de um projeto ferroviário que contemplasse Goiás durante o governo dos xavieristas, poderia levar à conclusão precipitada de que, de fato, o grupo dos Bulhões buscava se perpetuar pela manutenção do atraso. Apesar disso esta posição, que viria a dar força à tese de Itami Campos, não encontra respaldo o suficiente quando se atenta para as circunstâncias do momento. Se Xavier de Almeida possuía o poder estadual e se colocou em favor de projetos modernizantes a nível local, o poder de Leopoldo de Bulhões em nível nacional não pode ser colocado em segundo plano. Sem seu apoio, ou com a sua oposição, certamente os projetos ferroviários – que fugiam à alçada do governo estadual – não teriam se resolvido como se resolveram. A atuação do grupo bulhônico em nível nacional, no Ministério e no Congresso, ao que nos parece, não está até o momento suficientemente esclarecida.

A mensagem do governo de 1911 trouxe a notícia da chegada da Estrada de Ferro Goiás ao território goiano, prevendo que a partir de então novos horizontes se abririam para o estado[48]. Em 1914, a mensagem trazia a notícia das inaugurações das estações de Catalão e Ipameri, às margens do rio Corumbá. Dava como certa a construção de uma ponte sobre aquele rio para breve, tal como a chegada até Anápolis. As coisas não ocorreram como previam os otimistas administradores do estado; a ponte sobre o rio Corumbá só foi construída durante a década de 1920; em 1924 ainda falava-se do avanço da EFG rumo a Anápolis[49].

Paralelo aos primeiros avanços da Estrada de Ferro Goiás, aconteceram novas mudanças no panorama político local que devem ser pontuadas. De volta ao centro de poder Leopoldo de Bulhões, embora Ministro da Fazenda de Nilo

---

[47] MORAES, M. A . S. **História de uma oligarquia:** Os Bulhões. Goiânia: Oriente, 1974. p. 187.

[48] MENSAGEM apresentada ao Congresso legislativo do Estado de Goiás a 13 de maio de 1911, pelo Exm. Sr. Coronel Dr. Urbano Coelho de Gouvêa, Presidente do Estado. In: TELES, J. M. (coord). **Memórias Goianas**. Goiânia: UCG, 2004. v. 17. p. 66.

[49] MENSAGEM apresentada ao Congresso Legislativo a 13 de Maio de 1924 Pelo Coronel Miguel da Rocha Lima, Presidente do Estado. Disponível em: <http://www.crl.edu/content/brazil/goi.htm>. Acesso em jan/set 2006. p. 70.

Peçanha, não se colocou a favor da candidatura de Hermes da Fonseca, optando pelo candidato oposicionista, Rui Barbosa. Após a vitória de Hermes da Fonseca, Leopoldo de Bulhões passou a criticar abertamente no senado a sua política intervencionista. Ao mesmo tempo, surgiu uma importante cisão no grupo dirigente goiano, levando à passagem de políticos importantes como Antonio Caiado e Eugênio Jardim para a oposição. Os Bulhões sofreram então um duplo desgaste, nacional e local. Em fevereiro de 1912 o Presidente da Repúbica telegrafou a Eugênio Rodrigues Jardim entregando a ele a presidência do estado, aplicando a política das salvações a Goiás e colocando um ponto final no domínio dos Bulhões[50].

A mudança estabeleceu um novo equilíbrio de poder que contemplava a capital Goiás, Morrinhos e Porto nacional, mas que não trouxe grandes mudanças para a administração, como confirmam a historiografia e as fontes consultadas. Acontecimento relevante foi o trabalho de Alves de Castro, antigo xavierista e integrante da família Caiado, na conclusão da reestruturação do aparato fiscalizador do estado, a partir de 1917.

As observção sobre a política goiana reforçam a idéias de que a ferrovia avançava independentemente da situação política local ou do grupo que ocupava o poder; todos eles, em suas mensagens, defendiam a sua extensão.

A Estrada de Ferro Goiás, ao final do período estudado ainda não havia atingido o seu objetivo, a cidade de Goiás; sua expansão foi marcada por conflitos e crises. O projeto colocado em prática dividia a EFG em duas grandes partes, a primeira, constituída pela linha tronco, se ligaria à Estrada de Ferro Oeste de Minas, partindo da cidade mineira de Formiga e indo até Catalão; a outra parte formar-se-ia por um ramal que serviria como prolongamento da CMEF, indo de Araguari a Catalão. A construção do que a princípio seria a linha tronco era a mais difícil, dadas as condições dos terrenos que atravessaria e só foi concluída na década de 1940; por isso, a linha que partiu de Araguari constituiu o primeiro meio de transporte moderno a servir o estado de Goiás[51].

---

[50] MORAES, M. A . S. **História de uma oligarquia:** Os Bulhões. Goiânia: Oriente, 1974. p. 206, 207. A isso se seguiu um episódio interessante, que atesta as dificuldades de comunicações entre o poder central e as unidades federais ainda no período. Ao receber o telegrama, os Jardim decidiram manter segredo e testá-lo. Com este fim telegrafaram pedindo a exoneração de um genro do presidente do estado, pedindo sua substituição. No entanto, a morte de Rio Branco fez com que fosse decretado luto nacional por sete dias, o que causou dúvidas entre os Caiado-Jardim quanto ao teor do telegrama que haviam recebido; pouco depois as exonerações chegaram.

[51] BORGES, B. G. **O despertar dos Dormentes**. Goiânia: UFG, 1989. p. 64 – 66.

Nesse ramal, o povoado de Roncador manteve-se como ponto da linha até 1922, quando foi construída a ponte Eptácio Pessoa sobre o rio Corumbá. Após isso os trilhos seguiram até Pires do Rio, que logo se tornou cidade. Essa linha, desde o segundo ano de funcionamento, registrou *superávits* freqüentes, ao contrário da linha tronco, como bem registra Barsanufo Gomides Borges. Mesmo assim não recebeu impulso o suficiente para chegar ao seu destino, a cidade de Goiás.

Como dissemos acima, a dificuldade em cortar o terreno e as condições econômicas da linha tronco não traziam grandes perspectivas; ao contrário, a linha de Araguari a Catalão, veio a dinamizar um circuito pré-estabelecido, que perdurava, entre altos e baixos, desde a época áurea de Goiás, decaindo em seguida e voltando a ter impulso com a expansão da criação de gado nas regiões centrais do Brasil e com a marcha paulista do café.

Barsanufo Gomides Borges possui dois trabalhos que tratam da EFG; no primeiro, *O despertar dos Dormentes,* fruto de uma dissertação de mestrado, analisou diretamente a ferrovia; é um trabalho de fôlego com um rico levantamento de dados, acompanhando a criação e a expansão daquela. Já no trabalho seguinte, *Modernização e Crise,* Gomides Borges se atém ao período posterior a 1930, tratando da modernização e crise de Goiás em meio a esse novo panorama, marcado por um padrão diferente de acumulação de capital, voltado para a expansão do mercado interno; mais uma vez passa pela EFG.

Apesar da qualidade de ambos os trabalhos, não parece ser a preocupação principal do autor, tal como é a nossa, a explicação das razões que frustraram os planos de extensão da ferrovia para além do sul de Goiás, rumo a capital do estado. Por isso, suas explicações, quando tem que passar pelo assunto, concentram-se nas deficiências técnicas da linha, nas disputas entre elites locais goianas e mineiras, pelos *déficitis* freqüentes da linha tronco, além de uma reiterada ação de alguns grupos regionais que tentavam impedir o avanço dos trilhos, vendo-os como uma ameaça ao *status quo*[52].

Convém, neste momento, destacarmos as palavras do autor

---

[52] BORGES, B. G. **O despertar dos Dormentes**. Goiânia: UFG, 1989. p. 73, 74.

> Sérias críticas foram feitas ao desenvolvimento das obras da estrada. Os serviços eram executados sem método e sem ordem, paralisados a todo o instante ou atacados morosamente, muitas vezes com reduzidas turmas de operários. Tecnicamente, portanto, a construção da Estrada de Ferro Goiás apresentou sérias deficiências, as quais foram agravadas pelo precário estado de conservação e de quase abandono da linha no período. Devido a estas deficiências técnicas, boa parte do orçamento destinado ao prolongamento da ferrovia foi gasta em serviços de reparo e reconstrução dos trechos já em tráfego (...) A linha tronco de Formiga foi deficitária durante todo o período em que pertenceu à Estrada de Ferro Goiás, ou seja, desde o período em que o tráfego foi iniciado, até a sua incorporação à Estrada de Ferro Oeste de Minas em 1920[53].

Mais adiante, Gomides Borges acrescenta que

> As antigas oligarquias do estado pouco ou nada fizeram pela implantação da linha, uma vez que o "atraso" era também uma forma de manter a dominação e na medida em que a ferrovia representava uma força de transformação, parecia assim, como uma ameaça ao *status quo*, ou seja, ao poder constituído pelos coronéis[54].

Como afirma o próprio autor, a construção da primeira etapa da EFG foi rápida, considerando as dificuldades técnicas que tornavam os trabalhos mais árduos; a ferrovia, na linha que saiu de Araguari, chegou à localidade conhecida como Roncador em 15 de novembro de 1914, percorrendo 233 quilômetros em três anos. É certo que existiram pressões para que Araguari continuasse como ponta dos trilhos, protestos como os que já foram tratados aqui no caso da expansão da CMEF, muito bem conhecidos da literatura acerca da expansão ferroviária no Brasil.

---

[53] BORGES, B. G. **O despertar dos Dormentes.** Goiânia: UFG, 1989. p. 72. ; BORGES, B. G.**Goiás**: Modernização e crise 1920 – 1960. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 1994.p. 77, 87.

[54] BORGES, B. G. **O despertar dos Dormentes.** Goiânia: UFG, 1989. pp. 72-73.

ESTAÇÕES	POSIÇÃO QUILOMÉTRICA	ALTITUDE	INAUGURAÇÃO
Araguari	0,000	930,000	28.09.1911
Amanhece	14,959	942,400	28.09.1911
Eng. Bethout	52,338	506,600	28.09.1911
Anhanguera	53,953	510,000	24.02.1913
Cumari	71,400	662,500	24.02.1913
Goiandira	92,485	815,000	24.03.1913
Catalão	115,726	844,000	24.02.1913
Veríssimo	118,875	606,000	01.12.1913
Iça	139,715	662,000	01.12.1913
Ipameri	155,379	726,900	01.12.1913
Inajá	176,987	885,300	15.11.1914
Urutaí	200,535	800,300	15.11.1914
Roncador	233,122	635,000	15.11.1914

QUADRO 6: EFG Primeira Etapa: Estações inauguradas de 1911 a 1914.
Fonte: BRASIL. Ministério da Viação e Obras Públicas. Relatório das Estradas de Ferro. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1922. p. 40. IN: BORGES, B. G. **Goiás:** Modernização e Crise 1920 – 1960. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994. p. 76.

Dada a vorocidade com que foram atacados os trabalhos de construção desta linha, nada leva a crer que Minas Gerais, parceiro preferencial do capital cafeeiro, tenha se colocado com o empenho sugerido pelo autor contra os planos de expansão da ferrovia; basta lembrarmos que os empréstimos estrangeiros utilizados para a concretização do empreendimento não seriam conseguidos sem o apoio do governo federal, que lhes garantiu. O primeiro empréstimo foi tomado em 1906, no valor de 25 milhões de francos e o segundo em 1910, no valor de 100 milhões de francos, "ambos juntos aos bancos de Paris, com garantia do governo brasileiro"[55]. Por sua presença significativa no Congresso, Minas Gerais seria capaz de se colocar contra essa garantia, podendo mesmo ter barrado sua aprovação.

Alguém poderia argumentar que a atuação feroz dos representantes goianos anulou as pretensões mineiras; contudo, a questão além de simplista, dada a caracterização do período, parece pouco verossímil. Ao contrário disso, Gomides Borges destaca a atuação

[55] BORGES, B. G. **O despertar dos Dormentes.** Goiânia: UFG, 1989. p. 56.

dos grupos dirigentes goianos como contrários à implantação da ferrovia. Não parece ser isso o que ocorreu; desde o início até o final do período estudado os relatórios do governo de Goiás mostram a preocupação constante, primeiro com a criação e depois com a extensão dos trilhos, potenciais redentores da situação econômica do estado, como já colocamos. Isso ocorreu independentemente do grupo no poder. Chaul defende que "não é possível que os grupos políticos estaduais tivessem poderes o suficiente para bloquear projetos de vulto de uma estrada de ferro, oriundos do centro de decisões nacionais"[56]. Acreditamos que realmente os dirigentes locais, caso este fosse um projeto fortemente defendido pelo governo central, pouco poderiam fazer no sentido de obstruí-lo. Contudo, não só não tentaram dificultá-lo, como colocaram-se a todo o momento em posição favorável a ele.

No argumento que defende a ação negativa do governo goiano, Gomides Borges é influênciado por Itami Campos, para quem o suposto descaso do governo com a extensão da ferrovia " é expressão da política dos pecuaristas (fazendeiros) que controlaram a economia e a administração pública estadual no período"[57].

Feitas estas primeiras observações, é necessário atentarmos para a especificidade da EFG para então tecermos nossas considerações sobre os motivos de sua conclusão só ter ocorrido, no que tange a linha de Araguari, na década de 1950, chegando não mais à Vila Boa, mas a nova capital, Goiânia.

Do início de sua construção até 1914, quando atingiu Roncador, ocorreu uma mudança significativa, que devemos considerar; a partir daquele ano, pelo decreto 7.562 de 30 de setembro, o Governo Federal passou a ser responsável pelos trabalhos de construção da ferrovia, ficando a mesma arrendada à companhia que antes era responsável por eles[58]. Desta forma, todo o trecho de Araguari a Roncador foi construído dentro do primeiro sistema. Destaquemos que, dadas as dificuldades técnicas da linha tronco, foi o ramal que potencializava a ligação natural entre São

---

[56] CHAUL, N. F. (coord.) **Coronelismo em Goiás***:* Estudo de casos e famílias. Goiânia: UFG/Kelps, 1998. p.
37.
[57] CAMPOS, I. **Coronelismo em Goiás**. Goiânia: UFG, 1987. p. 24.
[58] "As estradas a que se refere a cláusula I serão arrendadas à Companhia Estrada de Ferro Goiás por prazo que se contará da data de conclusão de sua construção e terminará em 31 de dezembro de 1970" Decreto n. 7.562, de 30 de setembro de 1909, In: **Coleção das Leis da República dos Estados Unidos do Brasil de 1909**. v. 3. Barsanufo se equivocou, atribuindo a decisão ao decreto 7.602 de 30 de setembro de 1909.

Paulo e o sul de Goiás que foi construído. Esta é uma das razões que explicam, ao nosso ver, os bons resultados desta linha.

Enquanto a linha Araguari-Roncador apresentava saldos constantes, como demonstra Gomides Borges, a linha tronco era marcada pelos *déficits*, o que dificultava a administração da ferrovia. Por isso, em 1920, o Governo federal, pelo decreto 13.963 de 6 de junho de 1920 encampou o trecho de Araguari a Catalão, que continuou como EFG, ao mesmo tempo em que a linha tronco passou para a administração da Estrada de Ferro Oeste de Minas, também do governo federal. Daí por diante, ficou a cargo da União "a administração e a construção das obras da E. F. de Goiás"[59]. Apesar disso, o prolongamento da linha, *superavitária*, não ocorreu com a velocidade que se esperava. O otimismo do governo goiano pode ser constatado por meio do relatório de 1920:

> Passando a ser próprio da União esta estrada, cuja extensão de Araguari a Roncador é de 182.536 quilômetros quadrados (sic), devemos como justo motivo supor que, em pequeno trato de tempo, estará satisfeita a nossa maior aspiração e removido o único embaraço que encontrava o Estado para dar expansão às grandes riquezas que possui e ao seu progresso econômico[60].

Os trilhos avançaram pouco desde a data do decreto até o final do nosso período, o que levou o governo local a adotar atitudes pragmáticas com respeito aos meios de comunicação, através da abertura de diversas estradas de rodagem, mesmo expediente utilizado no período pelo governo paraense que também lutava pela expansão de sua principal ferrovia, a Estrada de Ferro de Bragança, que ligava a capital Belém às regiões férteis do estado, próximas ao litoral[61].

Se analisarmos as condições técnicas da linha notaremos que eram realmente precárias, não atendendo totalmente às necessidades de transporte das zonas por onde passava. É possível constatar facilmente a falta de carros e de armazéns, como é muito bem colocado por Gomides Borges. A nós, esta debilidade parece se apresentar muito mais como um sintoma, conseqüente de um problema

---

[59] BORGES, B. G. **O despertar dos dormentes**. Goiânia: UFG, 1989. p. 68-69.
[60] MENSAGEM enviada ao Congresso Legislativo pelo Presidente do Estado de Goiás João Alves de Castro, a 13 de maio de 1920. Disponível em: <http://www.crl.edu/content/brazil/goi.htm>. Acesso em jan/set 2006.p. 72.
[61] MENSAGENS do Governo do Pará 1920 – 1929.

maior. Na linha Araguari-Roncador, as melhorias das condições técnicas poderiam levar facilmente ao aumento da receita, já que as áreas apresentavam um potencial que poderia ser melhor explorado. O censo de 1920 aponta Goiás como possuidor de um dos maiores rebanhos do país e entre os maiores produtores de arroz, como demonstram os números a seguir:

ESTADO	***BOVINO***	***EQUÍNO***	***ASÍNINO***	***OVINO***	***CAPRINO***	***SUÍNO***	***TOTAL***
SP	2.290.516 7,2%	430.144	263.144	79.964	213.521	2.777.792	6.055.595 9,5%
MG	6.875.958 21,5%	927.172	293.744	236.030	158.058	4.239.731	12.730.693 20,0%
RS	8.058.337 7,5%	1.220.178	186.161	4.117.505	82.686	3.005.040	16.669.907 25,2%
BH	2.413.092 7,5%	314.192	201.396	740.007	1.043.470	620.365	5.332.524 8,4%
GO	2.841.081 8,8%	245.871	38.919	35.840	29.736	420.366	3.611.813 5,7%
OUTROS	9.507.697 29,8%	1.375.597	550.034	1.804.332	2.632.789	3.333.360	19.203.809 30,2%
TOTAIS	31.986.681	4.513.154	1.533.734	7.013.678	4.160.260	14.396.834	63.604.341

QUADRO 7: BRASIL Rebanho existente em 1920.
FONTE: Recenseamento do Brasil, 1920, IBGE Apude: CAMPOS, I. *Coronelismo em Goiás*. Goiânia:UFG, 1987.

ESTADOS	***ARROZ EM CASCA toneladas***	***ARROZ BENEFICIADO toneladas***
SP	348.019,8 41,9%	25.040,9 22,2%
MG	173.123,1 20,8%	17.641,7 15,6%
RS	112.727,1 13,6%	53.631,4% 47,5%
BH	12.747,1 1,5%	1.010,1 0,9%
GO	**37.437,6 4,5%**	2.931,1 2,6%
Outros	147.452,5 17,7%	12.585,7 11,3%
TOTAIS	831.497,5 100%	112.840,9 100%

QUADRO 8:BRASIL Arroz produzido em 1920.
FONTE: Recenseamento do Brasil, IBGE, 1920. Apud: CAMPOS, I. *Coronelismo em goiás.* Goiânia: UFG, 1987

Gozando a EFG de condição privilegiada entre as ferrovias federais, tal investimento seria facilmente justificado; era ela uma das poucas ferrovias do governo central que apresentavam saldo positivo.

A nós, as explicações apresentam-se nos termos de viabilidade econômica do empreendimento e em concordância com o arranjo sócio-econômico do período, marcado profundamente pela expansão da economia cafeeira paulista e de predomínio do capital cafeeiro; não se trata aqui de uma revisão do assunto pelo prisma da historiografia paulista. Trata-se, isso sim, de lançar novas luzes sobre o assunto para que possamos contribuir com o avanço da discussão.

Ao analisar a economia paulista em termos de formação de um complexo econômico, Wilson Cano descreve as seguintes partes como componentes do seu funcionamento:

i) a atividade produtora de café;

ii) a agricultura produtora de alimentos e matérias primas;

iii) a atividade industrial;

iv) a implantação e desenvolvimento do sistema ferroviário paulista;

v) a expansão do sistema bancário;

vi) a atividade do comércio de importação e exportação;

vii) o desenvolvimento da atividade criadora de infra-estrutura;

viii) a atividade do Estado, tanto o governo federal como o estadual, principalmente pela ótica do gasto público[62].

A agricultura produtora de alimentos e matérias primas divide-se em dois segmentos; o primeiro diz respeito à produção desenvolvida dentro da área produtora de café, em cultivos intercalados ou áreas cedidas pelo proprietário, e o segundo pela agricultura que produz para o mercado, localizado fora da propriedade cafeeira, contudo, na análise do autor, ainda dentro dos limites paulistas – notemos que a sua preocupação, principalmente a essa altura do livro, é acompanhar a diversificação da economia paulista e sua quase auto suficiência em relação aos produtos agrícolas de outros estados, recorrendo ao mercado externo para se abastecer.

Assim mesmo, o autor destaca que São Paulo não era auto-suficiente, dadas as limitações naturais, de clima ou solo[63]. Além do mais, em épocas de crise, o setor

---

[62] CANO, W. **As raízes da concentração industrial em São Paulo**. Rio de Janeiro/São Paulo: DIFEL, 1977, p . 20, 21.

[63] CANO, W**. As raízes da concentração industrial em São Paulo**. Rio de Janeiro/São Paulo: DIFEL, 1977, p 64.

não nuclear, constituído pela produção de alimentos, era o que mais sofria, deixando a expansão e a manutenção do complexo prejudicadas pela falta de alimentos, principalmente em um momento de crescimento populacional e progressiva urbanização.

Os produtos escoados pela EFG em transito pela CMEF não eram alheios à economia paulista e aos interesses do capital cafeeiro, servindo como garantia frente às flutuações da produção de alimentos em São Paulo; por sua vez, pelo lado goiano, havia mercado para o aumento crescente da sua produção, como de fato ocorreu. A extensão alcançada pela EFG na metade da década de 1910 já era o suficiente para que o café, preocupação nacional, se munisse de uma fonte abastecedora de alimentos. Basta lembrarmos que o problema que se tornou nacional na Primeira República foi o do café, e não o da ocupação econômica das regiões centrais do Brasil, que mesmo assim, foram parcialmente contempladas; eis a criação da legitimidade que mantém o capital cafeeiro como classe mais influente na definição dos rumos do país[64].

A abertura de estradas, promovida pelo governo de Goiás já no final da década de 1910, veio a dinamizar a produção local, agindo de duas maneiras sobre a EFG. Em primeiro lugar, aumentava a arrecadação da ferrovia sem que tivesse que investir em sua extensão para além das áreas que já possuíam certa potencialidade econômica; as estradas drenavam a produção das localidades que não eram diretamente servidas pela ferrovia; por outro lado, aumentava a oferta de produtos para os centros consumidores.

Em 1920, pode-se ler o seguinte no relatório do governo goiano:

---

[64] "Todo o mecanismo de plano financeiro, que instituiu o fundo de resgate e o fundo de garantia do nosso papel-moeda, baseia-se substancialmente nos nossos elementos de riqueza agrícola exportável. Consequentemente na
defesa da produção do café e da borracha não estão interessados os filhos de São Paulo e da Amazônia. Cada brasileiro que tiver no bolso uma cédula de 1$, banqueiro no Rio de Janeiro, ou sertanejo em Goiás, tem direto interesse na produção daquelas mercadorias" Discurso proferido na Câmara dos Deputados por Cincinato Braga em 18 de novembro de 1908, por ocasião do debate em torno do projeto de endosso da União a um empréstimo a ser realizado pelo Estado de São Paulo para consolidar as dívidas contraídas para o plano valorizador do Café. Cf: Documentos Parlamentares. **Política Econômica: Valorização do café (1908 – 1915).** 2° Voume. Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Comércio, 1915, p. 29. Apud. TORELLI, L. S. **A Defesa do Café e a Política Cambial:** Os interesses da política paulista na Primeira República Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Economia, Universidade de Campinas, Campinas, 2004. p. 52.

> [...] por avaliar os incalculáveis danos advindos para o Estado com as dificuldades de transportes com que lutamos, compreendi chegado o momento, já que isso o permitem as condições financeiras da nossa terra, de apressar a execução de um plano de viação goiana, a começar pelas estradas de rodagem; aguardando confiante, também, a promessa do Governo Federal de prolongar a nossa via férrea[65].

No mesmo ano, já se encontravam em tráfego as estradas de Santa Rita a Jataí, passando por Rio verde; de Santa Rita a Morrinhos; de Roncador a Bomfim; de Roncador a Trindade, passando por Campinas e de Rio Bonito a Jataí, além de várias concessões que pretendiam ligar diferentes localidades a EFG[66].

Em 1928, segundo as mensagens, já estava concluída uma estrada que ía de Bela Vista até Itaberaí, parte da que de Anápolis chegava a Inhumas; já havia sido inaugurada a que da Capital seguia até Leopoldina, às margens do Rio Araguaia e a estrada nova para Jaraguá. Também estava em construção a estrada que ligava a capital a Palmeiras, sendo prevista para breve a inauguração do trecho até Anicuns[67]. As estradas eram construídas por particulares com incentivos estaduais e federais; a Secretaria de Obras Públicas continuava a ser a com o menor orçamento e a do Interior e Justiça com o maior.

---

[65] MENSAGEM enviada ao Congresso Legislativo do Estado de Goiás, pelo Presidente do Estado João Alves de Castro, a 13 de maio de 1920. Disponível em: <http://www. crl.edu/content/brazil/goi.htpm> . Acesso em: jan/set. 2006. p. 11.

[66] MENSAGEM enviada ao Congresso Legislativo do Estado de Goiás, pelo Presidente do Estado João Alves de Castro, a 13 de maio de 1920. Disponível em: <http://www. crl.edu/content/brazil/goi.htpm> .Acesso em: jan/set. 2006.p. 71.

[67] MENSAGEM apresentada ao Congresso a 13 de maio de 1928 pelo Exm. Senhor Brasil Ramos Caiado, Presidente do Estado de Goiás Disponível em: <http://www. crl.edu/content/brazil/goi.htpm> . Acesso em: jan/set. 2006..p. 43.

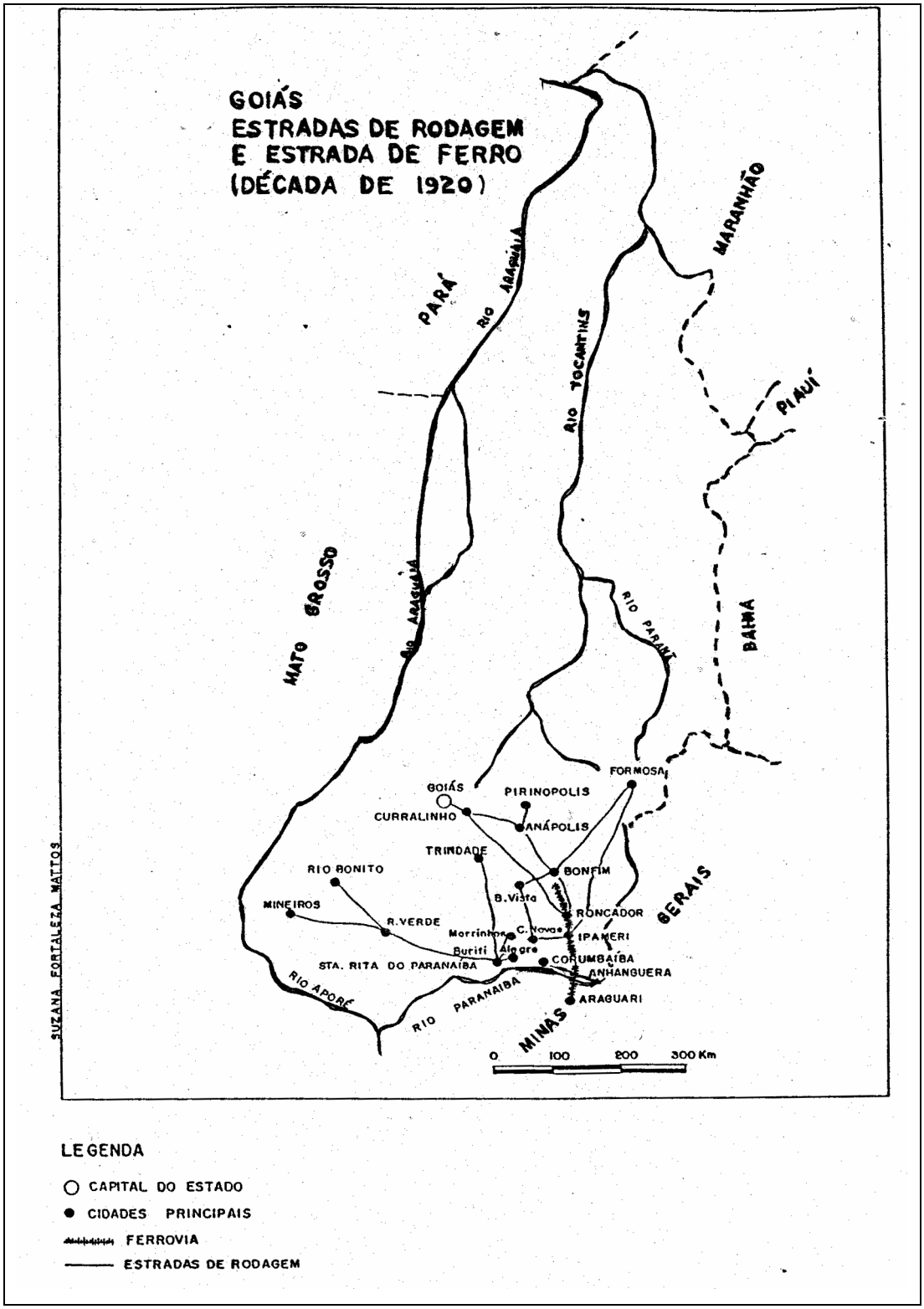

FIGURA 4: Estradas de ferro e rodagem em Goiás no ano de 1920.
Fonte: ; BORGES, B. G. **Goiás**: Modernização e crise 1920 – 1960. São Paulo: FFLCH/USP,
1994.(tese de doutoramento).

O quadro a seguir demonstra o avanço na receita da EFG a partir da abertura das estradas.

ANOS	***EXTENSÃO EM TRÁFEGO***	***RECEITA TOTAL ANUAL (1:000$000)***	***DESPESA TOTAL ANUAL (1:000$000)***	***DÉFICIT ANUAL (1:000$000)***	***SUPERÁVIT ANUAL (1:000$000)***
1915	233 Km	342.820,052	405.849,022	63.028,070	--
1916	233 Km	478.592,875	384.823,380	--	
1917	233 Km	711.873,103	465.843,440	--	
1918	233 Km	773.524,997	488.661,669	--	
1919	233 Km	832.139,701	680.326,923	--	
1920	233 Km	969.626,200	913.908,774	--	
1921	249 Km	947.821,799	871.424,095	--	
1922	257 Km	1.	1.024.455,598	--	
1923	292 Km	1.286.582,516	1.286.582,516	--	
1924	329 Km	2.248.406,962	1.683.651,466	--	
1925	349 Km	3.047.580,422	2.861.593,097	--	
1926	349 Km	2.876.032,330	3.024.443,649	148.411,319	--
1927	349 Km	2.528.964,662	4.751.401,840	2.222.437,178	--
1928	349 Km	3.025.270,821	3.408.474,138	203.203,317	--
1929	349 Km	3.398.516,505	3.227.527,839	--	
1930	360 Km	2.532.160,472	3.162.650,941	630.480,569	--

QUADRO 9: EFG Resultados financeiros do tráfego (1915 – 1930)
Fonte: Brasil. Ministério da Viação e Obras Públicas. Estatísticas das Estadas de Ferro da União, 1920. Apud. BORGES, B. G. **Goiás**: Modernização e Crise, 1920 – 1960. São Paulo: FFLCH/USP, 1994. P. 84.

Além do papel econômico, as estradas serviam também estrategicamente ao governo do estado; facilitavam o controle sobre o território em meio ao crescente descontentamento com a situação política nacional; o mau estado das estradas dificultava o deslocamento das forças públicas. Para Paulo Bertram,

> [...] desde que avultaram as receitas da Região como um todo (Centro Oeste), em razão da sua nova integração à economia nacional, a grande destinação das verbas foi no sentido de armá-lo militarmente seja para afirmar o caudilhismo dos detentores do poder, seja para contrapostar coronéis do interior. Ainda em princípios do século as armas eram os nostálgicos panfletarismo da imprensa. Depois da Primeira Guerra Mundial serão piquetes da Força Pública, até que a coluna Prestes deu razão para que em quase todo o país os estados se armassem ainda mais ostensivamente[68].

Frente à dependência dos caminhos de terra, o governo goiano, em 1922, tentou restringir o tráfego de carros de boi, que impediam que as estradas se conservassem em bom estado. Citava para isso o decreto federal que ao

[68] BERTRAM, P. **Uma introdução à Histórica Econômica do Centro Oeste do Brasil.** . Goiânia: UCG : Brasília DF: Codeplan, 1988.p. 82.

subvencionar a construção de estradas, impunha a exclusão do tráfego daqueles carros[69].

Para Caio Prado Júnior, o crescimento da produção de café, fez com que todas as forças se voltassem para aquela, deixando a produção de gêneros alimentícios de consumo interno relegada a segundo plano. Prado Júnior também destaca que ao mesmo tempo em que o Brasil tornou-se grande exportador de matérias-primas – café, borracha, cacau e mate – todos os fatores de produção disponíveis voltaram-se para aquelas lavouras, o que fez com que a produção de gêneros para consumo interno se tornasse cada vez menos significante frente às necessidades do país. Daí que se tornou praxe a importação de até mesmo os artigos mais vulgares de alimentação. Criou-se o paradoxo onde uma economia essencialmente agrícola possuía cerca de 30% de sua pauta de importações constituída por alimentos. Isso agravava as contas externas comprometendo a estabilidade do sistema econômico e, em certo grau, forçando certa diversificação [70].

Já João Manuel Cardoso de Mello destaca a importância do fornecimento de alimentos para a manutenção da reprodução de mão de obra, fundamental para o aumento das taxas de acumulação no complexo econômico. Mais tarde, no momento de industrialização, já no pós 1930, a oferta agrícola respondeu à intensa pressão da demanda urbano-industrial, valendo-se do deslocamento da fronteira agrícola, do melhor aproveitamento das terras dos latifúndios, da pequena produção mercantil e da reconversão das atividades de exportação[71]. Devemos pontuar, como demonstra a análise, que mesmo anteriormente a 1930, um volume considerável de produtos goianos adentrava o território paulista, servindo à expansão industrial e urbana que já tinha lugar naquele período; como defende João Manuela Cardoso de Mello, foi o capital cafeeiro quem gerou as próprias condições de sua negação – industrialização e urbanização. Considerando-se isso a EFG, juntamente com as estradas de rodagem abertas, cumpriam o seu papel, economicamente estratégico para o capital cafeeiro, ao mesmo tempo em que atendia às necessidades dos dirigentes goianos.

---

[69] MENSAGEM enviada ao congresso legislativo de Goiás, pelo Presidente do Estado, Eugenio Rodrigues Jardim, a 13 de maio de 1922. Disponível em: <http://www. crl.edu/content/brazil/goi.htpm> . Acesso em: jan/set. 2006. p. 25.

[70] PRADO JUNIOR, C. **Formação econômica do Brasil**. 10 ed. São Paulo: Brasiliense, 1967. p. 210 – 216.

[71] MELLO, J. M. C. de. **O Capitalismo tardio**. Contribuição à revisão crítica da formação e do desenvolvimento da economia brasileira. São Paulo: Brasiliense, 1998. p. 113, 152 – 156.

Paulo Bertram, sem se aprofundar no assunto, nota o papel de Goiás frente à expansão cafeeira, afirmando que, "A construção das ferrovias em São Paulo contribuiu decisivamente para o avanço da fronteira agrícola para o café e, na sua retaguarda, para a expansão da lavoura produtora de alimentos"[72]. Segundo Bertran, o mercado brasileiro descobriu em terras goianas o cinturão marginal onde o fator de produção mais demandado era a terra; terra que, segundo nossa análise, poderia servir tanto como espaço para a produção de alimentos que abasteceriam São Paulo, quanto fator de aumento da rentabilidade do setor de escoamento paulista, formado pelas ferrovias e porto de Santos.

Para Francisco de Oliveira, mais do que expandir as suas fronteiras em busca da satisfação de suas necessidades econômicas, mais do que trazer Goiás para a sua órbita, a economia paulista criou o espaço econômico do Centro Oeste da mesma forma que destruiu os seus concorrentes do nordeste e do sul. O movimento de criação para o autor deu-se pela expansão da pecuária em direção a Minas Gerais e Goiás, assim como do café em direção a Mato Grosso. Assim, rompimento do nível do rés do chão da economia em Goiás, em sentido braudeliano, e a sua passagem para o nível superior, das trocas – pelo menos em uma boa porção de seu território – deu-se pela expansão da economia cafeeira, que forçou a divisão regional do trabalho, iniciada no período estudado, mas que se concretizou no posterior, quando a realização econômica se voltou para o mercado interno[73].

A ligação das regiões produtoras do centro-oeste do Brasil à economia paulista pode ser facilmente constatada pelo raio de influência do Porto de Santos no período entre guerras, quando as regiões do Sul de Minas, Triângulo Mineiro, sul de Goiás e Mato Grosso, além do norte do Paraná se voltavam para ele[74].

A análise feita no primeiro capítulo impede que tratemos da questão de maneira simplista, considerando Goiás como um simples apêndice; como lá está e como retomamos aqui, Goiás oferecia oportunidades para que se ligasse a economia ascendente do café; além disso, possuía seus dilemas, enfrentamentos e

---

[72] BERTRAM, P. **Uma introdução à histórica econômica do centro oeste do Brasil**. Goiânia: UCG / Brasília: Codeplan, 1988. P. 69.
[73] OLIVEIRA, F. de. **Elegia para uma re(li)gião**. Sudene, Nordeste: Planejamento e conflito de classes. 3 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981. p. 77, 88.
[74] ARAÚJO FILHO, J. R. de. **Santos, o porto do café.** Rio de Janeiro: IBGE, 1969, p. 74.

projetos políticos-econômicos internos, defendidos por atores internos, em condições de pactuar com as demais classes nacionais, mesmo não possuindo a mesma influência e relevância que outras elites.

Como é evidente, não podemos tratar a questão em termos de subjugação de Goiás à economia paulista cafeeira, mas sim em termos de pacto e benefícios mútuos; sem contudo, abrirmos mão do entendimento que nesta relação, foi São Paulo quem se sobressaiu, pelo estabelecimento de uma divisão do trabalho que, como é apontado pelas obras consultadas, possibilitou que na fase seguinte a concentração industrial se desse em seu território. Já Goiás, que ao início do período possuía uma economia que pouco se voltava para o mercado, fruto do pequeno comércio nas imediações das vias de penetração, conseguiu alcançar, pelo menos nas regiões meridionais, uma dinâmica econômica que propiciou que o estado se destacasse entre os principais produtores de alguns produtos. A estrada de ferro tal como se encontrava, já havia atendido às necessidades do capital cafeeiro sobre as ligações com a região centrais do Brasil, ao mesmo tempo em que, como dissemos, atendia também, ainda que não totalmente, aos interesses goianos.

ESTAÇÕES	*POSIÇÃO QUILOMÉTRICA*	*ALTITUDE*	*INAUGURAÇÃO*
Pires do Rio	218,123	747	09.11.1922
Soldado Esteves	232,120	837	12.04.1923
Eng. Baldoíno	240,844	891	09.11.1922
Egerineu	254,374	961	01.11.1923
Quilômetro 265	265,000	970	10.09.1932
Caraíbas	275,211	970	01.11.1923
Ponte Funda	289,060	993	15.09.1924
Vianópolis	303,602	990	15.09.1924
Silvânia	320,880	997	03.05.1930
Padre Silvino	330,690	1.034	01.10.1954
Leopoldo	338,990	1.021	13.05.1931
Jarina	344,500	1.051	07.09.1950
Mestre Nogueira	358,006	908	07.09.1950
Senador	370,131	837	07.09.1950
Bonfinópolis	377,566	913	07.09.1950
H. Guimarães	393,554	720	07.09.1950
Senador Canedo	403,625	765	07.09.1950
Eng, N. Galvão	410,360	709	07.09.1950
Santa Marta	419,087	679	07.09.1950
Goiânia	429,867	720	07.09.1950
RAMAL DE ANÁPOLIS			
Eng. Valente	352,930	1.026	07.09.1935
General Curado	369,740	1.086	07.09.1935
Eng. Castilho	383,192	1.020	02.07.1951
Anápolis	387,000	1.000	07.09.1935

QUADRO 10: EFG Segunda etapa de construção, de 1922 A 1950
Fonte: Controladoria Geral dos Transportes. Guia Geral das Estradas de Ferro. Rio de Janeiro, 1960. IN: BORGES, B. G. **Goiás:** Modernização e Crise 1920 – 1960. São Paulo: USP/FFLCH, 1994. (tese de doutoramento). p. 94.

Em meio a crises constantes e a concepção de engenharias econômicas para a proteção do café, o Estado Federal, proprietário da EFG, não teria como prolongá-la facilmente; além disso, não estaria disposto a fazê-lo, já que o seu papel já era cumprido, tal como se encontrava. Por outro lado, os governantes goianos não teriam como fazê-lo por conta própria, mesmo com o aumento crescente das rendas estaduais; as pressões sobre o governo federal foram constantes, mas Goiás, dentro do equilíbrio de forças da Primeira República, no que se refere à ferrovia, já havia conseguido o seu quinhão, condizente com sua relevância no período, não tão desprezível, como quer Itami Campos, mas também não tão significante como defende Nasr Fayad Chaul.

Ao norte, as possibilidades de avanço do comércio fluvial eram igualmente complexas; além da dependência das condições econômicas geradas pela economia cafeeira, responsável pela capacidade de importar, havia a necessidade de se buscar um pacto com outra elite regional, a paraense, de onde poderiam vir os capitais e o impulso para a navegação que serviria ao norte goiano. Só que no Pará, ao contrário de São Paulo, não havia um pólo dinâmico que demandaria os produtos de Goiás nas mesmas condições que o complexo cafeeiro. É disso que trataremos agora.

CAPÍTULO III
GOIÁS E AS POSSIBILIDADES DE COMÉRCIO FLUVIAL COM O NORTE

" A nova era que em breve vai despontar com o início da solução do grande problema da navegação dos rios Vermelho, Araguaia e Tocantins há de operar, sem dúvida, completa transformação na vida econômica da província. A crise atual há de desaparecer com os explendores do progresso, que se aproxima".

Dr. Fulgêncio Firmino Simões, Presidente da Província de Goiás*

"Parece incrível que o Estado de Goiás, cuja viabilização econômica depende de transporte barato, ainda não tenha recorrido com facilidade aos privilégios excepcionais que seus rios representam para desenvolver definitivamente o seu cada vez mais presente problema viatório"

Relatório apresentado pelo Interventor Federal no Estado de Goiás Pedro Ludovico Teixeira a Getúlio Vargas, chefe do Governo provisório, 1933.

---

* Relatório apresentado pelo Exm. Sr. Dr. Fulgêncio Firmino Simões, em 5 de novembro de 1887.

3.1 Os rios Araguaia e Tocantins: "escoadouros naturais e reveladores de riquezas"

Assim como no período anterior, ao início da República os rios, quando apareciam nas falas dos dirigentes locais, eram freqüentemente descritos como os meios naturais para o escoamento da produção goiana e como ferramentas que poderiam desenterrar as riquezas que jaziam naquele solo.

O rio Araguaia nasce na Serra do Caiapó, no sudeste do estado de Goiás. Corre na direção sul norte desde o paralelo 18º até o paralelo 12º, inclinando-se daí para nordeste até o paralelo 6º, depois para o noroeste, até juntar-se ao rio Tocantins próximo a São João do Araguaia. É um rio sem leito, mais largo do que fundo, o que explica, em parte, a falta de povoamentos em suas margens devido a inundações freqüentes. Durante os seus 2.115 quilômetros se divide em dois braços, que formam a Ilha do Bananal; sua cheia ocorre de dezembro a abril, quando suas praias ficam submersas[1]. Quanto à navegabilidade o Araguaia pode ser dividido em cinco trechos:

1 – da foz até Santa Isabel do Araguaia, com 160 quilômetros, correspondente ao Baixo Araguaia, de navegação livre e águas médias. Tem como principais obstáculos para a navegação as corredeiras de Cocos, São Vicente e São Bento;

2 – de Santa Isabel do Araguaia até Conceição do Araguaia, com 345 quilômetros, correspondente ao Baixo Araguaia. Trecho que possui vários obstáculos como rápidos, corredeiras e cachoeiras; a navegação é impraticável na seca e perigosa nas cheias. Tem como principais obstáculo as cachoeiras de Santa Isabel, São Miguel, Turcos, Pau d' Arco, Jacuzão, Pacuzão, Pacuzinho e Grande, além de uma série de travessões como o de Santa Maria Velha, Correinha, Joncon, Três Pontas e Barreiras. Também são obstáculos as corredeiras de Barreiras, da Piranha e Caiapós;

3 – de Conceição do Araguaia a Santa Maria das Barreiras, correspondendo à transição para o Médio Araguaia, com 100 quilômetros de extensão. É navegável nas cheias, apesar da existência de vários travessões;

---

[1] GAFFRÉE, C. L. Relatório da Comissão dos rios Tocantins e Araguaia. Ministério dos Transportes, datilografado. In: DOLES, D. E. M. **As comunicações fluviais pelo Tocantins e Araguaia no século XIX.** Goiânia: Oriente, 1973. p. 21.

4 – de Santa Maria das Barreiras a Registro do Araguaia, nas proximidades da Cachoeira Grande.

5 – de Registro do Araguaia para Montante, com 450 quilômetros e correspondente ao Alto Araguaia, com navegação impraticável na seca pela escassez de água e perigosa nas cheias. No período das enchentes é navegado apenas por pequenas embarcações. Na estiagem chega a ter a profundidade de 30 centímetros em alguns poucos trechos.

Os principais afluentes do Araguaia são os rios Barreiras, Cristalino e das Mortes, pelo lado esquerdo e Caiapozinho, Claro, Água Limpa, Vermelho, Crixás e rio do Peixe, pela margem direita[2].

O rio Tocantins corre na região central do Brasil e nasce da confluência dos rios Maranhão e Paranã. Desemboca na baia de Marapatá, no rio Pará, nas proximidades de Belém e do Oceano Atlântico; possui 2.400 quilômetros. O regime do rio Tocantins varia de uma região para outra, mas via de regra as cheias ocorrem no verão, estação chuvosa. Em Imperatriz o nível máximo é atingido em março e o nível mínimo é atingido em setembro, quando a estação seca chega ao final. As maiores cheias se estendem de novembro a abril em Tocantinópolis e de novembro a fevereiro em Porto Nacional[3]. O Tocantins, no que se refere à navegabilidade, é dividido em seis trechos:

1 – Da foz até Tucuruí, no trecho que compõe o Baixo Tocantins. Trecho que apresenta alguns obstáculos durante a seca, mas que mesmo assim permite a navegação de barcos de até cinco metros de calado neste período. A navegabilidade é praticamente franca nas cheias;

2 – De Tucuruí até a confluência com o Araguaia. Trecho com numerosos obstáculos e que permite a navegação apenas durante as cheias; a Cachoeira de Itaboca é o principal deles. Neste trecho, que corresponde à transição entre o Baixo e o Médio Tocantins, existem várias ilhas e o rio é dividido em canais;

3 – de São João do Araguaia a Itaguatins. Ainda no Médio Tocantins, é navegável o ano todo por embarcações de 10 a 15 toneladas e 90 centímetros de calado; a profundidade varia de 1,00 a 2,22 m.

---

[2] GAFFRÉE, C. L. Relatório da Comissão dos rios Tocantins e Araguaia. Ministério dos Transportes, datilografado. In: DOLES, D. E. M. **As comunicações fluviais pelo Tocantins e Araguaia no século XIX.** Goiânia: Oriente, 1973. p. 22, 23.

[3] MORAES, E. J. de. Navegação interior do Brasil. Rio de Janeiro, 1979. In: DOLES, D. E. M. **As comunicações fluviais pelo Tocantins e Araguaia no século XIX.** Goiânia: Oriente, 1973. p.19.

4 – de Iguatins a Porto Franco. Ainda no Médio Tocantins, é marcado pela existência de diversas corredeiras como as de Croá, Taurizinho e Santo Antônio. Por isso, a navegação é difícil durante a seca;

5 – de Porto Franco e Tocantinópolis a Tocantínia e Miracema. Trecho final do Médio Tocantins, francamente navegável por embarcações de 15 a 20 toneladas e calado de 1 metro em qualquer época do ano;

6 – de Tocantínia e Miracema até a confluência com os rios Paraná e Maranhão. Trecho navegável, mesmo com a existência das cachoeiras Comprida e Lageado, de difícil transposição na seca. Outros obstáculos são as cachoeiras de Funil Grande, Mares, Pilões e Tropeção Grande[4].

Os principais tributários do rio Tocantins são os rios das Almas, Uru, Palmas, Santa Teresa, Canabrava, Manoel Alves da Natividade, Sono, Manoel Alves e Itacaiunas.

São essas as condições dos rios que poderiam criar um comércio regular entre Goiás e Pará durante o período.

Problemas de caracterização do Norte Goiano

Quase a unanimidade dos autores goianos, como tratamos já na introdução, passam de alguma forma pela diferenciação do processo histórico do sul e do norte goianos; apesar de não fugirem da questão e tratá-la ainda que de forma pontual, é raro uma caracterização que possua certa precisão geográfica. Luís Palacín, em seu estudo sobre as três revoluções de Boa Vista traz informações importantes sobre a região.

Palacín, ao deparar-se com o problema, utiliza-se da metodologia do IBGE, órgão que, antes do desmembramento do estado e da criação do Tocantins, dividia Goiás em micro-regiões homogêneas. A primeira delas era o Extremo Norte Goiano, que ocupava o norte do estado, entre os rios Araguaia e Tocantins; era formada por municípios recentes, que desmembraram-se de Boa Vista a partir de 1930[5].

---

[4] BRASIL. Ministério dos Transportes. Depto. Nac. de Portos e Vias Navegáveis. *Estudo Geral.* Bacia do Tocantins, p. 3 (monografia n. 5). In: DOLES, D. E. M. **As comunicações fluviais pelo Tocantins e Araguaia no século XIX**. Goiânia: Oriente, 1973. p. 19, 20.

[5] PALACÍN, L. **Coronelismo no extremo norte de Goiás:** o Padre João e as três revoluções de Boa Vista. São Paulo: Edições Loyola, 1990. p. 16.

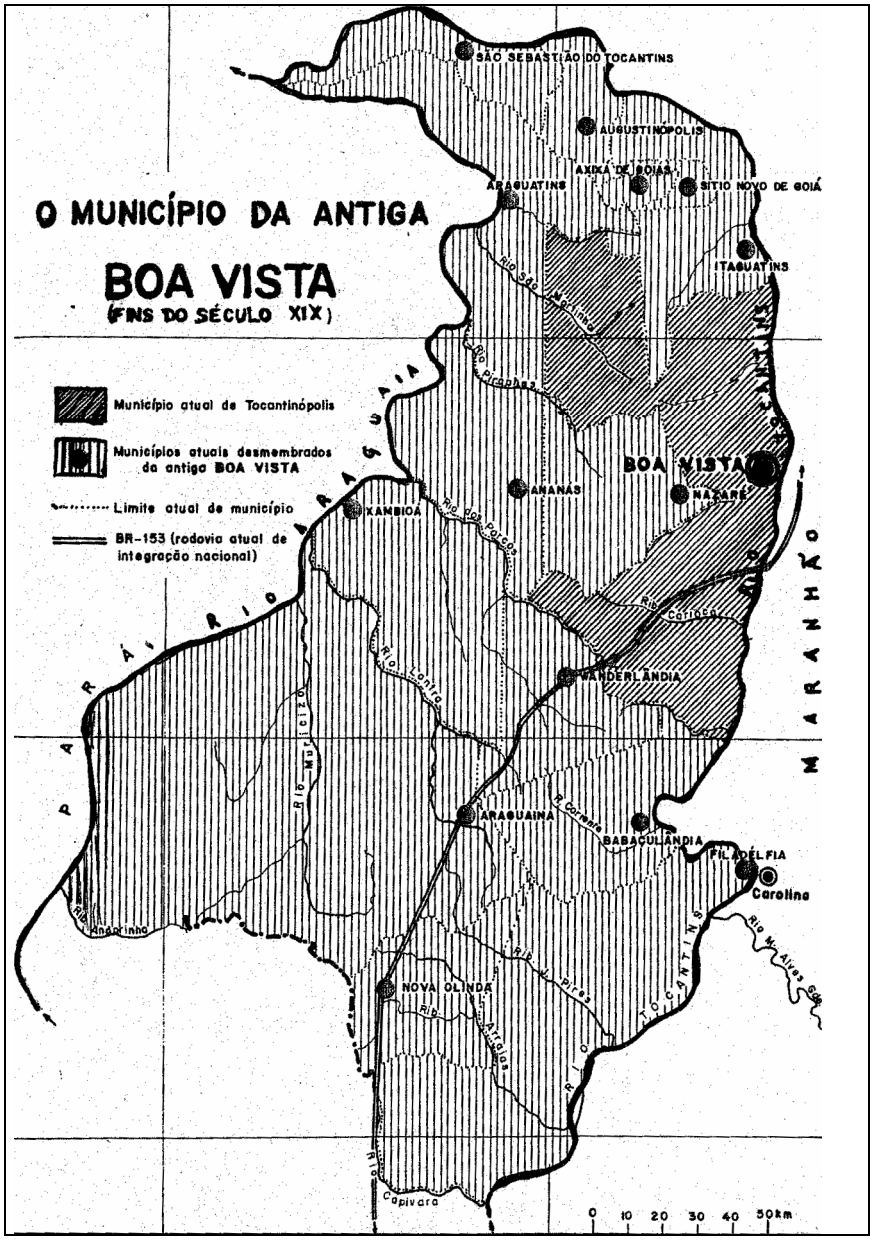

FIGURA 5: Municípios da antiga Boa Vista no final do século XIX
Fonte: PALACÍN, L. **Coronelismo no extremo norte de Goiás:** O Padre João e as três revoluções de Boa Vista. São Paulo: Edições Loyola, 1990. p. 23.

Nas palavras dos dirigentes locais, o norte aparece mais como sinônimo de localidades distantes que como uma definição geográfica que pelo menos beire a precisão. Nas palavras de Palacín, o norte "em Goiás, deixou muito cedo de ser um denotativo meramente geográfico para carregar um peso de oposição política, primeiro, todo um quadro de involução social e atraso econômico"[6]. Apesar da falta de uma definição geográfica, o norte era bem caracterizado por sua composição

[6] PALACÍN, L. **Coronelismo no extremo norte de Goiás:** O Padre João e as três revoluções de Boa Vista. São Paulo: Edições Loyola, 1990. p. 11.

populacional, com a ocupação por imigrantes nordestinos que habitavam o extremo norte e pelas ligações políticas com o Maranhão.

ORIGEM	***SEXO***	
	MASCULINO	***FEMININO***
Maranhão	214	154
Goiás	12	6
Piauí	10	5
Pará	4	9
Ceará	6	4
Bahia	3	3
Sem Origem	18	19
Total: Imigrantes	267	200
Proc. Boa Vista	182	249
Total Casamentos	449	449

QUADRO 11: Procedência dos imigrantes que ocuparam a região de Boa Vista segundo os registros de casamento 1882 – 1891.
Fontes: REGISTROS Paroquiais. IN: PALACÍN, L. **Coronelismo no Extremo Norte de Goiás.** O Padre João e as Três Revolução de Boa Vista. São Paulo: Loyola, 1990. p. 92.

Nota-se pela tabela o grande influxo de imigrantes maranhenses para o extremo norte de Goiás.

Podemos entender aqui, para os fins propostos, o norte de Goiás como a região com uma formação econômica diferenciada, pelas suas ligações com o Nordeste e o Norte brasileiros, não contempladas pelos projetos ferroviários da primeira metade do século XX; eram regiões que, desde o final do século XIX, já fugiam ao alcance do circuito do sul de Goiás.

3.2 O Norte goiano e a saída fluvial

Recorrendo às palavras de Luís Palacín, “ao abrir-se o século XX, o norte, como um todo, continuava um vazio demográfico e econômico”[7], paisagem que pouco mudou durante a Primeira República. A distância entre as regiões do norte de Goiás e a capital do estado, tanto quanto a falta de meios de comunicação, faziam com que aquelas fossem pouco citadas nas mensagens dos presidentes de estado; existia mesmo um certo desconhecimento da região. O relatório apresentado por um

[7] PALACÍN, L. **Coronelismo no extremo norte de Goiás:** O Padre João e as três revoluções de Boa Vista. São Paulo: Edições Loyola, 1990. p. 12.

secretário de governo em 1905 expressa bem esta falta de dados sobre o norte ao afirmar que os dados existentes sobre as indústrias diziam respeito "apenas ao sul do estado", nada constando em relação ao norte[8].

As únicas informações do governo goiano sobre o norte do estado naquela ocasião haviam sido fornecidas por Abílio Wolney, figura de proeminência local da região da vila de Duro e que possuía relações estreitas com Alves de Castro, secretário de Instrução, Terras e Obras Públicas do Governo Xavier de Almeida. Wolney forneceu os seguintes dados ao executivo estadual:

ANOS	***PRODUTOS***			
	AÇUCAR (ARROBAS)	***RAPADURA (UNIDADES)***	***AGUARDENTE (BARRIS)***	***MELADO (LITROS)***
1900	400	7.000	509	590
1901	480	9.000	439	600
1902	600	8.000	400	1.000
1903	730	9.000	320	1.300
1904	600	10.500	560	2.200

QUADRO 12: Resumo da produção na região do Duro, no norte goiano de 1900 a 1905

FONTE: RELATÓRIO apresentado ao Dr. José Xavier de Almeida, presidente do Estado de Goiás, pelo Bacharel José Alves de Castro, Secretário de Instruções e Justiça, Terras e Obras Públicas, em 21 de abril de 1905. IN: **Memórias Goianas Vol. 16**. Goiâonia: UCG, 2003. p.p. 248, 249.

Wolney dizia que esperava números parecidos para a próxima safra. Ainda relatava que o município do Duro possuía 14 engenhocas; 12 se encontravam ativas. Estas eram movidas por quatro bois cada uma e, segundo ele, poderiam produzir seis vezes mais que os números apresentados. O bagaço de cana era utilizado como estrume nos cafezais. As terras em abundantes e a produção era expandida de acordo com o mercado, sem que houvesse, devido a esta abundância, mudança nas técnicas de cultivo. Wolney também destacou que economia local prosperava desde 1890, principalmente pelo aumento populacional constatado no

[8] RELATÓRIO apresentado ao Dr. J. Xavier de Almeida, Presidente do Estado de Goiás. Pelo Bacharel J. Alves de Castro Secretário de instrução, Industrias, Terras e Obras Públicas, em 21 de abril de 1905. In: TELES, J. M. (coord). **Memórias Goianas. Goiânia:** UCG, 2003. v. 16. p. 248.

município; era utilizado um número fixo de trabalhadores em cada propriedade durante a maior parte do ano; nos períodos de moagem o emprego de mão de obra aumentava[9]. O salário médio, segundo Wolney, era de 600 réis por dia e a alimentação era fornecida pelos fazendeiros; empregavam-se pessoas de ambos os sexos e meninos a partir dos oito anos de idade.

Wolney era o coronel local e, nesta posição, não perderia a oportunidade de mostrar uma prosperidade que ultrapassava as condições reais. Contudo, trouxe importantes informações sobre os produtos provenientes daquela região. Por outro lado, parece exagerada a afirmação de que todo o trabalho era feito por salário. Apesar disso, a relação de produtos, os números aproximados e a forma rústica de produção podem ser dados como confiáveis, segundo o discutido no Capítulo 1, sobre as características da economia goiana.

Em 1891, início do governo republicano, as condições do norte do recém-estado eram colocadas da seguinte forma pelo presidente Major Rodolpho Gustavo da Paixão:

> O norte desfalece, como que segregado do sul pelos óbices insuperáveis do trânsito através de serras medonhas e a pique; por matas densas, apenas trilhadas por animais ferozes e daninhos; de passagem em rios caudalosos, onde nem se quer uma canoa existe para poupar ao viajante ousado os receios e perigos de inglória e eminente morte[10].

As dificuldades enfrentadas pela administração central de Goiás para colher dados sobre o norte se evidenciaram na mensagem do ano posterior, quando o presidente do estado tratou da ineficiência das agências arrecadadoras da região e da falta de informações que deveriam ser de lá remetidas pelo alferes do corpo de polícia mandado para averiguar a situação da cobrança de impostos. A demora na prestação de contas foi atribuída à irregularidade do serviço postal, ocasionada pelas grandes cheias daquele ano[11].

---

[9] RELATÓRIO apresentado ao Dr. J. Xavier de Almeida, Presidente do Estado de Goiás, pelo Bacharel J. Alves de Castro Secretário de instrução, Indústrias, Terras e Obras Públicas, em 21 de abril de 1905. In: TELES, J. M. (coord). **Memórias Goianas.** Goiânia: UCG, 2003. v. 16**.** p. 248 - 252

[10] MENSAGEM dirigida a Câmara Legislativa de Goiás pelo Governador do Estado Major Dr. Rodolpho Gustavo da Paixão. In: TELES, J. M. (coord). **Memórias Goianas.** Goiânia: UCG, 2002. v. 15. p. 98.

[11]MENSAGEM enviada ao Congresso pelo Presidente do Estado Miguel da Rocha Lima em 1906. In: TELES, J. M. (coord). **Memórias Goianas.** Goiânia: UCG, 2004. v. 17. p. 1906.

Em 1920, com a persistência dos problemas de arrecadação do norte, o presidente do estado não conseguiu encontrar outra explicação que não o contrabando.

> Continua sem solução (...) o problema fiscal da zona norte, não se podendo compreender como essa região, das mais florescentes no tocante à indústria animal e mesmo a agricultura e que pode ser considerada o celeiro de uma vasta porção do estado que com ela confinam, corre com tão diminuta quota para as finanças do estado, insuficiente para o custeio dos próprios serviços (...) Somente ao contrabando deve ser atribuída essa anomalia, talvez em breve solucionada pela criação do 4º Batalhão de Polícia que decidi estabelecer em Natividade, ponto considerado como centro de onde possa facilmente irradiar-se as providências do governo quanto à fiscalização[12].

Reclamava que naquela ocasião a arrecadação das regiões setentrionais do estado haviam contribuído com apenas 2% da receita, "pouco mais do que rendeu a coletoria de Catalão", apesar de todos os esforços do governo.

Segundo estas fontes, no último ano do nosso período, o problema da arrecadação ainda não havia sido sanado. Naquele ano, a mensagem do governo afirmava que apesar da abertura de uma estrada para a região, o norte havia contribuído com apenas 5% da arrecadação estadual[13].

Os exemplos acima demonstram o quanto a região escapava ao raio de ação da capital do estado; por isso mesmo, as mensagem do governo não trazem muitos esclarecimentos sobre a economia da região durante o período. Bulhões ou Caiados, os planos de integração fluvial eram tratados, com maior ou menor intensidade, dependendo do período, contudo, com o olhar de quem vê o problema à distância. Isso traz à tona a necessidade de abertura da perspectiva de análise para que possamos apreender o nosso objeto no que se refere às possibilidades de estabelecimento de um circuito comercial que utilizando os rios se voltasse para Belém do Pará.

---

[12] MENSAGEM Apresentada ao Congresso Legislativo do Estado de Goiás pelo João Alves de Castro em 13 de maio de 1920. Disponível em: <http:///www. crl.edu/content/brazil/goi.htm>. Acesso em: jan/set. 2006.p. 89.

[13] MENSAGEM ao Congresso Legislativo do Estado de Goiás apresentada a 13 de maio de 1929 pelo Presidente do Estado Dr. Brasil Ramos Caiado. Disponível em: <http:///www. crl.edu/content/brazil/goi.htm>. Acesso em: nov/fev. 2006, 2007.p. 17.

Ao início da República, os problemas referentes à navegação dos rios goianos ainda persistiam. Na primeira década republicana, em 1897, a mensagem da presidência de Goiás relatava as dificuldade para obtenção de dados que poderiam ajudar no planejamento de trabalhos de desobstrução do alto Tocantins. Dizia que as informações recebidas até então eram incompletas e que o governo já aguardava outras que haviam sido pedidas "para autorizar os trabalhos de remoção de alguns dos principais obstáculos à livre navegação desse rio"[14]. Mesmo com esta dificuldade, a mensagem do ano seguinte trouxe informações sobre um certo comércio que ainda resistia por meio dos rios Tocantins e Maranhão; a empresa responsável pela navegação daqueles havia realizado a sua viagem mensal, pela qual recebia subvenção do governo[15].

O último ano do século XIX não foi frutífero para o comércio fluvial Goiano. No momento em que as atenções já se voltavam para São Paulo e para a possibilidade de prolongamento dos trilhos da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro para o sul de Goiás, o governo anunciava a rescisão do contrato de navegação do rio Araguaia, requerida pela própria empresa, além do abandono da navegação dos rios Tocantins e Almas. Naquela oportunidade o presidente do estado, frente ao fracasso da exploração dos rios goianos, argumentava que aquelas atividades demandavam elevado capital e o povoamento do território. Segundo ele os problemas da navegação formavam "um círculo vicioso: necessita(va) de população para poder vingar a navegação, necessita(va) serem navegados os rios para poderem ser povoadas as regiões ribeirinhas"[16].

Os fracassos recorrentes das iniciativas oficiais não extinguiram as relações de trocas via rios Araguaia e Tocantins com a praça comercial de Belém de Pará. Distantes do sul e das possibilidades de comércio com a economia paulista, os moradores do norte lançavam mão daquele expediente para vender e adquirir produtos. Segundo a mensagem do governo goiano apresentada no ano de 1901,

---

[14] MENSAGEM enviada a Câmara dos Deputados a 24 de maio de 1897 por Francisco Leopoldo Rodrigues Jardim, Presidente do Estado. In: TELES, J. M. (coord). **Memórias Goianas.** Goiânia: UCG, 2002. v. 15. p. 20.

[15] MENSAGEM enviada a Câmara dos Deputados a 13 de maio de 1899 pelo Dr. Urbano Coelho de Gouvêa, presidente do Estado. In**:** TELES, J. M. (coord). **Memória Goianas.** Goiânia: UCG: 2002**.** v. 15. p. 259.

[16] MENSAGEM enviada a Câmara dos Deputados a 13 de maio de 1900, pelo Dr. Urbano Coelho de Gouvêa, Presidente do Estado. In: TELES, J. M. (coord). **Memórias Goianas.** Goiânia: UCG: 2002**.** v. 15**.** p. 281.

alguns botes particulares navegavam pelo Araguaia e Tocantins mantendo as relações com Belém; aquelas relações "que já tiveram sua voga" estavam então quase abandonadas[17]. Pedro Ludovico Teixeira, interventor federal no Estado no pós-30, afirmava que foram aqueles mesmos habitantes que durante séculos mantiveram o comércio pelo rio "pontilhado de obstáculos, cachoeiras, rápidos, travessões". Para ele a "tempera de aço dos sertanejos (...) se não o império das necessidades da população ribeirinha, que se abastec(ia) de artigos industriais nas praças do Pará, pod(ia) ser apontado como fator principal da constância daquela rudimentar navegação"[18].

Existe um grande fosso que separa o tratamento dispensado ao projeto ferroviário, por um lado e o fluvial por outro. Com o avanço da rede ferroviária no sul e a possibilidade real de incorporação econômica via São Paulo, as preocupações e atitudes referentes ao comércio por via fluvial com Belém do Pará passaram a ser relegadas a segundo plano. Existiram tentativas pontuais que não surtiram grande efeito, como a da criação de taxa sobre a borracha extraída na região do Tocantins para incentivar e apoiar a navegação, em 1906, ou a tentativa de instalação de uma escola de marinheiros no Araguaia, em 1914[19]. Ambas as mensagens fazem menção a certo comércio fluvial.

Em 1906 a mensagem tratou do comércio de várias regiões do estado, inclusive da capital, que se fazia via rios Araguaia e Tocantins para o abastecimento das regiões do norte, as quais passavam por um processo de expansão do povoamento por meio da extração de caucho, como era conhecida a borracha extraída da mangabeira. A necessidade de atrair o comércio destas regiões, em território contestado entre Pará e Goiás, também aparecia entre as preocupações dos paraense, sendo portanto o movimento de ocupação daquelas localidades muito mais significativa do que possa parecer. Sem nenhuma precisão, Otávio Barros da

---

[17] MENSAGEM ENVIADA Ao Congresso do Estado a 13 de maio de 1901 pelo Dr. Urbano Coelho de Gouvêa, Presidente do Estado. In: TELES, J. M. (coord). **Memórias Goianas.** Goiânia: UCG, 2003. v. 16. p. 27.

[18] RELATÓRIO apresentado ao Exm. Sr. Dr. Getúlio Vargas, d. d. chefe do Governo Provisório, e ao povo goiano, pelo Dr. Pedro Ludovico Teixeira, Interventor Federal neste Estado, 1930 – 1933. p. 32.

[19] MENSAGEM enviada ao Ao Congresso pelo Presidente do Estado Miguel da Rocha Lima, em 1906. In: TELES, J. M. (coord). **Memórias Goianas.** Goiânia: UCG, 2004. v. 17. p.18. ; MENSAGEM apresentada ao Congresso Legislativo do Estado de Goiás, pelo Dr. Olegário. Da Silveira Pinto, em 13 de maio de 1914. In: TELES, J. M. (coord). **Memórias Goianas**. Goiânia: UCG, 2004. v. 17. p. 101.

Silva denominou este período da história de “Tocantins” como o ciclo histórico da extração de borracha[20].

Ao tratar da expansão deste comércio no norte do estado, os dirigentes goianos queixaram-se das condições de cobrança de impostos e enfatizaram a necessidade da criação de uma mesa de rendas, o que não era possível pelo fato de o terreno ser contestado. Segundo o presidente do estado o contrabando havia se tornado

> fato ordinário, desenvolvendo-se francamente pela própria tolerância dos extratores fiscais e, no entanto, as grandes distâncias em que se acham a maioria das localidades dessa zona em relação a essa capital não tem permitido ao Governo usar de medidas eficazes para coibi-lo, exercendo fiscalização permanente na arrecadação[21].

Ainda segundo esta mensagem a exportação dos produtos extraídos do lado goiano da fronteira era feita pelo Pará, sem o pagamento dos impostos devidos. Os paraenses sustentavam as mesmas preocupações em se mostrarem presentes na região; em 1904 trataram da necessidade de combater o contrabando na região do Araguaia com a criação de uma mesa de rendas. O Governador do Estado se mostrava confiante quanto a esta medida, a qual atingiria o resultado almejado até que “a estrada de ferro de Alcobaça à Praia da Rainha (viesse) resolver definitivamente o problema de transportes naquela região[22]”. Trataremos desta ferrovia a seguir.

Não pararam por aí os problemas entre os governos de Goiás e Belém sobre a necessidade de fazerem-se presentes nas áreas das margens do Araguaia que passavam pela expansão no povoamento devido à exploração do caucho; em 1909 o governo paraense reclamava da invasão goiana em terrenos às margens do rio que pertenciam ao estado. Segundo o governo do Pará, Goiás havia enviado tropas e invadido Conceição do Araguaia. Reclamava que o estado havia sido pego de surpresa e da dificuldades das tropas em chegarem ao local a ser retomado. Consideravam, apesar disso, a possibilidade de negociação com os goianos caso os

---

[20] SILVA, A. B. da**. Breve história do Tocantins e sua gente:** Uma luta secular. Araguaína TO: Solo, 1996.

[21] MENSAGEM enviada ao Congresso pelo Presidente do Estado Miguel da Rocha Lima em 1906. In: TELES, J. M. (coord). **Memórias Goianas.** Goiânia: UCG, 2004. v. 17. p. 35.

[22] MENSAGEM dirigida em 7 de setembro de 1904 ao Congresso Legislativo do Pará pelo Dr. Augusto Montenegro, Governador do Estado. Disponível em: <http:///www. crl.edu/content/brazil/para.htm>. Acesso em: nov/fev. 2006, 2007. p. 24.

mesmos houvessem agido somente movidos pela necessidade de fiscalização dos produtos que saíam por aquele ponto; parece ter sido o que realmente ocorreu já que na mensagem seguinte foram ressaltadas as relações amigáveis entre Pará e Goiás[23].

Em 1911 Urbano Coelho de Gouvêa, presidente de Goiás, admitia que todas as tentativas de incentivo à navegação empreendidas pelo Estado haviam falhado; naquela data uma lancha de propriedade do Estado, que era usada para a navegação de seus rios, foi vendida à empresa de navegação dos rios Tocantins e Araguaia pelo valor de 25 contos de reis[24]. Mesmo assim as relações com o Pará persistiram; na mensagem de 1914, ao tratar da produção de café do estado, foi citada a exportação do produto para Conceição do Araguaia, no Pará. Este era o único destino do café goiano no período.

Em 1917, quando o governo de Goiás já lutava com as dificuldades de prolongar sua estrada de ferro – que mesmo assim trazia grandes contribuições para as rendas estaduais – os projetos fluviais voltam a ser considerados como a solução em potencial para a situação de transportes não só do norte, como de todo o território do estado:

> Se houvesse abundância de capitais outro seria nosso estado de coisas, porquanto a nossa rede fluvial por si só seria suficiente para levar o progresso aos municípios do Estado, trocando os seus produtos, transportando os seus habitantes, atraindo núcleos coloniais (...) Se se fundassem empresas que tomassem a peito a navegação de nossos rios principais, seria espantoso o nosso progresso em curto prazo (...) As riquezas do Araguaia e Tocantins Jazem à espera do barco a vapor que às vá desenterrar do seio da terra[25].

Daí por diante se iniciou uma mudança significativa na economia do estado. Ao mesmo tempo em que a Primeira Guerra Mundial atingiu de forma negativa estados como o de São Paulo e o do Pará, Goiás, por sua vez, foi beneficiado por

---

[23] MENSAGENS do Presidente de Goiás Antonio Luis Coelho, 1909, p. 09 – 13; 1910, p. 9.

[24] MENSAGEM apresentada ao Congresso Legislativo do Estado de Goiás a 13 de maio, pelo Exm. Sr. Coronel Dr. Urbano Coelho de Gouvêa, Presidente do Estado de Goiás, em 1911. In: TELES, J. M. (coord). **Memórias Goianas**. Goiânia: UCG, 2004. v. 17. p. 67.

[25] MENSAGEM apresentada ao Congresso Legislativo do Estado de Goiás, em 13 de maio de 1917, pelo Exmo. Sr. Coronel Joaquim Rufino Ramos Jubé, presidente do Senado em exercício do cargo de Presidente do Estado de Goiás em 1917. In*:* TELES, J. M. (coord). **Memórias Goianas.** Goiânia: UCG, 2004. v. 17. p. 162.

uma significativa expansão de suas exportações. A prosperidade trazida pela guerra não durou tanto quanto o esperado, contudo, deu ensejo ao estabelecimento de laços mais estreitos com a economia paulista, por meio da qual os produtos goianos eram escoados(anexo I). Pelas palavras do presidente do estado em 1923 podemos ter uma boa idéia da situação. Na ocasião dizia, com relação à produção goiana, que "enquanto durava a luta que há pouco se envolveram não poucas nações, para estas, como é natural, convergiam os produtos de nossos redobrados esforços, determinando excepcional prosperidade financeira"[26]. Apesar da diminuição das receitas de exportação anunciada neste momento, em 1923 a mesma já estava superada pelo aumento da exportação de outros produtos que não o gado.

Na década de 20 o gado deu lugar ao arroz como principal produto de exportação, mas o circuito do sul parecia inevitavelmente estabelecido, ao mesmo tempo em que o Pará perdia força já ao início da segunda década do século XX, pela decadência dos negócios da borracha[27]. O censo de 1920 mostrou Goiás como possuidor do quinto maior rebanho do país e como o quinto produtor de arroz[28].

Até o final do período foram poucas as menções aos problemas da navegação fluvial; em meio a agitações políticas, às tentativas de otimização dos canais de escoamento para o sul – por meio da construção de uma série de estradas de rodagem – pouco espaço restava para esta questão. Em 1927 Brasil Ramos Caiado, presidente do estado e irmão do chefe da política estadual, viajou para o Rio de Janeiro, onde pretendia tratar dos problemas relativos ao prolongamento da Estrada de Ferro Goiás e da navegação do Rio Araguaia. Não é difícil concluir qual o assunto foi tratado com maior ênfase, já que na mesma viagem trataria da possibilidade de arrendar aquela estrada de ferro, de propriedade do governo federal – o que, como se verá a seguir, já havia sido feito pelo governo paraense em relação às suas ferrovias[29]. Apesar disso, a mensagem de 1928 anunciou um crédito de 60 contos de réis a ser utilizado nos estudos para a desobstrução dos rios Araguaia e Vermelho. Este último seria utilizado como acesso ao Araguaia, já que na época

---

[26] MENSAGEM apresentada ao Congresso Legislativo do Estado de Goiás a 13 de maio de 1923, pelo Coronel Miguel da Rocha Lima, 2° Vice-Presidente do Estado em exercício. p. 6.

[27] Cf. WEINSTEIN, B**. A Borracha na Amazônia: expansão e decadência (1850 – 1920).** São Paulo: HUCITEC-EDUSP, 1993.

[28] Recenseamento do Brasil, 1920, IBGE. Apude: CAMPOS, I**. Coronelismo em Goiás**. Goiânia: UFG, 1987.

[29] MENSAGEM enviada ao Congresso pelo Presidente do Estado Brasil Ramos Caiado, Presidente do Estado de Goiás em 1927. Disponível em: http://www.clr.edu/contente/brazil/goi.htm. Acesso em: jan/set 2006. p. 02.

propícia à navegação deste as estradas de rodagem se tornavam impraticáveis[30]. Ficam evidentes aqui as limitações do empreendimento de abertura de estradas para a integração das diferentes regiões do estado, projeto que alcançou status de prioridade para o governo goiano na década de 1920, motivado pela morosidade do prolongamento da Estrada de Ferro Goiás.

Como fica claro, os projetos do governo goiano para o estabelecimento de um comércio por via fluvial foram de curto alcance, incapazes de solucionar o problema definitivamente. Vários motivos contribuíram para isso: a falta de capitais para serem destinado àqueles projetos, o desvio de atenção constituído pela expansão da economia cafeeira e, principalmente, a inexistência de uma ação conjunta com a praça de Belém do Pará, que a todo o momento buscava tomar para si o papel de escoadouro dos produtos das regiões centrais do Brasil. Basta pontuarmos que o projeto mais ambicioso para o estabelecimento de comércio fluvial com o norte de Goiás não partiu do próprio estado, mas dos paraenses em um momento de rápida expansão econômica e de necessidade de mercados que poderiam fornecer os gêneros alimentícios de que necessitava.

3.3 O mercado de Belém do Pará e as possibilidades de estabelecimento do circuito do norte de Goiás.

Em 1902 uma comissão de engenheiros belgas esteve na capital de Goiás com a intenção de estudar as possibilidades de estabelecimento da navegação a vapor dos rios Tocantins, Araguaia, das Mortes e seus afluentes. Representantes do consórcio que pretendia explorar a concessão para a construção da linha férrea de Alcobaça a Praia da Rainha e a navegação dos rios citados – formando um sistema misto de transportes que alcançaria Goiás – os engenheiros ainda requereram ao governo goiano privilégios para explorar e lavrar minas nos afluentes da margem direita do rio Maranhão. O Presidente do Estado naquele momento se mostrou favorável ao pleito, desde que a companhia belga se manifestasse firmemente

[30] MENSAGEM enviada ao Congresso pelo Presidente do Estado Brasil Ramos Caiado, Presidente do Estado de Goiás em 1928. Disponível em: http://www.clr.edu/contente/brazil/goi.htm. Acesso em: jan/set 2006. p. 49.

disposta a estabelecer as linhas de navegação a vapor e a linha férrea, para qual possuíam privilégio federal[31].

Nas primeiras décadas da República, o Pará se apresentava para Goiás como um mercado tão promissor quanto São Paulo. Não fosse a expansão das ferrovias ao sul, certamente esta possibilidade teria sido considerada com maior firmeza pelos dirigentes goianos. Apesar da sobrevivência de relações de produção que inibiam uma maior diversificação da economia nos mesmos moldes que em São Paulo[32], os números da exportação da borracha e dos preços que alcançava estavam em condições de seduzir qualquer um que buscasse escoamento para seus produtos dentro das fronteiras nacionais.

A mudança de regime serviu como incentivo para a expansão ainda maior da economia paraense ao deixar o imposto de exportação sob a guarda dos dirigentes locais. A partir de então teve início a construção de um aparato administrativo local que pesou sobre os ombros dos governadores do estado que assumiram já sem poder contar com as rendas provenientes da economia da borracha, em crise desde a segunda década do século XX pela expansão dos plantios nas colônias inglesas.

Em 1893 a rápida expansão da economia da borracha já fazia com que surgissem queixas por parte dos governadores do estado, culpando a atração exercida pela extração do látex pela falta de braços para a agricultura. Denunciavam ainda a diminuição da produção de produtos agrícolas que estavam "sumindo do mercado, cessada de vez a sua produção, que antes tal era que constituíam eles materiais de exportação"[33]. Para o então governador Lauro Sodré, a extração de borracha crescia com prejuízo para a agricultura. Na mesma mensagem também era denunciada a escassez de carne verde para o abastecimento de Belém.

Segundo Barbara Weinstein os republicanos históricos do Pará, liderados por Sodré, quando estiveram à frente do governo estadual sempre favoreceram a utilização das receitas proveniente da borracha para a criação de fontes alternativas de investimento e crescimento. Este é um ponto que deve ser amplamente

---

[31] MENSAGEM enviada ao Congresso pelo Presidente do Estado Dr. José Xavier de Almeida em 1902. In: TELES, J. M. (coord). **Memórias Goianas.** Goiás: UCG, 2003. v. 16. p. 1902.

[32]Cf. WEINSTEIN, B. **A borracha na Amazônia:** expansão e decadência (1850 – 1920). São Paulo: HUCITEC/EDUSP, 1993.

[33] MENSAGEM dirigida pelo Sr. Governador Dr. Lauro Sodré ao Congresso do Estado do Pará em 1° de novembro de 1903. Disponível em: <http://www.clr.edu/contente/brazil/para.htm>. Acesso em: nov/fev 2006, 2007. p. 24.

considerado já que o governo do estado "era, isoladamente, o maior acumulador de capital a nível local" e "possuía considerável potencial como instrumento de mudança econômica"[34].

Em 1898 Paes de Carvalho afirmou que "seria injustificável a inércia do governo se, a exemplo dos imprevidentes, que só confiam na indústria extrativa, ele ficasse impassível ou indiferente ao futuro econômico do estado"[35]. Na mesma mensagem tratava da necessidade de buscar dentro do país os produtos que o Pará importava do estrangeiro; era fundamental para ele, que se estabelecessem comunicações com outros estados, como Mato Grosso e Goiás.

Confrontado com a expansão urbana e com a crescente falta de alimentos, o governo paraense lançou mão de dois projetos; em primeiro lugar incentivou a criação da Estrada de Ferro de Bragança, que ligaria a capital às regiões férteis do estado próximas ao litoral. Em segundo defendeeu a construção da Estrada de Ferro de Alcobaça, que poderia facilitar o transporte de gado dos sertões dos estados onde o mercado paraense poderia "em boa parte suprir-se" [36]. Os sertões tratados, como os relatórios subseqüentes deixam claro, eram os do norte de Goiás e Mato Grosso.

Foi o decreto número 862 de 16 de outubro de 1890 que deu as bases para a construção do meio de comunicações misto que ligaria Belém do Pará aos sertões matogrossenses e goianos. Aquele decreto tinha como intenção "abrir as riquíssimas zonas de Mato Grosso e Goiás ao comércio, à indústria, trazendo-as ao convívio do progresso e alargando o corpo de fecunda integração que traz rápido e eficaz concurso à grandeza nacional"[37]. Ao mesmo tempo que concedia garantias ao prolongamento da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro para Catalão, dava ao engenheiro Joaquim Rodrigues de Moraes Jardim, ou à companhia que organizasse, privilégios para a construção de uma estrada de ferro que partindo de Patos ou

---

[34] WEINSTEIN, B. **A borracha na Amazônia:** expansão e decadência (1850 – 1920). São Paulo: HUCITEC/EDUSP, 1993. p. 159.

[35] MENSAGEM dirigida pelo Sr. Governador Dr. Lauro Sodré ao Congresso do Estado do Pará em 1° de novembro de 1903. Disponível em: http://www.clr.edu/contente/brazil/goi.htm. Acesso em: nov/fev 2006, 2007. p. 33.

[36] MENSAGEM dirigida ao Congresso do Estado do Pará pelo Dr. José Paes de Carvalho, Governador do Estado, em 7 de abril de 1898. Disponível em: http://www.clr.edu/contente/brazil/para.htm. Acesso em: nov/fev 2006, 2007. p. 8

[37] DECRETO N. 862 de 16 de outubro de 1890. In: **Coleção das Leis da República do Brasil**, 1890.

Alcobaça, às margens do rio Tocantins, terminaria no ponto conhecido como Praia da Rainha ou suas proximidades à margem do mesmo rio. Também concedia garantias para a exploração de uma linha de navegação a vapor no Tocantins, que iria desde Belém até o ponto inicial da estrada tratada acima, assim como outra que se iniciaria no ponto final da ferrovia e iria até a cidade de Porto Nacional ou Palmas, em Goiás. Por último concedia a exploração de uma linha fluvial a ser feita por vapores nos rios Araguaia, das Mortes e Tocantins[38].

Como notamos no capítulo anterior, o governo de Goiás ao tratar do mesmo decreto enfatizou a parte que lhe cabia e que tratava da possibilidade de prolongamento da Companhia Mogiana até o seu território, dando menor importância ao que se referia ao estabelecimento de ligações com Belém do Pará por meio daquele sistema misto de viação.

Pouco alardeado pelos goianos da capital, aquele projeto era freqüentemente defendido pelo governo paraense na última década do século XIX e primeiros anos do século XX, principalmente enquanto durou a hegemonia dos republicanos históricos no governo do estado. Em 1889 o governador José Paes de Carvalho atentava para a necessidade de abrir caminho pelos rios Araguaia e Tocantins, estabelecendo relações mais próximas com outros estados. Interessante notar que a ênfase dada nesta mensagem foi a dos negócios que poderiam surgir pelo estabelecimento daquele comércio, e não somente a questão da necessidade de ligação com regiões que poderiam abastecer o mercado de Belém com gêneros alimentícios[39]. Paes de Carvalho também defendia a idéia de ligar Mato Grosso ao Atlântico por meio do porto de Belém.

As mensagens seguintes trouxeram as mesmas informações sobre a decadência da agricultura paraense e sobre a crise alimentícia prolongada. Segundo aquelas falas o problema atingia principalmente as regiões ainda mal servidas pela navegação a vapor; a saída para a crise freqüentemente colocada era o incentivo à agropecuária local e o estabelecimento de comunicações com os estados limítrofes. Goiás e Mato Grosso eram

---

[38] DECRETO N. 862 de 16 de outubro de 1890. In: **Coleção das Leis da República do Brasil**, 1890.

[39] MENSAGEM dirigida ao Congresso do Estado do Pará pelo Dr. José Paes de Carvalho, Governador do Estado, em 7 de abril de 1899. Disponível em: http://www.clr.edu/contente/brazil/para.htm. Acesso em: nov/fev 2006, 2007. p. 38.

[40] MENSAGEM dirigida ao Congresso do Estado do Pará pelo Dr. José Paes de Carvalho, Governador do Estado, 1900 – 1901. Disponível em: <http://www.clr.edu/contente/brazil/para.htm>. Acesso em: nov/fev 2006, 2007.

freqüentemente citados[40]. Em 1901, no relatório apresentado a seu sucessor, Paes de Carvalho lamentou não ter realizado em seu governo a construção da ferrovia de Alcobaça a Praia da Rainha e se referiu com orgulho à idéia levantada pelo governo do Mato Grosso e apoiada por ele sobre o estabelecimento de comunicações entre os dois estados. Por fim, reiterava suas certezas sobre a construção daquela ferrovia, passada por seu antigo concessionário a um sindicato belga que já estava estudando o projeto[41].

Augusto Montenegro, assim como todos os governadores que assumiram o Pará até o salvacionismo de Hermes da Fonseca, adotou uma linha de ação diferenciada dos republicanos históricos, que ocuparam o executivo estadual até então[42]. Ao mesmo tempo em que se aliaram à política dos governadores, a nível nacional, passaram a demonstrar dentro do estado uma preocupação mais acentuada com a economia da borracha, tratamento que não dispensaram à agricultura. Assumindo o governo em uma situação de crise, Montenegro teve a oportunidade de redesenhar os gastos estaduais, extinguindo inclusive os esforços ligados ao estabelecimento de colônias agrícolas. Para Barbara Weinstein esta revisão drástica na política de colonização constituiu um passo na transição mais ampla para uma nova ordem, sob o patrocínio do novo líder da política paraense, Antônio Lemos[43].

Antonio Lemos era natural da província do Maranhão. Filho de funcionários públicos, mudou-se para o Pará com 24 anos de idade; ingressou para as fileiras do Partido Liberal na década de 1870, tornando-se colaborador de A Província do Pará, principal órgão do partido no estado. Teve uma rápida ascensão política, chegando em 1889 a Presidente do Conselho Municipal de Belém. Sua escalada política-social incluiu a compra de várias propriedades na Ilha de Marajó. Converteu-se facilmente ao republicanismo, permanecendo, contudo, em posição inferior aos históricos, grupo de Lauro Sodré. Nutrindo sua base entre os seringalistas, expandiu o seu

---

[41] RELATÓRIO apresentado ao Governador do Estado Exm. Sr. Dr. Augusto Montenegro, pelo Dr. José Paes de Carvalho ao deixar a administração em 1° de fevereiro de 1901. Disponível em: <http://www.clr.edu/contente/brazil/para.htm>. Acesso em: nov/fev 2006, 2007.

[42] O salvacionismo promovido por Hermes da Fonseca derrubou o grupo situacionista tanto em Goiás quanto no Pará; a diferença foi que em Goiás foi um novo grupo que ascendeu ao poder, representado principalmente pela família Caiado. No Pará foi o grupo laurista, ligado aos republicanos históricos que haviam ocupado o poder até a ascensão de Antônio Lemos.

[43] WEINSTEIN, B. **A borracha na Amazônia:** expansão e decadência (1850 – 1920). São Paulo: HUCITEC/EDUSP, 1993. p. 148.

prestígio até que em 1901, após já ter se firmado como chefe do Partido Republicano e como intendente da cidade de Belém, investiu com seus partidários contra os republicanos históricos; conseguiu desta forma assumir o controle do executivo estadual, apesar de ele mesmo nunca ter ocupado o posto de Governador do Pará[44]. Ficam por esta breve exposição mais compreensíveis as mudanças de posição do governo paraense sob sua influência, no favorecimento ao setor produtor de borracha.

Mesmo com esta mudança de prioridades a questão do abastecimento não pôde ser abandonada pelo grupo lemista ao qual Montenegro pertencia. Em 1904 o governador tratava da necessidade de explorar o próprio solo; contudo a importância dada à Estrada de Ferro de Alcobaça na mensagem deste ano ligou-se à necessidade de estabelecer vias de comunicação que auxiliasse na exploração do caucho na região do Tocantins e do Araguaia[45]. Neste mesmo ano a garantia de juros dada à concessionária da ferrovia passou a ser calculada em ouro, uma maneira de fugir às flutuações cambiais que tanto prejudicaram os projetos ferroviários do início da República. Como já foi discutido, a desvalorização da moeda nacional onerava as companhias ferroviárias devido a sua dependência em relação à importação de materiais de construção e combustíveis. A mudança no sistema de garantia de juros não fez com que os trabalhos relegados à Companhia de Estradas de Ferro do Norte do Brasil ganhassem velocidade.

Em 1908, ao enfrentar nova crise econômica, o governador do estado pedia ajuda do Governo Federal justificando a importância do Pará como consumidor de produtos do sul do país. A necessidade de incentivos à lavoura também aparecia com relevo. Por outro lado o prolongamento da Estrada de Ferro de Bragança para as regiões férteis do estado ainda não haviam surtido o efeito esperado; sua construção era colocada como o grande objetivo do governo[46].

Em 1911, às vésperas da volta ao poder do grupo dos históricos e do final da idade do ouro da borracha, o decreto n. 1813 de 28 de junho de 1910 autorizou a

---

[44] WEINSTEIN, B. **A borracha na Amazônia:** expansão e decadência (1850 – 1920). São Paulo: HUCITEC/EDUSP, 1993. p.148, 149.

[45] MENSAGEM dirigida em 7 de setembro de 1904 ao Congresso Legislativo do Pará pelo Dr. Augusto Montenegro, Governador do Estado. Disponível em: <http://www.clr.edu/contente/brazil/para.htm>. Acesso em: nov/fev 2006, 2007. p. 59.

[46] MENSAGEM dirigida em 7 de setembro de 1906 ao Congresso Legislativo do Pará pelo Dr. Augusto Montenegro, Governador do Estado. Disponível em: <http://www.clr.edu/contente/brazil/para.htm>. Acesso em: nov/fev 2006, 2007. p. 77 – 78.

revisão do contrato com a Estrada de Ferro do Norte do Brasil, permitindo a substituição de trechos de vias férreas projetadas para margearem os locais encachoeirados do rio Tocantins e Araguaia. Um dos empecilhos recorrentes à construção daquela via férrea foi o constante alagamento dos terrenos que seriam cortados pela ferrovia, isto além do estado financeiro das linhas[47]. Como não é de se estranhar, nas mensagens seguintes, a preocupação com a agricultura no estado voltou a ganhar relevo.

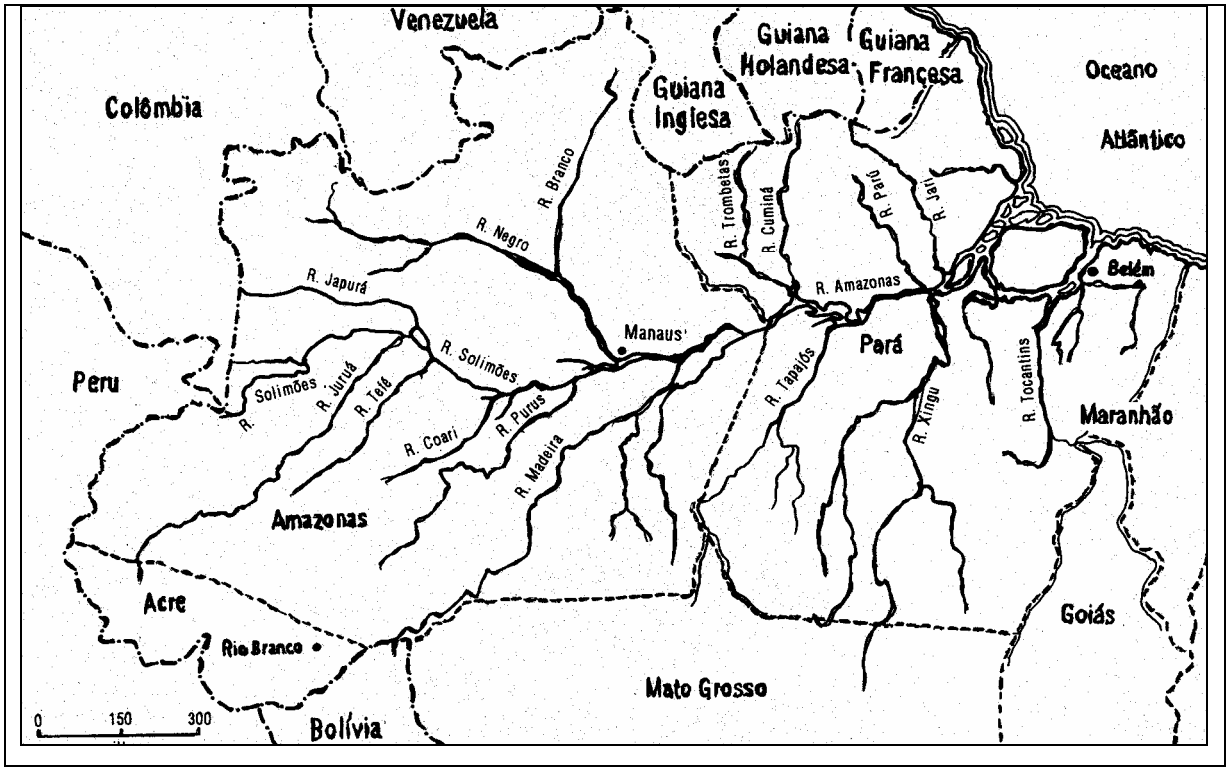

FIGURA 6: Pará por volta de 1910.
Fonte: WEINSTEIN, B**. A Borracha na Amazônia:** expansão e decadência (1850 – 1920). São Paulo: HUCITEC-EDUSP, 1993. p. 20.

À medida que a crise estadual se agravava, a possibilidade do estabelecimento de ligações com os estados vizinhos, principalmente Goiás e Mato Grosso, era apontada como o negócio que poderia aliviar as finanças estaduais e abastecer o estado com os gêneros que necessitava. Isso se daria de duas formas: primeiro pelo lucro gerado pelo escoamento dos produtos daqueles estados e, segundo, pela substituição das importações de alimentos feitas do sul do Brasil e do Prata.

[47] MENSAGEM apresentada em 7 de setembro de 1911 ao Congresso Legislativo do Pará pelo Dr. João Antonio Luiz Coelho, governador do Estado. Disponível em: Disponível em:

Ao final da década, durante o governo Lauro Sodré, a agricultura do estado iniciou um movimento ascendente. Apesar de a borracha ainda constituir o principal produto de exportação, outros como o arroz e o feijão apareciam com destaque, não pelo pequeno número exportado, mas pelo fato significativo da substituição das importações do sul. Mesmo com os repetidos fracassos das Estradas de Ferro do Norte do Brasil, o comércio entre Goiás e Pará sobrevivia. Os produtos goianos chegavam ao Pará por meio de escassas embarcações expostas constantemente aos perigos e naufrágios[48].

Com a segunda década do século XX, também ficaram para trás as possibilidades reais de estabelecimento de comunicações com Goiás por meio do projeto de responsabilidade das Estradas de Ferro do Norte do Brasil. Mesmo com a prorrogação de prazo concedido pelo decreto n. 13.768 de 18 de setembro de 1919, a concessionária não conseguiu cumprir o contrato, o qual foi considerado caduco em 1920. Naquele ano, quando foi encampada pelo governo federal, os trabalhos de prolongamento e o tráfego já estavam parados. Em 1922, os Relatórios do Ministério de Viação e Obras Públicas consideravam que o contrato proposto pelo consórcio era desde o início "oneroso e reconhecidamente inexeqüível" [49]. Os prolongamentos não avançaram durante o restante do período; o que houve foi somente um trabalho de reconstrução quando a estrada havia sido arrendada ao governo paraense "mediante partilha por igual da renda líquida apurada" [50].

Durante a década de 1920 houve um aumento crescente da produção de alimentos no Pará, principalmente na zona da Estrada de Ferro de Bragança. A falta de trabalhadores ainda era apontada como um dos principais obstáculos para a expansão agrícola, apesar de os números da produção no momento serem muito mais significativos. Apesar disso, a idéia de ligação com Goiás e Mato Grosso ainda persistia. Em 1925 a mensagem do governo atribuía muitas das doenças enfrentadas pelos paraenses à falta de alimentos; como solução, agora para um caso de saúde pública, era mais uma vez citada a ligação com o norte de Mato

---

<http://www.clr.edu/contente/brazil/para.htm>. Acesso em: nov/fev 2006, 2007.

[48] MENSAGEM ao Congresso Legislativo do Estado do Pará a 7 de setembro de 1919 pelo Governador do Estado Dr. Lauro Sodré. Disponível em: <http://www.clr.edu/contente/brazil/para.htm>. Acesso em: nov/fev 2006, 2007. p. 85, 86, 131.

[49] RELATÓRIO do Ministério de Viação e Obras Públicas, 1920. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/ industr.html>. Acesso em: jun/set. 2006. p. 113.

[50] RELATÓRIO do Ministério de Viação e Obras Públicas, 1924. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/industr.html>. Acesso em: fev. 2007. p. 125,126.

Grosso e Goiás de onde poderia vir os alimentos que “seriam abundantes para o nordeste do país e até para o estrangeiro”. Neste mesmo ano os materiais que seriam usados no prolongamento da Estrada de Ferro de Alcobaça foram transferidos para a Estrada de Ferro de Bragança, também encampada pelo Governo Federal e arrendada ao governo paraense[51]. Isso demonstra a opção do governo por um projeto que após anos de descrédito já dava frutos; a região bragantina, graças à ferrovia, havia se tornado a maior zona produtora do Pará.

De 1910 a 1914 , houve um aumento impressionante do transporte de farinha de mandioca, milho e arroz pelos trilhos da Estrada de Ferro de Bragança; entre 1917 e 1918, ocorreu o aumento de quase todos os produtos transportados, tanto que o Pará já se encontrava entre os dez maiores produtores nacionais de milho, feijão e arroz; era também o quarto na produção de farinha de mandioca[52].

A última mensagem do período ainda enfatizava a necessidade de diversificar a economia e citava, como sempre, as ferrovias e seu potencial para o desenvolvimento do estado. A crise atingia então o seu ápice; as conseqüências da quebra da bolsa de Nova Iorque já haviam chegado ao Pará. A receita, naquele ano, não havia alcançado o orçado, como é evidente, pela queda dos preços dos produtos de exportação. As importações de alimentos do sul persistiam[53].

3.4 As comunicações com Belém do Pará: a persistência Goiana.

Mesmo com o fracasso das tentativas oficiais para o estabelecimento de meios de comunicação que atendessem ao norte de Goiás, a sua população encontrou maneiras de vencer o que o estado não conseguia. O comércio entre o norte goiano e o Pará durante o período sobreviveu, apesar de nem de longe ter

---

[51] MENSAGEM apresentada ao Congresso Legislativo do Estado do Pará a 7 de setembro de 1925, pelo Governador do Estado, Dyonísio Ausier Bentes. Disponível em: <http://www.clr.edu/contente/brazil/para.htm>. Acesso em: nov/fev 2006, 2007.p 80, 98.

[52] WEINSTEIN, B. **A borracha na Amazônia:** expansão e decadência (1850 – 1920). São Paulo: HUCITEC/EDUSP, 1993. p. 283.

[53] MENSAGEM apresentada ao Congresso Legislativo do Estado do Pará a 7 de setembro de 1930, pelo Governador do Estado, Dr. Eurico de Freitas Valle. Disponível em: <http://www.clr.edu/contente/brazil/para.htm>. Acesso em: nov/fev 2006, 2007.p. 3, 46.

alcançado o ritmo do sul do estado, servido pela ferrovia e às margens da economia cafeeira.

Segundo Luís Palacín, o que diferenciava o sul e o norte era o grau de evolução econômica:

> No sul, com a introdução de uma economia de mercado, a terra tornara-se já desde o fim do século (XIX), um bem cada vez mais valorizado, e o trabalho – nas diversas formas de contrato agrícola – um objeto de exploração; no norte, onde a economia de mercado era quase inexistente (...) nem a terra nem o trabalho carregavam ainda, de modo manifesto, o vírus da discórdia o vírus da opressão[54].

De fato, as mensagens do governo goiano tratavam freqüentemente do movimento de valorização das terras do sul do estado à medida que a ferrovia avançava; já sobre as terras do norte nada consta. O silêncio das fontes quanto ao assunto confirmam esta colocação de Palacín. Cabe, contudo, uma observação; apesar do predomínio da produção para o consumo, em uma região em que as trocas de mercadorias à longa distância pouco se faziam perceber, o ritmo econômico do norte goiano possuía força o bastante para atravessar as fronteiras do estado.

Distante do norte e aparentemente próximos do estabelecimento de ligações diretas com São Paulo – como era preconizado pelo projeto da Estrada de Ferro Goiás – os dirigentes estaduais e suas mensagens produzidas e lidas naquela mesma capital, foram incapazes de apreender aquele movimento. Como já tratamos no início do capítulo, era grande o desconhecimento dos presidentes de estado e de seus secretários em relação ao norte goiano. Itami Campos, ao analisar a procedência da elite política local mostra com clareza o predomínio da região da capital. Dos 11 presidentes de estado durante a Primeira República, nove eram da região[55].

Pela configuração de poder descrito por Itami Campos e Luís Palacím – mesmo com suas divergências no entendimento do papel de Goiás na Primeira República – o arranjo político negociado e estabelecido na capital alcançava as diferentes regiões, inclusive o norte, como demonstrado em *Coronelismo no Extremo Norte de Goiás,* de

---

[54] PALACÍN, L. **Coronelismo no extremo norte de Goiás:** o Padre João e as três revoluções de Boa Vista. São Paulo: Edições Loyola, 1990. p.35.
[55] CAMPOS, I. **Coronelismo em Goiás**. Goiânia: UFG, 1987. p. 53.

Palacín. Apesar disso, os verdadeiros centros de poder, onde as famílias de prestígio estadual mantinham suas bases, não estavam na região. O mais perto que se chegou disso foi com o arranjo de Antônio Caiado, que incluía Porto Nacional, mesmo assim, distante do extremo norte[56].

Como todas as análise mostram, a política goiana era baseada no predomínio familiar e em alianças locais; nos 20 primeiros anos da República foram os Bulhões, liderados Leopoldo de Bulhões Jardim; nos último vinte foram os Caiados liderados por Antonio Caiado. Se o arranjo político, que mais se assemelhava a um arranjo de poder, baseava-se em laços que visavam o interesse familiar, não é absurdo concluir que poderiam também se basear em interesses locais. Deste modo, a prioridade seria servir a própria região onde existiam as suas propriedades e bases políticas. Por outro lado, a omissão pelo desconhecimento – já que estavam distantes da região – também jogou peso fundamental nas atitudes dos dirigentes goianos; o que é confirmado pela incapacidade destes em apreender o movimento econômico do norte.

Independente das tentativas oficiais, os produtos goianos chegavam ao Pará, tanto para reexportação quanto para consumo. Na década de 1920 produtos provenientes de Goiás apareciam ao lado dos matogrossenses entre os que passavam pelo Pará rumo à exportação. Os únicos produtos goianos que apareciam naquelas estatísticas eram as peles de boi e de outros animais nativos. Em 1920 saíram pelo porto de Belém 2.072 couros secos e espichados de boi, sendo que 387 provinham de Goiás. Entre peles secas e esticadas de animais nativos Goiás contribuiu com 82 quilos, de um total de pouco mais de 129 mil[57]. Em 1921 Goiás exportou 250 quilos de peles de animais silvestres secos e 360 de peles de boi secas e espichadas[58]. Em 1926 os goianos exportaram o equivalente a 8:225$000 de produtos isentos de impostos em decorrência da lei de trânsito[59].

---

[56] PALACÍN, L. **Coronelismo no extremo norte de Goiás:** o Padre João e as três Revoluções de Boa Vista. São Paulo: Loyola, 1990. p. 24.

[57] MENSAGEM apresentada ao Congresso Legislativo a 7 de setembro de 1921 pelo Governador do Estado Dr. Antonio E. de Souza Castro. Disponível em: <http://www.clr.edu/contente/brazil/para.htm>. Acesso em: nov/fev 2006, 2007. p. 32, 33.

[58] MENSAGEM apresentada ao Congresso Legislativo, em 7 de setembro de 1922, pelo Dr. Antonio Emiliano de Souza e Castro, Governador do Estado do Pará. Disponível em: <http://www.clr.edu/contente/brazil/para.htm>. Acesso em: nov/fev 2006, 2007.p. 26, 27.

[59] MENSAGEM apresentada ao Congresso Legislativo a 7 de setembro de 1927, pelo Governador do Estado Dr. Dionysio Ausier Bentes. Disponível em: <http://www.clr.edu/contente/brazil/para.htm>. Acesso em: nov/fev 2006, 2007.p. 75.

Os números do intercâmbio comercial do Pará com as demais unidades federativas reforçam a persistência do comércio com o norte de Goiás. Os dados oficiais registraram que o Pará importou 8:440$000de produtos goianos em 1924, 3:661$000 em 1925, 159:822$000 em 1926 e 41:507$000 em 1927. Em compensação, só constam 28 contos de exportação para Goiás, no primeiro semestre de 1928[60]. Os números são bem menores que os de importação do Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro ou São Paulo – que atingiram 6 mil, 22 mil e 3 mil contos, consecutivamente, em 1927 – mas são significativos dentro do contexto analisado.

ESTADOS	IMPORTAÇÃO		EXPORTAÇÃO	
	1924	1925	1924	1925
Acre	---	---	397:290$775	1.317:346$310
Amazonas	3.141:861900	4.078:900$000	7.947:200$000	9.420:144$100
Alagoas	166:329$462	204:087$680	829:846$400	688:990$050
Bahia	2.783::262$920	2.044:344$306	2.410:930$760	2.421:900$100
Ceará	2.831:552$580	6.032:307$390	5.639:011$039	3.181:892$110
Espírito Santo	3.126:800$000	4.904:312$800	91:778$350	47:290$000
Goiás	8:440$000	3:661$030	---	---
Maranhão	1.481:856$000	4.800:332$360	2.269:184$480	1.347:342$480
Mato Grosso	---	---	738$090	13:803$000
Minas Gerais	52:500$000	3:700$000	11:503$300	20:700$000
Paraná	132:002$700	145:439$700	---	76:440$000
Paraíba	1.361:481$430	1.174:697$870	1.416:470$300	905:412$350
Piauí	10:310$400	2:000$000	697:002$030	578:521$600
Pernambuco	7.976:708$440	16.069:983$330	2.978:431$970	2.939:804$426
Rio de Janeiro	23.589:946$145	43.279:131$770	10.163:877$337	12.303:971$815
Rio Grande do Sul	4.504:333$080	5.574:342$740	1.346:387$905	1.152:035$130
Rio Grande do Norte	397:089$660	1.236:919$200	1.444:232$540	2.625:701$130
Santa Catarina	53:428$000	101:414$100.	5:696$000	---
São Paulo	3.586:177$330	5.186:906$010	2.018:693$329	2.983:730$450
Sergipe	---	---	133:667$000	106:110$000

QUADRO 13: Sinopse comparativa do valor das importações e exportações inter-estaduais do Pará durante os exercícios de 1924 e 1925.
Fonte: MENSAGEM apresentada ao Congresso Legislativo do Pará a 7 de setembro de 1928, pelo Governador do Estado Dr. Dionysio Ausier Bentes. p. 37.

[60]MENSAGEN 1926, 1928. pp. 126; 35 e 37.

ESTADOS	IMPORTAÇÃO		EXPORTAÇÃO	
	1926	1927	1926	1927
Acre	---	---	4.229:680$800	2.268:409$250
Amazonas	2.785:738$506	1.152:625$250	9.482:600$787	7.675:310$100
Alagoas	579:259$800	291:215$700	237:481$400	243:244$820
Bahia	931:898$400	573:021$730	2.035:101$800	2.841:753$345
Ceará	7.599:418$750	1.815:383$650	2.570:894$000	2.393:259$600
Espírito Santo	4.825:003$960	1.674:246$000	240:159$000	167:945$500
Goiás	159:822$000	41:507$000	---	---
Maranhão	3.944:821$310	2.978:893$835	1.494:882$850	1.811:762$540
Mato Grosso	---	1:500$000	27:335$000	425$700
Minas Gerais	400$000	3:605$400	---	---
Paraíba	1.119:821$050	2.491:320$000	503:080$000	591:827$600
Paraná	144:284$000	138:125$600	16:548$200	4:500$000
Pernambuco	9.764:776$880	6.539:914$335	1.603:058$700	1.588:459$480
Piauí	23:335$000	33:550$000	415:046$000	638:237$700
Rio Grande do Norte	434:100$640	398:350$460	900:688$010	1.743:431$525
Rio de Janeiro	22.321:641$891	21.786:492$305	5.490:967$644	5.915:557$030
Rio Grande do Sul	6.373:886$960	5.692:810$120	929:436$300	1.829:041$130
Sergipe	432$000	4:600$000	213:991$000	128:400$100
São Paulo	3.243:228$357	3.246:296$640	1.708:033$125	2.776:259$930
Santa Catarina	26:170$000	26:129$000	1:050$000	4:400$500

QUADRO14: Sinopse comparativa do valor das importações e exportações inter-estaduais do Pará durante os exercícios de 1926 e 1927.
Fonte: MENSAGEM apresentada ao Congresso Legislativo do Pará a 7 de setembro de 1928, pelo Governador do Estado Dr. Dionysio Ausier Bentes. p. 37

Ao mesmo tempo em que os dados mostram a continuidade das importações que o Pará fazia dos estados do sul – mesmo em um momento em que se declaravam quase auto-suficientes em termos de produção de alimentos e quando os dados do abastecimento de gado não citam aqueles estados – demonstram também a persistência do comércio entre Goiás e Pará no que se refere a produtos que poderiam vencer as distâncias por não serem perecíveis e que não contavam na pautas das principais exportações goianas.

Apesar da ausência de dados, não é exagero afirmar que estes números captaram somente parte de um comércio maior, do qual permaneciam alheias as capitais de ambos os estados – basta relembrarmos o exemplo das exportações de café para Conceição do Araguaia, no Pará, em 1913. Este movimento econômico que ocorria sob o signo da rotina, no limiar da troca, não deixou rastros que possam ser apreendidos no nível de análise que propomos[61].

[61] BRAUDEL, F. **Civilização Material, Economia e Capitalismo**. As Estruturas do Cotidiano. São Paulo: Martins Fontes, 1977.

Também não houve em Goiás, como ocorreu no Mato Grosso, uma disputa entre os meios de transporte ferroviário e o fluvial, já que este, em momento algum, demonstrou força o suficiente para se colocar como uma forma viável de incentivo à produção e escoamento dos produtos goianos. Conforme Paulo Roberto Cimo Queiroz, a Estrada de Ferro do Noroeste do Brasil extinguiu o comércio fluvial em território paulista, ao mesmo tempo em que sofreu com a concorrência das entradas boiadeiras e diminuiu o comércio do Mato Grosso com o Prata por via fluvial ao atrair a produção matogrossense para São Paulo[62]. A existência de uma série de produtos conhecidos e de fácil comercialização no mercado internacional, favoreceu que a economia mercantil via rios permanecesse até a já referida mudança de eixo para São Paulo com a chegada da ferrovia[63].

A ferrovia, nos círculos dirigentes brasileiros, assumiu a personificação do progresso, símbolo do domínio da natureza e passou a ser sinônimo de desenvolvimento nacional até 1930, quando "foi substituída por outro invento ainda mais ' diabólico' e rápido: o automóvel" [64]. O fascínio exercido pelo transporte ferroviário sobre os dirigentes de Goiás canalizaram os esforços para a criação da Estrada de Ferro Goiás e para a possibilidade, então muito mais tangível, de ligação a um mercado por onde poderia exportar suas mercadorias e que poderia significar, ele mesmo, destino para a sua produção. Gilmar Arruda afirma que onde quer que as ferrovias tenham se instalado "estendendo seus trilhos como um cordão sem ponta pelo chão e deixando um rastro de fumaça pelo ar, transformaram hábitos, economias e sonhos" [65].

A análise do problema demonstra que a questão do estabelecimento de um comércio fluvial que favorecesse o norte goiano é muito mais complexa do que poderia parecer à primeira vista. Não foi só Goiás que fracassou no estabelecimento daquele; o Pará, que nos 20 primeiros anos de nosso recorte oferecia um mercado amplo para os produtos goianos, também fracassou nas tentativas de estabelecimento de uma via de comunicações que o ligasse ao norte goiano. Se

---

[62] QUEIRÓS, P. R. C. **Uma ferrovia entre dois mundos.** A EFNOB na construção histórica do Mato Grosso. 1999. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999.
[63] BERTRAN, P. **Uma introdução á economia do centro oeste do Brasil**. Brasília DF: Codeplan, 1988. p..63.
[64] ARRUDA, G. **Cidades e sertões**. Entre a história e a memória. Bauru SP: EDUSC, 2000, p. 106.
[65] ARRUDA, G. **Cidades e sertões**. Entre a história e a memória. Bauru SP: EDUSC, 2000, p. 107.

pelo lado de Goiás preponderou a falta de recursos e as atenções dispensadas à ferrovia, e pelo lado paraense a atenção dispensada à borracha e à agricultura interna, a ambos foi comum o problema do meio inóspito, dos grandes obstáculos naturais a serem superados e ao problema do clima que, com as chuvas, freqüentemente arrancava os trilhos plantados pelo Pará ou aumentava a correnteza que fazia se perderem os barcos goianos. Além disso, no estado interiorano, o círculo vicioso denunciado permanecia; o comércio por meio dos rios necessitava de pontos de apoio, povoados ou cidades onde os botes poderiam se reabastecer. Por outro lado não houve comércio que pôde incentivar a criação de povoados.

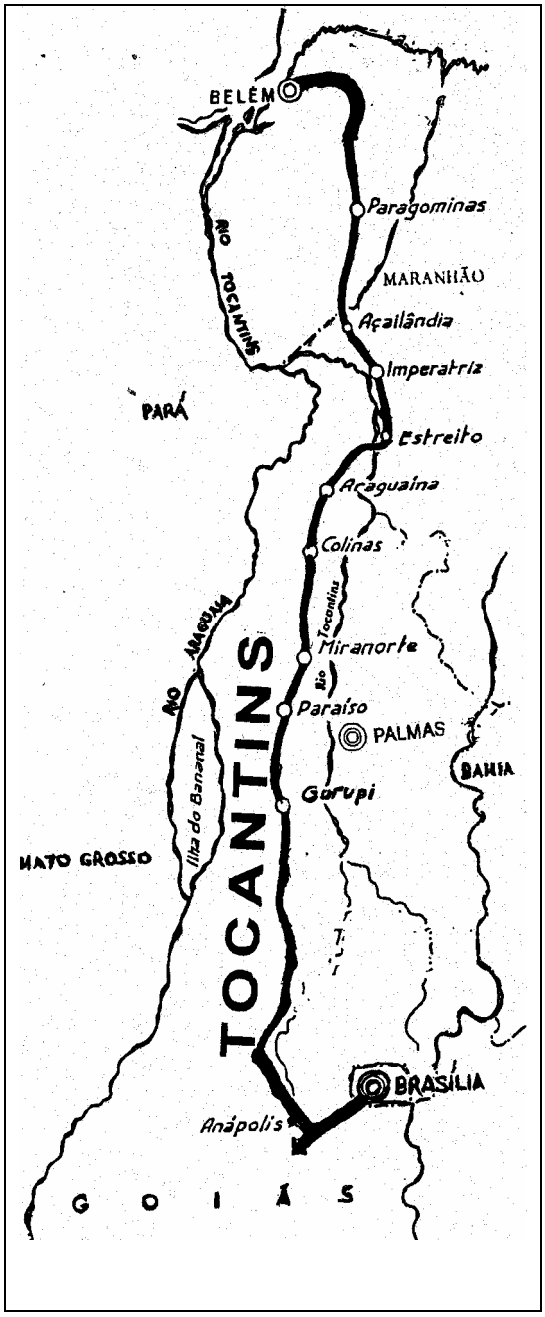

FIGURA7: Percurso dos rios Araguaia e Tocantins
Fonte: DOLES, D. E. M. **As comunicações Fluviais pelo Tocantins e Araguaia no século XIX.** Goiânia: Oriente, 1973.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

“ Nos sertões equatoriais surpreende e maravilha a generosidade do mundo bruto, e o homem desde que se assinale a rudeza do ambiente, aqui encontra, com a máxima felicidade, o necessário para alimentar-se (...) Não residirá nesse fato uma das causas da inércia e do atraso de seus habitantes, despreocupados pela fartura que os envolve?”.

Hermano Ribeiro da Silva, em viagem ao Araguaia em 1933*

---

* Silva, H. R. da. **Nos sertões do Araguaia**. Narrativas de expedição às glebas bárbaras do Brasil Central

Durante todo o percurso rumo ao entendimento das possibilidades de integração de Goiás da Primeira República buscamos, a todo o momento, levantar e discutir as questões à medida que elas apareceram. Aqui, nestas últimas linhas, tentaremos retomar alguns pontos que acreditamos serem os fundamentais emersos da análise que empreendemos.

A mudança de regime influiu sobre os rumos de Goiás de várias maneiras; ao mesmo tempo em que rompeu com a centralização imperial e deixou espaço para a emergência de grupos políticos locais, deu a oportunidade de apropriação pelo recém estado das rendas provenientes do imposto de exportação. Desfavorecido por sua posição geográfica e pela carência de meios de transporte, Goiás – ao contrário de São Paulo e Pará – não conseguiu tirar proveito imediato da nova situação; quando muito, a elite regional se favoreceu pela possibilidade de alcançar o controle político local.

Os goianos não possuíam o prestígio político e econômico dos estados do centro sul ou do nordeste; o novo panorama que surgiu em 1889 e se concretizou na constituição de 1891 abriu novas perspectivas; no plano político estabeleceu-se a possibilidade de pacto entre as diferentes frações dominantes regionais, já que o novo arranjo "expressou o sistema de alianças locais, sob o predomínio de grupos agro-exportadores do capitalistas do Centro-Sul, mas sem excluir os setores agro-exportadores de outras regiões, nem muito menos os proprietários de latifúndios de baixa produtividade"[1]. Neste sentido, desde o primeiro momento, os goianos colocaram-se ao lado dos paulistas, pela identificação de plataformas e, principalmente, pelas vantagens que poderia conseguir pelo apoio dado a São Paulo.

Como demonstra Renato Monseff Perissinoto, o capital cafeeiro era formado por famílias que possuíam tanto o prestígio político quanto econômico; por isso, apoiar São Paulo poderia significar, além das vantagens políticas, o atendimento das demandas estaduais por meios de transporte que poderiam incentivar a produção local; no momento de construção do aparelho administrativo goiano, o aumento das verbas estaduais não poderia ser desprezado; em um estado como este, a possibilidade de manutenção do poder poderia se tornar tarefa ainda mais árdua se não se construísse um aparelho de repressão local minimamente utilizável. Foram

---

[1] CARDOSO, F. H; FALETO, E. **Dependência e Desenvolvimento na América Latina**. Ensaios de interpretação sociológica. 7 ed. Rio de Janeiro: LTC, [199?]. p. 65.

constantes as queixas nas mensagens estaduais referentes à falta de efetivos para a manutenção da ordem estadual.

Tanto quanto as suas condições permitiam, os goianos, independentemente do grupo político assentado no executivo estadual, buscaram tornar realidade os projetos que poderiam levar à incorporação econômica da região, privilegiando a todo momento o que lhe parecia mais aplicável: a ligação com São Paulo por meio do estabelecimento de linhas férreas que tocassem o seu estado. A posição tanto de Bulhões quanto de Caiados favorecia a criação e expansão de linhas ferroviárias que poderia tocar Goiás. Pela nossa análise, o argumento contrário, que se apoia no avanço da ferrovia só a partir de um governo dissidente, como colocado no capítulo 2, não encontra o respaldo necessário.

De fato, a expansão da economia paulista oferecia aos produtos goianos um mercado de proporções até então desconhecidas. Em meio a um processo de crescente urbanização, tornou-se apta a absorver os produtos das terras do sul de Goiás; além disso, o setor de transportes, representado pelas ferrovias de propriedade paulista, colocou-se como fator imprescindível para o alcance daquelas reservas de terra, como era caracterizada a região sul de Goiás por Paulo Bertran[2]. Conforme demonstram as fontes, as ferrovias paulistas viam os "sertões" centrais do Brasil como locais de riqueza potencial que poderiam garantir certa lucratividade frente às flutuações do preço do café.

A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro foi a que mais avançou em direção aos "sertões centrais" do Brasil. Alcanço Uberaba em 1889 e Araguari, na fronteira com Goiás, em 1896. Naquele momento, já possuía concessão e garantia de juros para sua extensão até Catalão. Fatores como a crise de transportes da década de 1890 – quando o empreendimento ferroviário se tornou muito mais caro pela desvalorização do câmbio – e a impossibilidade de pautar a expansão em outro produto que não o café, fizeram com que a companhia abrisse mão do prolongamento até Goiás.

A Estrada de Ferro Goiás, que assumiu a concessão que foi da Mogiana, durante todo o período, lutou contra problemas relativos a própria estrutura, pela falta de carros, armazéns e pelas más condições de tráfego. A linha tronco que pretendia ligar a Companhia de Estradas de Ferro Oeste de Minas a Goiás, desde o

---

[2] BERTRAN, P. **Uma Introdução à História Econômica do Centro Oeste do Brasil**. Goiânia: UCG : Brasília DF: Codeplan, 1988.

início esteve envolvida com dificuldades de construção, dadas as condições do relevo das regiões que cortaria; já o ramal de Araguari teve a sua primeira etapa concluída em 1914. Duas mudanças foram decisivas na história da EFG, mas nenhuma delas foi emanada do governo local. Em 1914, o Governo Central tornou para sai os trabalhos da ferrovia; em 1920 a encampou, passando a ser responsável também pela sua administração.

Sob o controle do Governo Central, a EFG pouco avançou dentro do período; a nossa análise leva a crer que, caso o Governo Federal tivesse interesse real no seu prolongamento, aquela ferrovia poderia se tornar facilmente muito mais lucrativa do que foi. Tal como se colocou, a EFG atendia ao Governo Central, que se preocupava com o problema do café, ao capital cafeeiro, que se preocupava com os seus negócios e ao Governo Goiano, que pôde torna-se um dos maiores produtores de gado, além de arroz, dentro do território nacional; atendia ao Governo Federal e ao capital cafeeiro por fornecer alimentos que agia como garantias frente às flutuações da produção paulista, além de contribuir para a rentabilidade do setor de transportes. Nesse sentido, no que se refere ao circuito do sul de Goiás, estes foram os caminhos apontados e pedem maior aprofundamento; avançamos, contudo, até onde o trabalho permitiu, sem perdermos o nosso foco.

Os projetos fluviais foram pouco tratados pelos Goianos durante o período; perdiam espaço à medida que a possibilidade de integração ferroviária com São Paulo se concretizava. Os dirigentes goianos quando tratavam da região norte via de regra reclamavam do contrabando e da parca arrecadação. Não conseguiam, contudo, organizar-se no sentido de levar a cabo a navegação que poderia expandir o comércio na região. O norte Goiano era visto como potencial fornecedor de alimentos pelo mercado paraense, que chegou a empreender a construção de um plano de viação misto que alcançaria não só Goiás, mas também o Mato Grosso. Para o governo de Belém, as questões de abastecimento interno poderiam ser resolvidas com os recursos “vindos dos sertões centrais do Brasil”. A Estrada de Ferro de Alcobaça, que chegou a ser cogitada para este fim, tornou-se inexeqüível, devido às preocupações prioritárias do governo paraense com as questões internas – agricultura ou economia extrativa – e a falta de capitais em volume o suficiente para vencer o meio, que além de oferecer diversas doenças aos que labutavam naquela ferrovia, desfazia com as chuvas os trabalhos de margeamento do rio Tocantins.

Como a análise esclarece, no período Goiás se colocou de maneira privilegiada entre duas economias ascendentes, a paulista e a do Pará, disputado por ambas. Conseguiu valer-se do pólo paulista, mais próximo de seu centro de poder, mas não pôde empreender uma ação em conjunto com o Pará para a navegação dos rios da região norte do estado, em grande parte, pelas distâncias entre a capital, cidade de Goiás, e aquelas regiões; o governo de Goiás não conseguia se envolver com as necessidades do norte. Além do mais, as atenções estavam voltadas para o sul.

REFERÊNCIAS

FONTES

COLEÇÃO das leis da República do Brasil 1909. Disponível em <http://www2.camara.gov.br/legislacao/publicacoes/republica>. Acesso em: Jan/ Dez 2006.

HISTÓRICO da *Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação.*

MENSAGENS do Governo de Goiás 1918 – 1929. Disponível em <http://www.crl.edu/content/brazil/goi.htm>. Acesso em: Jan /set. 2006.

MENSAGENS do Governo do Pará. Disponível em <http://www.crl.edu/content/brazil/para.htm>, Acesso em: nov/ fev. 2006, 2007.

RELATÓRIOS da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro para leitura em assembléia geral 1888 – 1910

RELATÓRIOS do Ministério da Agricultura 1889 – 1907. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/agricultura.html>. Acesso em: Jun/Set. 2006.

RELATÓRIOS do Ministério de Viação e Obras Públicas 1920, 1924. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/industr.html>. Acesso em: fev. 2007.

TELES, J. M. (coord). **Memórias Goianas**. Relatórios do Governo de Goiás 1882 – 1889. Goiânia: UCG, 2001

TELES, J. M. (coord). **Memórias Goianas**. Relatórios do Governo de Goiás 1891 – 1900 Goiânia: UCG, 2002

TELES, J. M. (coord). **Memórias Goianas**. Relatórios do Governo de Goiás 1901 – 1905. Goiânia: UCG, 2003

TELES, J. M. (coord). **Memórias Goianas**. Relatórios do Governo de Goiás 1906 – 1917. Goiânia: UCG, 2004

FONTES BIBLIOGRÁFICAS

ALENCASTRE, J. M. P. de. **Anais da Província de Goiás**. Goiânia*:* Governo de Goiás/ Secretaria do Planejamento e coordenação, 1979.

BASTOS, A . C. T. **O Vale do Amazonas**. 3 ed. São Paulo: Ed. Nacional ; Brasília: INL, 1975.

D'ALINCOURT, L. **Memórias da viagem do porto de Santos à cidade de Cuiabá.** Prefácio de Mário Guimarães Ferri. Belo Horizonte: Itatiaia, 1975.

MAGALHÃES, C de. **Viagem ao Araguaia**. Nota de Fernando Sales. 7 ed. São Paulo: Cia das Letras, 1975.

MORAES, J. A . L. **Apontamentos de viagem**. Introdução, cronologia e notas de Antonio Candido. São Paulo, Cia das letras, 1995.

PESSOA JUNIOR, D. **Estudo descriptivo das estradas de ferro do Brazil precedido pelaa respectiva legislação**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886.

PINTO, A . A . **História da Viação Pública de São Paulo**. 2 ed. Introdução e notas de Célio Debes. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1977.

SAINT-HILAIRE, A . *Viagem às nascentes do rio São Francisco e pela Província de Goiás.* Trad. E notas de Ribeiro Lessa. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1937.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALENCAR, M. A . G. **Estrutura fundiária em Goiás**: Goiânia: UCG, 1993.

ARAÚJO FILHO, J. R. de. **Santos, o Porto do café**. Rio de Janeiro: IBGE, 1969.

ARRUDA, G. **Cidades e sertões**. Entre a história e a memória. Bauru SP: EDUSC, 2000.

ARRUDA, J. J. **O Brasil no comércio colonial**. São Paulo: Ática, 1980.

BATISTA, L. M. **Muito além dos seringais**: Elites, fortunas e hierarquias no Grão-Pará, 1850 – 1870. 2004. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências e Letras, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2004.

BERTRAN, P. **História da terra e do homem no planalto central**. eco história do Distrito Federal, do indígena ao colonizador. Brasília DF: Solo, 1994.

_____ . **Uma introdução à história econômica do centro oeste do Brasil**.Goiânia: UCG/Brasília, DF: Codeplan, 1988.

BORGES, B. G. **Goiás**: modernização e crise (1920- 1960). 1994. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciênciasa Humanas, Universidade de São Paulo,São Paulo, 1994.

_____. **O despertar dos dormentes**. Goiânia: UFG, 1989.

BRAUDEL, F. **Civilização material, economia e capitalismo**. As estruturas do cotidiano. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

_____. **Civilização material, economia e capitalismo**. Os jogos das trocas. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

_____.**História e Ciências Sociais**. Trad. Carlos Braga e Inácio Canelas. Lisboa: Presença, 1972.

BRIOSCHI, L. R. **Na estrada do Anhanguera***:* uma visão regional da história paulista. São Paulo: Humanitas, 1999.

CAMPOS, I. **O coronelismo em Goiás***.* Goiânia: UFG, 1987.

_____. **Questão agrária:** bases sociais e política (1930 – 1964). 1986. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1986.

CANDIDO, A. **Os parceiros do Rio Bonito***.* estudo sobre o caipira paulista e a transformação de seus meios de vida. Rio de Janeiro: José Olympio, 1964.

CANO, W. **As raízes da concentração industrial** *em São Paulo.* Rio de Janeiro: DIFEL, 1997.

CARDOSO, F. H; FALETO, E. **Dependência e desenvolvimento na América Latina.** Ensaio de interpretação sociológica. 7 ed. Rio de Janeiro: LCT, [199?].

CHAL, N. F. **Caminhos de Goiás***:* da construção da decadência aos limites da modernidade. Goiânia: UFG, 1997.

DOLES, D. E. M. **As comunicações fluviais pelo Tocantins e Araguaia no século XIX.** Goiânia: Oriente, 1973.

FALEIROS, R. N. **Ferrovia, café e imigrantes***:* o trinômio da transformação. Franca, 1887 – 1902. 1999. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em História) – Faculdade de História, Direito e Serviço Social, Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho", Franca SP, 1999.

FERREIRA, J. C. **Presidentes e Governadores de Goiás.** Goiânia: UFG, 1980*.*

FURTADO, C*.* **Formação econômica do Brasil***.* Brasília, DF: UNB, 1963.

LIMA, P. L. de O . **A máquina, a tração e o progresso. memórias da ferrovia no oeste de Minas:** entre o sertão e a civilização. Belo Horizonte: UFMG, 2003. (dissertação de mestrado)

MATTOS, O . N. de. **Café e ferrovias:** evolução ferroviária em São Paulo e o desenvolvimentoda cultura cafeeira. 2. ed. rev. São Paulo: Alfa-Omega, 1974.

MELLO, J. M. C. de. **O Capitalismo tardio***.* contribuição à revisão crítica da formação e desenvolvimento da economia brasileira. São Paulo: Brasiliense, 1998.

MELO, E. C. de. **O norte agrário e o império***.* Rio de Janeiro: Nova Fronteira : Brasília DF: INL, 1984.

MONBEING, P. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo***.* Trad. Ary França e Raul de Andrade Silva. São Paulo: HUCITEC/Polis, 1984.

MORAES, M. A . S. **História de uma oligarquia***:* os Bulhões*.* Goiânia: Oriente, 1974.

OLIVEIRA, F. de. **Elegia para uma re(li)gião***.* Sudene, Nordeste. Planejamento e conflito de classes. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

PALACÍN, L. **Coronelismo no extremo norte de Goiás:** As três revoluções de Boa Vista. São Paulo: Loyola, 1990.

PALACÍN, L. ; CHAUL, N. F. ; BARBOSA, J. C. **História política de Catalão***.* Goiânia: UFG, 1994.

PERISSINOTO, R. M. **Estado e capital cafeeiro em São Paulo (1889 – 1930).** São Paulo: FAPESP : Campinas SP: UNICAMP, 1999. t.1.

PRADO JÚNIOR, C. **Formação econômica do Brasil.** 10 ed. São Paulo: Brasiliense, 1967.

QUEIRÓS, P. R. C. **Uma ferrovia entre dois mundos:** A E. F. Noroeste do Brasil na construção histórica do Mato Grosso (1918 – 1956). São Paulo: USP/FFLCH, 1999. (tese de doutoramento).

SAES, F. de A . **As ferrovias de São Paulo (1870-1914).** São Paulo: HUCITEC, 1981.

SILVA, A . B. da . **Breve História do Tocantins e sua gente:** uma luta secular. Araguaína-Tocantins, 1996.

SILVA. S. **Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil.** São Paulo: Alfa-Omega, 1976.

SLENES, R. W. **Os múltiplos de porcos e diamantes.** A economia escravista de Minas Gerais no século XIX. Campinas: UNICAMP/IFCH, 1985.

TORELLI, L. S. **A defesa do café e a política cambial:** Os interesses da política paulista na Primeira República. 2004. Dissertação (Mestrado em História). –Instituto de Economia, Universidade de Campinas, Campinas SP, 2004.

TOSI, P. G. **Capitais no interior:** Franca e a indústria couro-calçadista. Franca: UNESP-Franca, 2003.

VUGMAN, G. A . **A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação (1872-1914).** Subsídios para o estudo de uma estrada de ferro paulista. 1976. Tese (Doutorado em História). – Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, Universidade de São Paulo, 1976.

WALLESRSTEIN, I. **Capitalismo histórico e civilização capitalista.** Trad. Renato Aguiar. Rio de Janeiro: Contraponto, 2001.

_____. **O Sistema Mundial Moderno.** Porto, Afrontamentos, s/d.

WEINSTEIN, B. **A borracha na Amazônia:** expansão e decadência (1850 – 1920). São Paulo: HUCITEC-EDUSP, 1993.

SILVA, S. **Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil**. *São Paulo: Alfa-Omega, 1976.*

Livros Grátis

(http://www.livrosgratis.com.br)

Milhares de Livros para Download:

Baixar livros de Administração
Baixar livros de Agronomia
Baixar livros de Arquitetura
Baixar livros de Artes
Baixar livros de Astronomia
Baixar livros de Biologia Geral
Baixar livros de Ciência da Computação
Baixar livros de Ciência da Informação
Baixar livros de Ciência Política
Baixar livros de Ciências da Saúde
Baixar livros de Comunicação
Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE
Baixar livros de Defesa civil
Baixar livros de Direito
Baixar livros de Direitos humanos
Baixar livros de Economia
Baixar livros de Economia Doméstica
Baixar livros de Educação
Baixar livros de Educação - Trânsito
Baixar livros de Educação Física
Baixar livros de Engenharia Aeroespacial
Baixar livros de Farmácia
Baixar livros de Filosofia
Baixar livros de Física
Baixar livros de Geociências
Baixar livros de Geografia
Baixar livros de História
Baixar livros de Línguas

Baixar livros de Literatura
Baixar livros de Literatura de Cordel
Baixar livros de Literatura Infantil
Baixar livros de Matemática
Baixar livros de Medicina
Baixar livros de Medicina Veterinária
Baixar livros de Meio Ambiente
Baixar livros de Meteorologia
Baixar Monografias e TCC
Baixar livros Multidisciplinar
Baixar livros de Música
Baixar livros de Psicologia
Baixar livros de Química
Baixar livros de Saúde Coletiva
Baixar livros de Serviço Social
Baixar livros de Sociologia
Baixar livros de Teologia
Baixar livros de Trabalho
Baixar livros de Turismo