

HUMANAS E SOCIAIS

V.9 • N.3 • 2022 • Fluxo Contínuo

ISSN Digital: 2316-3801

ISSN Impresso: 2316-3348

DOI: 10.17564/2316-3801.2022v9n3p426-440



O ISOLAMENTO, A DISTÂNCIA E AS ESTRADAS DE FERRO: GOIÁS E AS POLÍTICAS DE INTEGRAÇÃO NACIONAL

ISOLATION, DISTANCE AND RAILWAYS: GOIÁS
AND NATIONAL INTEGRATION POLICIES

AISLAMIENTO, DISTANCIA Y FERROCARRILES: GOIÁS Y
POLÍTICAS NACIONALES DE INTEGRACIÓN

Pedro Henrique Pereira¹

RESUMO

Sabe-se que o processo de industrialização brasileiro passou por várias etapas de desenvolvimento e transformações desde o final do século XIX. Durante o processo de industrialização brasileiro, fortemente incentivado na década de 1930 pelo governo de Getúlio Vargas, pôde ser percebido mudanças socioespaciais na dinâmica produtiva do Brasil, uma vez que a economia industrial centralizar-se-ia na região sudeste, enquanto um novo redesenho nacional era construído, transformando as outras regiões em fornecedores de matérias-primas para alimentar a produção. Em Goiás essa medida deu início às mudanças esperadas pela população da região desde o esgotamento da produção aurífera na primeira metade do século XIX. Pela ausência de estradas eficientes, o distanciamento de Goiás dos maiores centros comerciais e urbanos do país dificultava o escoamento de qualquer tipo de produção, portanto, o isolamento foi acusado como uma das principais causas dos problemas econômicos da província goiana. Este ensaio, trata, portanto, de analisar as políticas públicas que buscavam aproximar Goiás dos outros centros econômicos por meio de algum sistema de transporte, seja fluvial, ou terrestre ainda no século XIX, período, portanto, que antecede as iniciativas de Vargas.

PALAVRAS-CHAVE

Estradas. Economia. Goiás.

ABSTRACT

It is known that the Process of Brazilian Industrialization has undergone several stages of development and transformations since the end of the 19th century. While a new national redesign was built, transforming the other regions into suppliers of raw materials to feed production. In Goiás this measure started the changes expected by the population of the region since the exhaustion of gold production in the first half of the 19th century. Due to the absence of efficient roads, the distancing of Goiás from the largest commercial and urban centers in the country made it difficult to dispose of any type of production, therefore, isolation was blamed as one of the main causes of the economic problems of the province of Goiás. This essay, therefore, aims to analyze the public policies that sought to bring Goiás closer to the other economic centers through some transport system, whether river, or terrestrial still in the nineteenth century, period, therefore, that precedes Vargas' initiatives.

KEYWORDS

Roads. Economy. Goiás.

RESUMEN

Se sabe que el Proceso de Industrialización Brasileña ha sufrido varias etapas de desarrollo y transformaciones desde finales del siglo XIX. Durante el proceso de industrialización brasileño, fuertemente impulsado en la década de 1930 por el gobierno de Getúlio Vargas, se pudieron percibir cambios socioespaciales en la dinámica productiva de Brasil, ya que la economía industrial sería centralizada en la región Sudeste, mientras que un nuevo rediseño de la economía nacional fue construido, transformando a las demás regiones en proveedoras de materias primas para la producción de alimentos. En Goiás esta medida inició los cambios esperados por la población de la región desde el agotamiento de la producción de oro en la primera mitad del siglo XIX. Debido a la ausencia de carreteras eficientes, el distanciamiento de Goiás de los centros comerciales y urbanos más grandes del país dificultó la eliminación de cualquier tipo de producción, por lo tanto, se culpó al aislamiento como una de las principales causas de los problemas económicos de la provincia de Goiás. Este ensayo, por lo tanto, tiene como objetivo analizar las políticas públicas que buscaban acercar Goiás a los otros centros económicos a través de algún sistema de transporte, ya sea fluvial, o terrestre aún en el siglo XIX, periodo, por lo tanto, que precede a las iniciativas de Vargas.

PALABRAS CLAVE

Carreteras. Economía. Goiás.

1 INTRODUÇÃO

A economia goiana vem acompanhando em perspectiva nacional desde 1960/70 o processo da modernização agrícola. A produção agropecuária no estado de Goiás contribui de maneira significativa para a produção e exportação nacional e internacional, deixando claro sua importância representada em números e pelo largo investimento nos complexos agroindustriais. Destaca-se no processo de crescimento desse setor econômico, a interferência e ação do estado para o desenvolvimento desta por meio de políticas que beneficiaram sua implantação, fornecendo infraestrutura básica, doação de terras de devolutas ou a venda dela por preços irrisórios além de incentivos fiscais e crédito aos latifundiários dispostos a investir na agroindústria.

Este artigo trata de compreender em perspectiva histórica, as manifestações e projetos em prol de integrar Goiás ao quadro desenvolvimentista nacional, a saída para a agricultura e pecuária pós-produção aurífera, o isolamento como principal fator condicionador do que outrora fora chamado de decadência e a modernização que chega por meio das estradas de ferro.

Neste sentido, costuma-se associar a modernização em Goiás a partir das colônias agrícolas e projetos políticos como a Fundação Brasil Central (FBC) e a Superintendência de Desenvolvimento Econômico do Centro-Oeste (SUDECO), entretanto esses projetos surgem a partir de uma constante, à industrialização e sua centralização no Sudeste, destacando-se São Paulo. Como pode ser percebido após análise historiográfica de Goiás, a emergência de métodos de desenvolver a economia goiana surge ainda na primeira metade do século XIX, por meio da agricultura familiar de subsistência e lentamente o aumento do excedente para comercialização e da criação do gado solto que pastava as gramíneas naturais de algumas áreas do Cerrado.

O processo de modernização em Goiás assume para o imaginário goiano uma medida para contrapor o longo momento da história da região em que fora inclusive denominada por alguns historiadores como decadente, contudo atualmente sabe-se que foi um período de crescimento endógeno, de conhecimento e práticas agrícolas que contribuíram para a construção do estado atual, na qual ainda predomina atividades agropecuárias orientadas para a agroindústria e exportação. Para tanto, os parágrafos a seguir trata-se de uma reflexão sobre o primeiro momento da ocupação de Goiás, até a chamada decadência e o período na qual a agropecuária entra no contexto da região.

2 OCUPAÇÃO DE GOIÁS

A penetração e ocupação dos bandeirantes no início do século XVIII se deu sob caráter da mineração aurífera, percebe-se disso que a descoberta do ouro foi fator determinante para a fixação e permanência na região nos anos a seguir. Por meio de uma carta do rei de Portugal, foi então determinado que todos que viessem para Goiás deveriam se dedicar exclusivamente a mineração, o que deixou outros setores como a agricultura e pecuária ainda de subsistência.

Após décadas de mineração e incentivo migratório para a região, são estabelecidos alguns núcleos urbanos como a antiga Capital Vila Boa, Meia Ponte e Corumbá, entre dezenas mais. No final do século XVIII e início do XIX é percebido a diminuição na produção aurífera, e no decorrer dos anos, esses números despencaram mais ainda, ver tabela 1. Percebe-se desse período que a província de Goiás participava ativamente da receita da colônia, participação esta que diminuiu, pois, o ouro até relativamente fácil de ser extraído da superfície foi se esgotando, e devido à falta de equipamentos e tecnologias disponíveis, não fora possível nesta época alcançar as camadas mais profundas onde pudesse extrair o minério.

Tabela 1 – Produção de ouro na Colônia Brasileira (em kg)

| Quinquênios | Minas Gerais | Goiás | Mato Grosso |
|--------------------|---------------------|--------------|--------------------|
| 1730-1734 | 7.500 | 1.000 | 500 |
| 1750-1754 | 8.780 | 5.880 | 1.100 |
| 1765-1769 | 6.659 | 2.500 | 600 |
| 1780-1784 | 4.884 | 1.000 | 400 |
| 1795-1799 | 3.249 | 750 | 400 |

Fonte: Adaptado de Pinto (1979, p.114).

A situação econômica na região é alterada após a queda da produção aurífera, sendo esta o principal setor econômico. Com medidas para contrapor esta realidade, incentivos e projetos foram criadas por parte da elite goiana, para promover o início da cultura da pecuária e agricultura, a fim de produzir excedentes e comercializar com as demais regiões, seria então uma tentativa de dar folego econômico e impedir o ócio entre a população, já desanimada pela situação. Segundo Palacin e Moraes (1989, p. 58):

A maioria dos mineiros que aqui permaneceu, após o desaparecimento do ouro como empresa pré-capitalista, vai se dedicar a uma agricultura de subsistência e criação de gado. Esta com relativo êxito, não só pela existência de boas pastagens, mas porque o gado se conduzia ao mercado consumidor, vencendo as grandes distâncias.

Entretanto, o excedente dessa produção e o desenvolvimento da economia foram barrados pela situação das estradas, pois não havia até então maneira eficiente de escoamento desses produtos. Devido às características naturais do Cerrado, o relevo irregular impossibilitava a construção de estradas eficientes com os baixos recursos disponibilizados, dessa maneira, a distância era vencida por meio de dois meios de transportes: pelas tropas e pelo carro de bois.

Tabela 2 – Exportação anual de produtos agrícolas em Goiás 1809

| | |
|---------|----------------------|
| Açúcar | 6.099 arrobas |
| Arroz | 5.068 alqueires (23) |
| Algodão | 3.874 arrobas |
| Trigo | 414 alqueires |
| Café | 212 arrobas |

Fonte: Adaptado de Doles (1973, p. 32).

De acordo com Doles (1973), no século XIX haverá projetos e medidas para estabelecer uma rede de comércio entre a região goiana e as províncias vizinhas, como os gastos para a construção de estradas eficientes seria muito dispendioso e também devido à falta de investimentos e recursos necessários disponibilizados pela coroa, é iniciado a tentativa de implantar a navegação fluvial dos rios Araguaia e Tocantins a modo desta promover relações comerciais com a região norte, a província do Grão-Pará. Para o sucesso desse projeto, algumas etapas deveriam ser estabelecidas como: a) incentivo à produção de excedentes agrícolas; b) estabelecimento de povoados às margens dos rios e a criação de portos; c) capital para financiar tal empresa.

O comércio fluvial seria uma realidade apenas quando a agropecuária se desenvolvesse na região dos rios Tocantins e Araguaia, pois através dela formar-se-iam excedentes exportáveis, o povoamento seria possível e os navegantes teriam abastecimentos e socorros na transposição dos obstáculos naturais. (DOLES, 1973, p. 31).

Couto de Magalhães, presidente da província no ano de 1863 foi um grande entusiasta da navegação, e assim como outros naturalistas europeus do século XVIII mandou que se fosse estudado as condições dos rios Vermelho, Araguaia e Tocantins para que pudesse ser estabelecida a navegação fluvial.

Por meio da demonstração de dados comparativos, o Presidente da província Couto de Magalhães conseguiu convencer sobre a alternativa de estabelecer o empreendimento da navegação fluvial por meio da possibilidade de transportar uma maior quantidade de produtos utilizando os barcos, do que por via terrestre, que demandaria mais custos e tempo. A vontade intrépida de Couto de Magalhães em desenvolver a navegação no Rio Araguaia e seu pioneirismo resultou na encomenda de um barco a vapor em 1868, e após uma cerimônia ao som do hino nacional, foi inaugurado no rio Araguaia, a navegação a vapor. Este momento dentro da realidade goiana é marcado por um forte sentimento de civilização e desenvolvimento, um momento onde seria possível romper com as distâncias e transformar a realidade da capitania que fora indiscriminadamente chamada de decadente após a ausência do ouro.

Uma das razões para o fracasso da Companhia Comercial do Araguaia era o distanciamento dos povoados. Devido à dificuldade de comunicação entre os presídios e a capital, vários fatores culminaram no fracassado de inúmeras instalações, como o presídio de Santa Maria que era constantemente atacado pelos indígenas, até ser estabelecido definitivamente 1861. Neste momento, o interesse em navegar

o Araguaia e estabelecer comércio com as províncias vizinhas pareceu ter desaparecido por acreditar-se ser impossível devido às dificuldades, contudo, Couto de Magalhães insiste que a navegação pode ser realizada, demonstrando a vantagem em fazer o transporte fluvial em relação ao terrestre.

Por fim, durante alguns anos a navegação do Araguaia funcionou, mas sempre a um ritmo lento e muito dificultoso. Apesar de muitos incentivos o aproveitamento da região banhada pelo Rio Tocantins continuou deficitário de meios de comunicação até a segunda metade do século XX, com a abertura da rodovia Belém-Brasília (CARVALHO, 2010).

3 ESTADO BRASILEIRO E O SENTIDO DE INTEGRIDADE DO TERRITÓRIO NACIONAL

Para Moraes (2006) a formação colonial do Brasil é um importante período para compreendermos as dinâmicas de ocupação e a relação entre sociedade e o espaço num país marcado pelo domínio de vastos fundos territoriais. Dessa maneira, surge então a necessidade de manter a integridade do território herdado da colônia. As fronteiras e a soberania brasileira não foram após sua independência não foram questionados, fato este devido à monarquia vigente ser descendente e herdeira do trono português.

Desde a chegada da família real ao Brasil poucos anos antes da independência, a atmosfera política, econômica e social já começava a transformar, sendo iniciada com a abertura dos portos e a necessidade de modernizar a colônia aos parâmetros europeus. Muitas medidas tomadas no século XIX em relação a contrapor às dificuldades econômicas de Goiás veio sob caráter dessas mudanças iniciadas após 1808 e posteriormente, a independência do Brasil. Contudo, a construção do novo Estado enfrentaria algumas dificuldades, sendo uma destas ocupar o vasto território, com uma baixa densidade demográfica.

Neste quadro de formação nacional tem-se um território a ocupar e um Estado em construção, mas a população disponível não se ajusta à identificação de uma *nação* conforme os modelos identitários vigentes nos centros econômicos [...] identificar o país não como uma sociedade, mas com seu território. Isto é, o Brasil não será concebido como um povo e sim como uma porção do espaço terrestre, não uma comunidade de indivíduos, mas como um âmbito espacial. (MORAES, 2002 p. 115).

O sentido de integridade nacional para o império abandonava o pacto colonial e adotando o pacto oligárquico, ou seja, as elites regionais controlando a terra, o trabalho e expandindo fisicamente a economia nacional. À monarquia brasileira era atribuída uma missão civilizadora, construir o país e levar a civilização aos sertões, ocupar o solo e subtrair os lugares da barbárie. Dessa forma o papel que as estradas de ferro trouxeram para a dinâmica espacial e produtiva do Brasil se tornou significativa nesse sentido *civilizatório*, de integração nacional, conectando as regiões, e alternando a produção de bens e escoamento da mesma, além de cumprir importantes papéis no território permitindo também a circulação de pessoas e também reduzindo o tempo da comunicação e informação para regiões mais distantes, como Goiás.

4 SÍNTESE DO PROCESSO DE ACUMULAÇÃO DO CAPITAL NO BRASIL

O processo de desenvolvimento do capital no Brasil inicia-se no período colonial com a prática econômica e cultural da utilização do trabalho escravo. Sob o regime do pacto colonial, o Brasil foi palco de exploração e extração de seus recursos naturais. Não cabe a este artigo fazer uma análise completa desse período, entretanto o que nos interessa aqui é a forma como a Coroa Portuguesa tratava a distribuição das terras, que até 1822 eram doadas pela Coroa Portuguesa para o estabelecimento de sesmarias.

As sesmarias tinham como objetivo produzir bens requisitados no mercado europeu na qual predominava as monoculturas agrícolas, entre esses produtos estava o açúcar e o algodão, ambos para atender as demandas externas. Para Carneiro (2014) em contrapartida, a pequena propriedade era pautada na atividade familiar voltada para o autoconsumo, e voltada para o mercado interno, dessa maneira, essas pequenas propriedades estavam subordinadas à grande unidade produtiva, ora como agregada, ora nas periferias dos centros urbanos.

Neste primeiro período de acumulação do capital no Brasil, a terra era apenas um dos fatores de acumulação de riqueza e por meio do seu caráter produtivo, deveria estar associado ao trabalho escravo, o que permitiu que os senhores de escravos apoiados nas vantagens da propriedade territorial adquirissem o poder local, portanto “Quanto mais numeroso a mão de obra escrava tanto mais possibilidade de acumulação de riqueza se conferia ao seu proprietário” (CARNEIRO, 2014, p. 75).

Durante o Império, o processo de apropriação da terra passou por transformações que implicaram no processo de acumulação do capital a partir de novas dinâmicas produtivas. A Lei de Terras de 1850 e a Abolição da Escravidão no final do século XIX deram margens para as alterações do trabalho e consecutivamente do trabalhador e seu direito à aquisição de terras. A Lei de Terras propunha proibir as aquisições de terras por meio que não a compra, e a elevação do preço das terras para dificultar sua aquisição. Esta medida surgiu para evitar a apropriação das terras devolutas, que neste período representavam largas extensões de terra, que embora improdutivas, pertenciam aos grandes latifundiários.

Na Tabela 3 pode ser percebido o aumento da produção do café sobre as demais culturas, um aumento de 7,4 % na sua produção, na qual atribuímos seu crescimento às transformações ocorridas na década de 1850 e também a proibição do tráfico negreiro em 1850, que de certa forma, impossibilitando o investimento na aquisição da mão de obra escrava, o capital fora investido na ampliação da produtividade, como representa em números, a tabela. Outro elemento a ser notado é a diminuição da produção do açúcar a medida que o café aumenta, entretanto, sabe-se das diferentes regiões produtoras dessas lavouras, mas devido à demanda internacional pelo café e o monopólio quase exclusivo da sua produção internacional, gerou o aumento do comércio do produto, o que animou a burguesia cafeeira à tal investimento.

Tabela 3 – Brasil – Exportação de mercadorias (% do valor dos oito produtos principais sobre o valor total da exportação)

| Decênio | Total | Café | Açúcar | Cacau | Erva- -mate | Fumo | Algodão | Borracha | Couros e Peles |
|----------------|--------------|-------------|---------------|--------------|------------------------|-------------|----------------|-----------------|---------------------------|
| 1821-1830 | 85,8 | 18,4 | 30,1 | 0,5 | - | 2,5 | 20,6 | 0,1 | 13,6 |
| 1831-1840 | 89,8 | 43,8 | 24,0 | 0,6 | 0,5 | 1,9 | 10,8 | 0,3 | 7,9 |
| 1841-1850 | 88,2 | 41,4 | 26,7 | 1,0 | 0,9 | 1,8 | 7,5 | 0,4 | 8,5 |
| 1851-1860 | 90,9 | 48,8 | 21,2 | 1,0 | 1,6 | 2,6 | 6,2 | 2,3 | 7,2 |
| 1861-1870 | 90,3 | 45,5 | 12,3 | 0,9 | 1,2 | 3,0 | 18,3 | 3,1 | 6,0 |
| 1871-1880 | 95,1 | 56,6 | 11,8 | 1,2 | 1,5 | 3,4 | 9,5 | 5,5 | 5,6 |
| 1881-1890 | 92,3 | 61,5 | 9,9 | 1,6 | 1,2 | 2,7 | 4,2 | 8,0 | 3,2 |
| 1891-1900 | 95,6 | 64,5 | 6,6 | 1,5 | 1,3 | 2,2 | 2,7 | 15,0 | 2,4 |

Fonte: Adaptado de: Comércio Exterior do Brasil, n.1, C. E. E n.12, do Serviço de Estatística Econômica e Financeira do Ministério da Fazenda. Silva (1953, p. 8 apud FAUSTO, 2006, p. 191).

Ocorre em meados do século XIX o fim do tráfico negreiro imposto pela Inglaterra e a abolição total da escravidão em 1888 devido à emergência de criar um mercado consumidor na qual o trabalhador se torna assalariado, diferente do trabalho forçado por meio da escravidão. Contudo, a principal força de trabalho assalariada será a dos trabalhadores livres e imigrantes, que por meio de políticas de imigração onde deixaram seus países de origem para trabalhar no campo, devido à expansão da cultura cafeeira.

Com a abolição da escravidão, a Lei de Terras, a economia cafeeira e o fim da monarquia convergiram em uma nova etapa do desenvolvimento capitalista brasileiro. A Primeira República e as Oligarquias agrárias. Este período que compreende de 1889-1930 será marcada pelo domínio da burguesia cafeeira sob os a dinâmica produtiva e econômica do Brasil, surgindo então os conhecidos coronéis, proprietários de grandes extensões de terra e políticos regionais. Mesmo após a implantação do salário ao trabalhador livre, notou-se que a utilização da força de trabalho não fora completamente monetizada, estabelecendo então uma relação entre o trabalhador e a burguesia cafeeira sob a forma do colonato, onde então o camponês trabalhava na terra cedida pelo coronel e dela tirava seu sustento.

De acordo com Florestan Fernandes (1976) a noção de burguês e burguesia tem assumido diferentes sentidos. Para alguns, o burguês e a burguesia teriam surgido com a implantação e exportação da grande lavoura, assumindo as funções socioeconômicas como a dos agentes que controlavam a organização econômica da metrópole e da economia mercantil europeia. Para outros, jamais existiu no Brasil por nunca ter havido castelo ou burgo. No conjunto, nada justificaria assimilar o senhor de engenho ao “burguês” e é um contrassenso pretender que a história da burguesia emergja com a colonização.

Por outro lado, o histórico se confunde tanto com o que varia, quanto com o que se repete mesmo não havendo castelo ou burgo aos moldes dos agentes econômicos europeus, é preciso perceber o padrão da civilização que se pretendeu a absorver e expandir no Brasil; “Esse padrão, pelo menos após a Independência, envolveu ideais bem definidos de assimilação e aperfeiçoamento interno das formas econômicas, sociais e políticas de organização da vida, imperantes no chamado mundo ocidental moderno” (FERNANDES, 1976, p. 17).

Nesse sentido, gerando o aparecimento e desenvolvimento da “burguesia”, mas adaptada à estrutura da sociedade e do povo brasileiro, portanto, seria ilógico negar a existência da burguesia no Brasil. Dessa forma, o autor na obra “Revolução Burguesa” pretendeu expor que o burguês, já surge no Brasil como uma entidade especializada, seja na figura do agente artesanal inserido na rede de mercantilização da produção interna, seja como negociante.

O “burguês”, que nascera aqui sob o signo de uma especialização econômica relativamente diferenciada, irá representar, portanto, papéis históricos que deveriam ou se impunham como decorrência de suas funções econômicas na sociedade nacional. Ele nunca seria, no cenário do Império, uma figura dominante ou pura, com força socialmente organizada, consciente e autônoma. [...] Na fala de Nabuco, que “a sociedade abalada tinha deixado escapar pela primeira fenda dos alicerces”. Um “espírito revolucionário”, em suma que eclodia em condições ambíguas e vacilantes, afirmando-se mais indiretamente e segundo objetivos egoístas e difusos [...] mesmo manifestando-se dessa forma, ele teve um alcance criador [...]. A partir daí, seria possível construir “impérios econômicos” e abrir caminho para o “grande homem de negócios” ou para o “capitão de indústria”, figuras inviáveis no passado recente “como atesta Mauá”. (FERNANDES, 1976, p. 19).

Florestan Fernandes (1976) trata a Revolução Burguesa não como um fato histórico, mas como um fenômeno estrutural, por meio das diversas situações de interesses da burguesia em formação e expansão no Brasil, capaz de criar novas formas de organização do poder em três níveis concomitantes: da economia, da sociedade e do Estado.

Como já mencionado, o período da Primeira República ficou marcado pela organização dos poderes locais nas mãos dos coronéis, isso irá durar até as transformações iniciadas por Getúlio Vargas, de incorporar o capital cafeeiro e agrário na Indústria, criando um mercado especializado na produção de bens de consumo e fortalecer a burguesia industrial, que neste momento era incapaz de incorporar os aparatos necessários para sua implantação e expansão no Brasil.

Para Moraes (2002) o papel catalisador que a noção de civilização cumpriu para a antiga mentalidade será agora o conceito de modernização. Dessa forma, podemos dizer que “modernizar é, entre

outras coisas, ocupar o território e dotá-lo de novos equipamentos e sistemas de engenharia, conectar suas partes com estradas e sistemas de comunicação” (MORAES, 2002, p. 121).

As políticas territoriais de construção de um Estado Nacional integrado e conectado com a valorização do seu espaço será notadamente ampliado no governo de Getúlio Vargas. O Estado Novo iniciará uma ideologia de valorização do interior do país, que passa a ser visto não mais como o sertão bárbaro, mas como a matriz da brasilidade, realizando também a primeira regionalização oficial do Brasil. A essas medidas se dará o nome de Marcha para o Oeste, propondo uma espécie de segunda conquista do território, animando a expansão com a retórica da modernização.

A industrialização brasileira, como aponta Maria Conceição Tavares (1972) especializou na substituição de importação, até alcançar o capitalismo financeiro anos mais tarde. O Brasil. Até 1929, o Brasil, assim como as economias periféricas da América Latina funcionava sob o modelo primário-exportador. A Grande depressão marca a ruptura desse modelo pela queda da exportação e pela dificuldade de importar. O processo de substituição por importações é definido como um processo industrial de desenvolvimento endógeno, tornando a indústria nacional capaz de produzir bens de consumo, como uma resposta às restrições do comércio exterior. Dessa maneira, como já dito centralizar-se-ia a indústria no Sudeste, e por meio da implantação ferroviária, o projeto nacional de integração permitiria o escoamento da matéria prima para os centros industriais.

5 A ESTRADA DE FERRO

Na Europa, a primeira metade do século XIX é marcada pelos vários quilômetros de estradas de ferro. Segundo Landes (1994) graças à ferrovia foi possível eliminar os obstáculos naturais que impediam a movimentação de produção e ao intercâmbio de mercadorias que haviam restringido a atividade econômica desde tempos imemoriais.

A Bélgica cruzou as ferrovias de norte a sul já em 1844, a Alemanha a partir de 1850 já dispunha do tráfego de pessoas e mercadorias por meio dos trilhos e a França como aponta o autor, um pouco mais lento, entretanto, a mesma teve um crescimento rápido a partir de 1854. Landes sugere que o crescimento da produção e o mercado não acompanham o avanço tecnológico, portanto, a estrada de ferro, como invenção tecnológica foi fundamental para exercer pressões competitivas e expulsar as empresas ineficientes antes protegidas pela distância e a topografia.

[...] o avanço mais importante foi a ramificação do sistema ferroviário. Cinquenta mil milhas de novas linhas foram construídas na Europa entre 1850 e 1870 em comparação com 15.000 em todos os anos anteriores, a um custo de 30 bilhões de francos. [...]. Mesmo assim, quase $\frac{3}{4}$ do capital acionário investido nas sociedades anônimas prussianas entre 1850 e 1870 foram para empresas ferroviárias (LANDES, 1994, p. 209).

A partir da segunda metade do século XIX em decorrência da demanda de bens de capital e mão de obra criada pelas ferrovias acabou por substituir os produtos têxteis, antes marcadores da caden-

cia da atividade industrial por ciclos de curto prazo e as tendências de longo prazo. No Brasil, a estrada de ferro é somente inaugurada na segunda metade do século, pelo empresário Irineu Evangelista de Souza, afamado Barão de Mauá. Sob o efeito da ferrovia a economia cafeeira do Brasil no século XIX teve crescimento considerável, expandindo a área de produção cada vez mais distantes do litoral, Campos (2005) afirma que a ferrovia tornou o transporte de carga menos oneroso e infinitamente mais rápido em relação às tropas de muleiros e carros de bois, até então utilizados, além de facilitar a locomoção de viajantes que antes dispunham de carros puxados por cavalos ou mulas.

A estrada de ferro possuía um poderoso sentido de organização da unidade territorial do Estado e principal responsável pela integração das regiões distantes, atuando como agente do projeto nacional de incorporar os estados à dinâmica produtiva, no que viria a se tornar a divisão nacional do trabalho ao criar um eixo central na região Sudeste e as outras regiões em exportadores dos recursos naturais da indústria de base localizadas majoritariamente em São Paulo.

O trem só irá de fato chegar em Goiás, isto é, em solo goiano em 27 de maio de 1911, com muito custo, deve ser ressaltado. Desde o final do Império, havia-se discussões a cerca da construção das estradas de ferro, quando houve o decreto em 1873 para o início das obras de construção, contudo, devido há vários entraves como as dificuldades econômicas, e também falta de investidores, somente em 1912 o caminho havia percorrido 80 quilômetros, ligando a cidade mineira de Araguari até Goiandira, segundo Araújo (1974).

As obras para a construção da Estrada de Ferro Goiás ocorreram em três etapas distintas. O trecho inicial, entre o município mineiro de Araguari e a estação de Roncador no município goiano de Urutaí, foi construído no período de 1909 à 1914, com pouco mais de 233 quilômetros de linha. Nos anos de 1922 à 1935, os trilhos seguem entre Roncador e Anápolis. Apenas em janeiro de 1951 foi inaugurado o ramal que, partindo de Leopoldo de Bulhões, chegou à capital de Goiás, Goiânia, com 95 quilômetros de extensão. (CAMPOS JR, 2014, p. 153).

Até a chegada da estrada de ferro no estado, Goiás pode ser considerada como frente de expansão, como aponta José de Souza Martins, a região possuía extensos vazios demográficos tendo a região Sul como mais ocupada. Em perspectiva econômica, permanecia o mesmo cenário que a segunda metade do XIX, comércio de excedentes agrícolas limitados pelos meios de transportes deficitários e a criação de gado.

À medida que a linha de trem se estabelecia por volta da segunda década do século XX, a região sul desenvolvia-se e estabelecia relações comerciais com a região Sul, onde foi visto um crescimento econômico por meio do escoamento da produção agropecuária para a região Sudeste.

A estrada de ferro vai se costurando pelo território brasileiro por meio dos projetos do Estado Novo, alcançando cada vez mais a fronteira, sendo representada para as cidades beneficiadas pela ferrovia a frente pioneira, e dessa forma, a frente de expansão cada vez mais sendo empurrada para os limites. Sobre a linha trem, logo seus limites serão alcançados, chegando a uma espécie de adiamento indefinido da rede ferroviária, pelo menos até a conclusão da Ferrovia Norte-Sul.

6 CONCLUSÃO

A marcha para o este da perspectiva da estrada de ferro alcançou poucas extensões além do que este plano nacional da década de 1950 representa, mas pode ser observado que Goiás e o Centro-Oeste marcam este limite, e a partir daí, principalmente após a construção de Goiânia e posteriormente Brasília se tornarão um eixo para a implantação rodoviária mais complexa com capacidade de comunicar com o Norte da Amazônia legal, limite da fronteira cada vez mais penetrada nos anos a seguir.

O mercado nacional começará a notar a presença econômica de Goiás, não que esta supostamente poderia se destacar, pois era um mercado agrícola e pastoril ainda não desenvolvido aos parâmetros internacionais de produção e tampouco havia indústrias, atividade restringida à região sudeste do país por muitos anos. Mas uma economia que mostra sua força de produção, pois neste período, os pequenos proprietários de terra se especializaram na produção de pelo menos uma lavoura, ou seja, mesmo com as barreiras do distanciamento da região, o excedente regional podia ser vendido, se houvesse transporte que favorecesse os custos do trabalho.

Ao contrário do que se costumava pensar sobre um período de decadência pós-produção aurífera e os fortes estigmas de população preguiçosa e desanimada para justificar esta situação, a chegada da estrada de ferro e de rodovias, justificam-se como processos modernizadores, uma vez que favorece ao crescimento endógeno da região e o integra ao quadro econômico nacional.

O meio ambiente, o Cerrado passou por esse processo de modernização, sendo estudado e pesquisado, mas não antes de ser explorado. Inclusive, os estudos e pesquisas recentes são voltados aos impactos e em maneiras de reduzi-los, uma ironia, após anos de pesquisa afim de melhor explorá-lo.

O processo de modernização, além de alterar a paisagem, também teve como consequência uma ampla atividade de exploração dos recursos naturais do cerrado, principalmente nos anos mais recentes, onde pesquisas foram capazes de melhorar a condição física de alguns solos do Cerrado, que por serem rasos e ácidos foram corrigidos por meio de irrigação e escavação do solo.

Este cenário de exploração, e modernização do cerrado será palco inclusive de “confrontos sociais”. Não especificamente embates, mas momentos de ocupações distintas, a expansão e conquista das fronteiras. Uma marcada como frente de expansão e outra como frente pioneira, um marco teórico que se convencionou chamar de “Expansão de Fronteiras” de acordo com Martins (1997). Sendo que a frente pioneira se define economicamente pela presença do capital na produção e a frente de expansão, como uma concepção que percebe a ocupação do espaço sem mediação do capital.

Dessa forma, a chegada dos trilhos em solo goiano marca então a chegada posteriormente dos grandes latifundiários, os projetos públicos de colônias agrícolas, implantação da SUDECO e outros programas que irão interferir no eixo social da região até antes da chegada da locomotiva. O isolamento da região e a posterior aproximação permitiu uma melhor conexão entre Goiás e os outros estados brasileiros, abrindo espaço para uma melhor relação comercial, atraindo investidores públicos e a burguesia industrial frequentemente paulista.

O Cerrado, por meio das últimas décadas tem sido cada vez mais explorado para fins de expansão da produção capitalista, sendo comum, fazendeiros desviarem o curso natural dos rios para

dentro de suas propriedades, além de vários outros danos já mencionados neste ensaio. A total exploração do Cerrado hoje se apresenta como a recompensa injusta de um embate entre o antepassado colonizador e a natureza pelos seus recursos. A luta para “domar” a região que durou séculos de relações socioculturais e técnicas com a natureza hoje nos permite uma infinidade de possibilidades, mas a custo de uma exploração irregular e destrutiva, o que requer aplicação das leis atuais além de maior fiscalização e principalmente substituição de tecnologias que agridem o meio ambiente por modelos mais sustentáveis.

REFERÊNCIAS

BERTRAN, Paulo. 1988. **Uma introdução à história econômica do Centro-Oeste do Brasil**. Brasília: CODEPLAN; Goiânia: UCG. 140 p.

BORGES, Barsanufu Gomides. **O despertar dos dormentes**. Goiânia: Cegraf UFG, 1990. 128 p.

CHAUL, Nasr Fayad. **Caminhos de Goiás**. Da construção da decadência aos limites da modernidade. Goiânia: UFG, 1997. 247 p.

CAMPOS JR, Paulo Borges. **A locomotiva nas fronteiras: o veículo das transformações em Goiás – 1913-1940**. 2014. 205 f. Tese (Doutorado em Ciências Ambientais) – Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2014.

DOLES, Dalisia Elisabeth Martins. **As comunicações fluviais pelo Tocantins e Araguaia no século XIX**. São Luís, MA: Oriente, 1973.

FAUSTO, B. **História do Brasil**. 12. ed. São Paulo: Edusp, 2006. p. 191.

FERNANDES, Florestan. **A revolução burguesa no Brasil**. Rio de Janeiro: Globo, 2005.

LANDES, David. **Prometeu Desacorrentado: transformação tecnológica e desenvolvimento industrial na Europa ocidental desde 1750 até nossa época**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1994.

MARTINS, José de Souza. **A fronteira: a degradação do outro nos confins do humano**. São Paulo: Hucitec, 1997. 213 p.

MARTINS, José de Souza. **Capitalismo e tradicionalismo**. São Paulo: Pioneira, 161, 1975. p. 11.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Território e história no Brasil**. Annablume, 2005.

OLIVEIRA, Francisco. **Elegia para uma re(li)gião**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

PALACÍN, Luís; MORAES, Maria Augusta de Sant'ana. **História de Goiás**. 5. ed. Goiânia: UCG, 1989.

PINTO, V. N. **O ouro brasileiro e o comércio português**. São Paulo: CEN/MEC, 1979. Tabela 5. p. 114.

SILVA, Hélio Schlintler. Tendências e características gerais do comércio exterior no século XIX. **Revista de História da Economia Brasileira**, ano 1, p. 8, jun.1953

TAVARES, Maria da Conceição. **Da substituição de importações ao capitalismo financeiro**. Rio de Janeiro: Zahar, 1992.

Recebido em: 6 de Maio de 2021

Avaliado em: 5 de Novembro de 2021

Aceito em: 7 de Novembro de 2021



A autenticidade desse artigo pode ser conferida no site <https://periodicos.set.edu.br>

Copyright (c) 2022 Revista Interfaces Científicas - Humanas e Sociais



Este trabalho está licenciado sob uma licença Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License.

1 Graduado em História; Mestrando em Ciências Sociais e Humanidades, Universidade Estadual de Goiás.
E-mail: pedro_henriquephp@hotmail.com

