

DUAS VISÕES SOBRE O SERTÃO NA PASSAGEM DO SÉCULO XIX PARA O SÉCULO XX: DO ADMINISTRADOR LEITE MORAES AOS PROPAGANDISTAS DE “A INFORMAÇÃO GOIANA”

Paulo Roberto de Oliveira*

RESUMO: A mudança de regime político em 1889 e a implementação da República, trouxeram em seu bojo a possibilidade de integração econômica das áreas mais distantes do litoral e dos grandes centros econômicos e políticos. Em meio a isso, uma das grandes discussões que apareceram foi a que tentava desvendar o sertão. Quais seriam as características destes locais, como seriam seus habitantes; enfim, porque se encontrava tanta dificuldade para a sua expansão econômica? Este artigo pretende acompanhar parte desta discussão, confrontando diferentes visões sobre o sertão.

PALAVRAS-CHAVE: Brasil; sertões; integração econômica; projetos.

ABSTRACT: The change of politics in 1889 and the implementation of the Republic brought the possibility of economic integration in the most distant areas from the coast and the major economic and political centers. Meanwhile, one of the biggest debates that appeared was the one that tried to unravel the “sertão”. What are the characteristics of these places and its inhabitants, and finally, the reason it was so hard its economic expansion? This article intends to follow part of this discussion, comparing different views on “sertão”?

KEYWORDS: Brazil; “sertão”; Economic integration; projects.

INTRODUÇÃO

A integração do território brasileiro ainda é um projeto inconcluso. Basta abrirmos os jornais, consultarmos documentos públicos disponíveis em *sites* de diferentes ministérios para notarmos que uma das maiores preocupações dos últimos governos federais se encontra na necessidade de construção de grandes artérias de comunicação que liguem diferentes regiões brasileiras entre si e com os portos – conseqüentemente, com o mercado mundial.

A falta de meios de comunicação eficazes, somado às dimensões de nosso território, é responsável por uma gama de representações que ainda persistem sobre os locais distantes em relação aos grandes centros econômicos. O sertão, ainda está entre nós.

*Mestre em História e Cultura pela UNESP - Franca - SP; Doutorando em História Econômica pela FFLCH - USP - SP.

Consultando artigos de jornais na última década do século XX, Gilmar Arruda encontrou concepções que ligavam a palavra sertão a práticas políticas atrasadas, em contrapontos à modernidade dos maiores centros urbanos. Por exemplo, o título de um artigo que sugeria que “práticas políticas atrasadas transformam São Paulo em sertão”, deixa isso bem claro. O sertão, contudo, não é somente sinônimo de local distante, onde imperam práticas do atraso. Percorrendo rapidamente as páginas dos projetos de integração nacional, é possível encontrar a idéia de riqueza a ser explorada, de potencial a ser desenvolvido.

A Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, regulamentada pelo Decreto nº 7.226, de 1º de julho de 2010 colocou, entre as funções do Ministério da Integração Nacional, o “estabelecimento de estratégias de integração das economias regionais.” Além disso, também está entre os objetivos do Ministério a gestão de políticas que amenizem as desigualdades regionais brasileiras.

Um dos grandes projetos da atualidade é a Ferrovia Norte - Sul, que segundo o Governo tem como meta concluir a integração nacional. Deverá ligar os estados de Goiás, Tocantins e Maranhão, contando com quase dois mil quilômetros de extensão.¹

Figura 1: Trajeto planejado da Ferrovia Norte- Sul.



Fonte: <<http://www.valec.gov.br/ferrovia.htm>>

Como se lê no site da Ferrovia:

A integração ferroviária das regiões brasileiras será o grande agente uniformizador do crescimento auto-sustentável do país, na medida em que possibilitará a ocupação econômica e social do cerrado brasileiro (...) ao oferecer uma logística adequada à concretização do potencial de desenvolvimento dessa região, fortalecendo a infraestrutura de transporte necessária ao escoamento da sua produção agropecuária e agro-industrial.²

¹ Disponível em <<http://www2.transportes.gov.br/bit/ferro/fns/inf-fns.htm>>

² Disponível em <<http://www2.transportes.gov.br/bit/ferro/fns/inf-fns.htm>>

Integrar o cerrado brasileiro, o sertão de alguns; eis a questão que atravessou décadas e chegou até os nossos dias.

Há ainda no discurso oficial a percepção do problema das desigualdades regionais ligados ao problema dos transportes. A abertura da ferrovia é colocada como responsável pelo melhor aproveitamento das riquezas nacionais, contribuindo com o aumento da renda interna, “permitindo a diminuição de desequilíbrios econômicos entre regiões e pessoas, resultando na melhoria significativa da qualidade de vida da população da região”.

Estes problemas, que ainda hoje se busca resolver, ligam-se a um longo processo, onde a disputa política entre diferentes grupos regionais e as escolhas dos gestores públicos levaram a configuração dos meios de transporte que conhecemos hoje. Por isso, ainda agora, o sertão é distante.³

Neste texto, buscaremos entender diferentes concepções sobre o sertão no final do século XIX e início do século XX. Contemplaremos diferentes atores históricos: os que viam o sertão sendo o outro, como é o caso de Joaquim Almeida de Leite Moraes, que ocupou a Presidência da Província de Goiás no final do século XVII; além da percepção dos representantes do sertão que se viam como tais, como é o caso do grupo que se articulava em torno da revista “A informação goiana”, editada por representantes da elite goiana no Rio de Janeiro, a partir da segunda década do século XX.

O SERTÃO DE TODOS:

O significado das palavras, como não é estranho a quem dedica seu tempo ao ofício da História, varia no tempo e no espaço, como já escrevia Marc Bloch.⁴ Isso não é diferente no que concerne à palavra sertão. No Brasil, em diferentes momentos, adquiriu significados diversos, mas sempre com algo que os reunisse: o entendimento de lugar distante, ermo, alheio à civilização.

A maneira como ocorreu a colonização brasileira e a lógica que a guiou foram responsáveis pelo nosso povoamento litorâneo e pela pequena atenção dada pelas autoridades, ainda metropolitanas, às áreas interiores ao nosso território. Os portugueses andavam como caranguejos pela costa brasileira, como chamou a atenção Antonil.⁵ Com o ciclo do ouro e atividades como a pecuária, o povoamento se interiorizou sem, contudo, transformar a nossa concentração populacional em uma faixa estreita, próxima ao mar.

³Um exemplo de conflitos ligados ao traçado a ser seguido pelas ferrovias pode ser encontrado na disputa entre duas grandes ferrovias paulistas, a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e a Companhia Paulista de Estradas de Ferro pelas regiões produtoras de café e pelos “sertões” centrais do Brasil. Sobre isso ver: VUGMAN, Gittel. A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação 1872 – 1974: subsídios para o estudo de uma estrada de ferro paulista. Dissertação de Mestrado. FFLCH – USP. São Paulo, 1976; PINTO, Adolpho Augusto. História da viação pública em São Paulo. Introdução e notas de Célio Debes. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1977.

⁴BLOCH, Marc. Apologia da História ou o ofício do Historiador. Rio de Janeiro : Jorge Zahar, 2002.

⁵ANTONIL, André João. Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas. São Paulo: Edusp, 2007.

Para Nísia Trindade Lima:

No caso brasileiro, sertão e litoral podem ser vistos como imagens especiais e simbólicas que guardam estreita relação com a idéia de dois tipos de ordem social. Aqui, o contraste ocorreria não entre duas formas distintas e historicamente sucessivas, mas pela justaposição de épocas históricas numa sociedade em que, como acentuou Roger Bastides, a geografia não se separa da história.⁸

Segundo a autora, no século XIX a definição mais usada para sertões identificava-o com como área despovoada do interior do Brasil. Há duas outras conotações que podem ser detectadas no mesmo período: uma que mais se aproxima da utilização atual do termo, que o coloca como área semi-árida do Nordeste brasileiro e outra, que descreve como fator de distinção os aspectos econômicos e padrões de sociabilidade, “aproximando sertão à civilização do couro”.⁹

Os atores da construção do Estado Brasileiro sempre tiveram que lidar com o problema dos sertões, regiões longínquas, carentes de incorporação política e econômica. Grande parte dos esforços do governo durante o Segundo Reinado se dirigiram para a necessidade de incorporar os diferentes recantos do Brasil em uma mesma comunidade política, atraindo os diferentes grupos regionais para o mesmo processo – não o de perpetuação do Império, mas mais que isso, de formação de um Estado Nacional. Existe uma vasta bibliografia sobre o assunto, visando entender a relação entre o Governo Imperial e as diferentes elites regionais no século XIX, tal como a necessidade de fazê-las se incorporarem ao projeto político de construção nacional.¹⁰

No final dos novecentos, este processo ainda não estava completo. Os sertões ainda despertavam diferentes reações, possuíam diferentes significados, muitas vezes até mesmo conflitantes. Era o lugar distante ocupado por uma população doente, pouco disposta ao trabalho. Era o lugar do vazio econômico e demográfico, ao mesmo tempo onde jaziam riquezas incomensuráveis, esperando para serem exploradas.

O sertão, em muitos aspectos, é um lugar simbólico oposto à civilização. Faz parte de uma forma de explicação do espaço brasileiro baseado na dicotomia. É o urbano e civilizado de um lado e o sertão de outro – divisão que ultrapassou os anos e nos chegou até hoje. Gilmar Arruda destaca que, se procurarmos pelo sertão, não o encontraremos. Não há uma localização geográfica deste espaço. Segundo o autor, inspirado por Guimarães Rosa, o sertão está em toda a parte.¹¹

⁸LIMA, Nísia Trindade. Um sertão chamado Brasil: intelectuais e a representação geográfica da identidade nacional. Rio de Janeiro Revan: IUPERJ, UCAM 1999. p. 23.

⁹LIMA, Nísia Trindade. Um sertão chamado Brasil: intelectuais e a representação geográfica da identidade nacional. Rio de Janeiro Revan: IUPERJ, UCAM 1999. p. 57.

¹⁰Apenas como exemplo, podemos citar duas importantes obras que tratam da questão: URICOECHEA, Fernando. O Minotauro Imperial. A burocratização do Estado Patrimonial brasileiro no século XIX. Rio de Janeiro: DIFEL, 1978; CARVALHO, José. Murilo de. Teatro de sombras: a política imperial. Rio de Janeiro: Editora da Revista dos Tribunais / IUPERJ, 1988.

¹¹ARRUDA, Gilmar. Cidades e sertões: entre a história e a memória. Bauru: EDUSC, 2000.

Nasr Fayada Chaul acredita que as descrições pejorativas sobre o sertão, como as que ligam a ele a decadência e o ócio, são fruto de relatos de viajantes europeus, incapazes de entender a realidade brasileira. Foi assim no caso da idéia de atraso, preponderante durante muito tempo nos estudos sobre Goiás.¹²

A República trouxe consigo grandes projetos de integração, voltados para as regiões distantes da Capital Federal. Muitos deles não saíram do papel ou seguiram a passos lentos, como é o caso da ferrovia que ligaria o Pará ao norte de Goiás. Outros de importância estratégica se concretizaram, como a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que se tornou concreta após forte disputa política, que teve como resultado a mudança de seu ponto inicial do Triângulo Mineiro para o interior de São Paulo.¹³

Os grandes projetos republicanos eram principalmente ferroviários.

Arruda afirma que com a República houve uma mudança na representação sobre Brasil. Chegou o tempo das ferrovias, da Comissão Geográfica e Geológica, da urbanização e da cafeicultura. O país assim se transformou de espaço dos sertões, para o de cidades e sertões. O Brasil no imaginário social deixou de ser um país caracterizado somente pela natureza.¹⁴

DIFERENTES VISÕES SOBRE OS SERTÕES BRASILEIROS:

Joaquim Almeida de Leite Moraes era paulista, membro da elite imperial no período em que o predomínio político e econômico brasileiro passava por uma grande transformação geográfica, deslocando-se do Norte Agrário tradicional para o Sul.¹⁵ Foi presidente da província de Goiás na década de 1880, quando São Paulo já era uma região em evidência, contando com importantes ferrovias, como a Companhia Paulista de Estradas de Ferro e a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro.

Pela limitação dos meios de transportes na época, seguiu pelos trilhos da Companhia Mogiana até a ponta de seus trilhos e daí por diante percorreu o caminho a cavalo até a capital goiana. A viagem lhe rendeu um problema que o impossibilitou o retorno pelos mesmos meios. Sua volta, mais penosa, foi através dos rios até Belém do Pará e daí por diante de barco, até o Rio de Janeiro.

Leite Moraes deixou as suas impressões em seus “Relatos de Viagem”. Era admirador de Couto de Magalhães e tentou construir um relato que pudesse se comparar ao dele. Como Couto de Magalhães, Leite Moraes defendia o “progresso” para o sertão, por meio da instalação de meios de transportes que poderiam irradiar a civilização sobre estes locais. Enxergava os sertões a partir de São Paulo e da Corte.

¹²CHAUL, Nasr Fayad. Caminhos de Goiás: da construção da decadência aos limites da modernidade. Goiânia: UFG, 1997.

¹³QUEIRÓS, Paulo Roberto Cimó. Uma ferrovia entre dois mundos: A E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20. Bauru, SP: EDUSC; Campo Grande, MS: UFMS, 2004.

¹⁴ARRUDA, Gilmar. Cidades e sertões: entre a história e a memória. Bauru: EDUSC, 2000. p. 17.

¹⁵MELO, Evaldo Cabral de. O norte agrário e o império. Rio de Janeiro: Nova Fronteira : Brasília DF: INL, 1984.

Descreveu a província de Goiás no final do século XIX tratando-a como distante e onde o trabalho ainda não estava organizado de maneira a desenterrar as potencialidades da região, vista como rica por ele. Na sua viagem de volta, da cidade de Goiás até Belém do Pará, colheu importantes informações sobre o modo de vida dos sertões e sobre as suas perspectivas econômicas. Encontrou um comércio persistente entre o norte de Goiás e o Pará, por meio dos rios. Observou a interação entre comerciantes e índios, as condições de navegação, o regime de cheias dos rios, etc.¹⁶

Em seu relatório de 1881, Moraes fez uma exposição sobre as condições de Goiás. A justiça era mal administrada, faltavam dados para a elaboração de uma estatística criminal; somente 17 delitos haviam chegado ao conhecimento da Secretaria de Justiça: 3 homicídios, 4 tentativas de homicídio, 1 roubo, 5 ofensas físicas e 4 fugas de presos.¹⁷

A vagabundagem era um assunto que segundo o administrador deveria ser tratado com urgência pelos legisladores. A lavoura, a indústria pastoril, os serviços domésticos reclamavam braços que existiam, mas que viviam na ociosidade. Muitos homens e mulheres em condições de trabalhar viviam de esmolas. As autoridades policiais deveriam agir para reprimir estas práticas, chamando os indivíduos ao trabalho e melhorando os costumes públicos.¹⁸

A culpa pela situação foi atribuída por Leite Moraes às autoridades locais, que ao mesmo tempo em que observavam a premente falta de braços, não faziam executar a legislação que combatia a vadiagem. As casas em geral eram miseráveis. Dentro delas sempre estavam os donos em pleno descanso, como havia testemunhado em sua viagem para Goiás.¹⁹ A instrução pública também constituía um problema. Era decadente; havia a necessidade de reformá-la. O serviço era desorganizado e caótico.

A impressão registrada por Moraes sobre o matadouro público também não era lisonjeira para a província. Deixava, segundo ele, uma imagem dolorosa devido à falta de salubridade. Não havia esgoto para o sangue derramado e a carne exposta no mercado era de péssima qualidade.²⁰

Goiás era a única capital não iluminada do império, fato que a colocava em condição pouco privilegiada e era invocado por aqueles que viam a cidade como decadente para justificar seus pontos de vista. Havia a necessidade da imposição do “progresso” e a iluminação pública era parte fundamental deste processo.²¹

No mesmo relatório há a descrição do reparo e construção de pontes e estradas que deveriam melhorar as condições de circulação internas da província e a sua ligação

¹⁶MORAES, Joaquim de Almeida Leite. *Apontamentos de Viagem*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

¹⁷Relatório dirigido à Assembléia Legislativa Provincial de Goiás, apresentado pelo exmo. sr. dr. Joaquim de Almeida Leite Moraes em 30 de novembro de 1881. p. 38. A partir de agora descrito somente como Relatório.

¹⁸Relatório, p. 53, 54.

¹⁹Relatório, p.54.

²⁰Relatório, p.83, 84.

²¹ Relatório, p.84.

com as vizinhas; também há a questão da navegação, vista como promissora. No momento da elaboração do relatório, Leite Moraes ainda não havia visitado a cidade de Leopoldina, de onde partiam barcos para comercializar com o Pará. Quando deixou a presidência, pode realizar este desejo.

Ao deixar o governo, Leite Moraes partiu rumo a Leopoldina, passando por Juruipense, segundo ele ponto obrigatório de passagem de uma ferrovia paulista que seguisse até o Mato Grosso; encontrou caminhos tomados pelas águas da cheia do rio Vermelho, em uma região que pouco antes sofria com a falta de água. Em Leopoldina observou que a população era laboriosa, em grande parte trabalhadora da empresa de navegação. A cidade era movimentada, com grande tráfego de mercadorias e pessoas que seguiam pelo rio. Defendeu em suas anotações a ação civilizadora do Estado, por meio do incentivo àquele empreendimento.²²

Sobre a ferrovia, objeto de cobiça das diferentes elites regionais, Leite Moraes teceu interessantes observações. Sua principal intenção era estender os trilhos da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro até Mato Grosso, atravessando a província de Goiás. Em 1 de junho daquele ano dirigiu ao Governo Imperial relatório que defendia o prolongamento da ferrovia. No documento, reproduzido no Relatório, Leite Moraes destacou que em 15 de dezembro de 1880 havia feito consulta ao Presidente da província de São Paulo perguntando sobre o interesse das ferrovias paulistas em prolongarem as suas linhas até a província de Mato Grosso. A Companhia Mogiana reunia melhores condições para a realização do empreendimento, que passaria por Goiás e ligaria o norte ao sul do Império por meio da integração entre ferrovia e os rios navegáveis. Esta era a visão de Leite Moraes.²³

No Relatório apresentado ao Governo Imperial o então Presidente de Goiás detalhou os pontos de passagem que deveriam ser seguidos pela ferrovia. Deveria passar por Batatais, Franca, Uberaba, indo até Goiás e daí para Mato Grosso.

Houve uma grande disputa ao redor do traçado a ser seguido pela Companhia Mogiana no Nordeste Paulista. Como aparece no estudo de Tosi, influentes membros da elite paulista à época defendiam a passagem da ferrovia por Ribeirão Preto e não por Franca, com a intenção de valorizar os seus negócios, localizados nesta cidade.²⁴

A CMEF estaria interessada no projeto de prolongamento para Goiás e Mato Grosso, já que o comércio de sal que fazia até Casa Branca era lucrativo e aumentaria à medida que seguisse. O comércio com as regiões centrais também se apresentava como algo promissor.

²² MORAES, Joaquim de Almeida Leite. Apontamentos de Viagem. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

²³ Relatório, p. 101 – 104.

²⁴ Esta discussão sobre o avanço da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro no Nordeste Paulista pode ser encontrada em: TOSI, Pedro Geraldo. Capitais no interior. Franca e a indústria couro-calçadista. Franca: UNESP – Franca, 2003; além de TOSI, Pedro Geraldo; FALEIROS, Rogério Naques. Nas fronteiras do capitalismo: A Mogiana e os (des)caminhos da expansão ferroviária. Revista Lócus, Rio de Janeiro, v. 6, n. 2, p. 111-126, 2003.

Leite Moraes foi um importante membro da elite imperial paulista e, como tal, descreveu os sertões e buscou alternativas para que o “progresso” chegasse até eles. Mesmo sendo brasileiro, a visão de Leite Moraes não difere daquela registrada pelos viajantes estrangeiros, responsáveis pela construção da idéia de decadência de regiões distantes do litoral. Os moradores são descritos como pouco afeitos ao trabalho, a cidade como desorganizada e pouco profilática, a administração pública como ineficiente, a riqueza natural como desperdiçada. É a mesma construção feita pelos viajantes sobre Goiás, bem estudada por Chaul.

Outra visão sobre os sertões pode ser encontrada nas páginas do periódico “A Informação Goiana”, editado na cidade do Rio de Janeiro, por membros importantes da política e da cultura goianas. A primeira edição do jornal veio à luz em 15 de agosto de 1917, contando com colaboradores ilustres entre seus quadros, como Capistrano de Abreu. Seu objetivo foi logo exposto já nas primeiras páginas: visava constituir uma fonte de propaganda sobre as riquezas de Goiás, desmentindo informações errôneas sobre o estado e combatendo artigos negativos que surgiam com frequência nos jornais da Capital Federal. Era Henrique Silva o nome ao redor do qual se articulavam os demais quadros da revista. Era ele o maior interessado em mostrar aos capitalistas do Rio de Janeiro as potencialidades do Estado de Goiás.

“A Informação Goiana”, defendendo os interesses do estado, se envolveu nas maiores polêmicas que diziam respeito a Goiás. Foram várias páginas, divididas por diferentes edições, sobre a disputa por limites com os estados de Mato Grosso e Minas Gerais, sobre o problema da intermediação mineira dos produtos goianos e, principalmente, sobre a falta de meios de transporte e as condições decorrentes desta carência. No seu primeiro ano de vida, em 1917, o periódico dedicou espaço ao problema do saneamento nos sertões.

Segundo o texto, um dos maiores problemas levantados nas “capitais mais adiantadas” sobre o interior do Brasil e seus habitantes era a existência de moléstias que recaíam sobre os seus habitantes, descritos como fracos e doentes, depauperados, incapazes de despender a energia que as populações de outros países eram capazes. A polêmica chegou até o Congresso Federal, onde a suas causas foram atribuídas às deficiências alimentares dos “proletários do interior.”²⁵

Doutor Ayres da Silva, responsável pelo artigo, como representante do sertão, não discriminou os sertanejos pela sua situação. Os interioranos de Ayres não são os mesmos de Leite Moraes. O goiano colaborador de “A Informação Goiana” não pediu a intervenção da força policial para que a situação se modificasse. Ao contrário, defendeu os seus e culpou o Governo Federal pela situação reinante, na qual a carência de meios de comunicação deixava os habitantes do interior desprovidos de melhores condições para exercer o trabalho e para obter alimentação adequada. A região, segundo se lê, encontrava-se ainda em 1917 abandonada pelos poderes públicos:

²⁵ A Informação Goiana, 15 de setembro de 1917.

Como prover-se fartamente se (...) até agora, os Governos da República, seguindo a mesma traça da Monarquia, não cogitaram de amenizar a situação de nossos concidadãos, facilitando-lhes transportes rápidos, estratégicos e comerciais?²⁶

Não era a primeira vez em que o periódico se queixava da falta de ação do Governo Republicano. Na edição anterior, encontra-se a afirmação de que o norte de Goiás, um paraíso cheio de riquezas, “era um braço gigante do Brasil abandonado pela incúria criminosa dos poderes competentes a que foi condenado.”²⁷ Em 15 de janeiro de 1918 o problema do saneamento dos sertões voltou à pauta, desta vez assinada por J. J. Curado. A falta de transporte foi descrita como uma falha no aparelhamento nacional. O autor lembrava que quando da instalação da República, via como um dos seus atos breves a construção de meios de transportes para o interior. Estava certo de que o novo governo resolveria em breve a questão. A mudança da Capital Federal, prevista na Constituição poderia resolver o problema.²⁸

A interiorização da Capital, além de proporcionar a ocupação efetiva de áreas vazias, aproximaria o centro de decisões das diferentes elites políticas, que poderiam exercer maior pressão sobre ele. Faria parte, como afirmou Juscelino Kubitschek, da “verdadeira integração nacional”.²⁹

“A Informação Goiana” buscava disseminar uma visão sobre os sertões que considerava a justa. Queria deixar claro que Mato Grosso e Goiás eram estados diferentes, que havia possibilidade de trabalho, riquezas, pessoas dispostas a produzir. Buscava, em outras palavras, construir uma identidade, uma visão que contrastasse com a do litoral. Era a visão do sertão sobre si mesmo.

Goiás produzia, segundo o jornal, muito mais do que se podia imaginar. A falta de estatísticas que medissem o comércio entre os estados deixava que produtos oriundos de lá saíssem como sendo mineiros ou paulistas. As reclamações sobre o que saía como se não fossem provenientes do estado, abrem caminho para o entendimento da falha no controle das fronteiras por parte das autoridades locais e, conseqüentemente, da má construção e ineficácia do aparelho administrativo. Assim, Leite Moraes não estava de todo equivocado quando em 1881 escreveu que a administração era incapaz de cobrar os impostos devidos e fiscalizar as rendas.

Em meados de 1918, a 15 de julho, A Informação Goiana continuava a sua defesa dos sertões, debatendo com os jornais que enxergavam Goiás como terra das doenças.

Jornalistas mal informados e excursionistas continuam a depreciar o estado goiano, emprestando-lhe epítetos pouco recomendáveis, como estes: vasto hospital de palúdicos e cambetas, (...) terra adversa à civilização, povo de papudos e crioulos, etc, sem se lembrar que a terra goiana, além de ser um rico pedaço desta pátria brasileira

²⁶ A Informação Goiana, 15 de setembro de 1917.

²⁷ A Informação Goiana, 15 de agosto de 1917, p. 9.

²⁸ A Informação Goiana, 15 de janeiro de 1918, p. 72.

²⁹ KUBITSCHEK, Juscelino. Por que construí Brasília. Rio de Janeiro: Bloch Editores, 1975.

que se pretende ver decantada no convívio das nações mundiais, é um indispensável celeiro para esta capital e outros grandes centros do país.³⁰

Se houvesse ali meios de transporte como os que serviam os “estados mais felizes”, beneficiados pelos favores da União, o panorama seria outro, de acordo com o artigo assinado por A. Euzébio. Recorrendo à fala dos lavradores do sertão, ou autor fechou o seu texto afirmando que “os homens do rio são como as *muié*, falam, falam e não fazem nada, e ainda vem cá em cima caçoari da gente e dizê que nós é papudo: papudo são eles que criam banha com o nosso feijão e de graça às veze (sic)”. Era preciso, segundo ele, estreitar os laços da nossa nacionalidade, reconhecendo que os paraenses, goianos, rio-grandenses, etc, faziam parte do mesmo corpo na conquista do progresso.

Em 15 de agosto de 1918, a polêmica sobre a necessidade de saneamento dos sertões continuava. O texto com o título “O saneamento dos Sertões” trazia um discurso de Ayres da Silva. Seguindo a mesma linha dos demais, afirmava que o problema dos sertões era o descaso, pelo abandono das autoridades. Seria necessário fazer a população do interior notar que não estava à margem da civilização. Também trouxe à tona a existência de grupos de bandidos que agiam livremente, sem que os poderes da República nada fizessem. Representante de Goiás, Ayres da Silva lamentou ter ouvido na Câmara que a população do estado estava quase toda contaminada pelo mal de chagas. Rebateu dizendo que zonas de outros estados do Brasil estavam ou já haviam estado tomados pelo mesmo.³¹

Não era, segundo o representante de Goiás, somente o “progresso” que varreria o mal de chagas, mas a criação de meios de transportes eficientes. Só isso poderia fazer com que o trabalho se intensificasse naquelas zonas, tendo como consequência a melhor alimentação. Havia sim a existência de raças doentes que padeciam. A solução estaria na ação do governo.

A bandeira da defesa das populações rurais do interior do Brasil continuou a ser empunhada pelos colonistas da revista nos anos seguintes. Em 1919 o artigo de abertura, com o título “Populações rurais” assinado por Hugo de Carvalho Ramos, fazia uma ampla defesa dos habitantes de Goiás. O problema, segundo o que lá ficou escrito, havia sido debatido nos últimos tempos pela classe parasitária detentora de capitais, a qual retomava a idéia de inferioridade do trabalhador brasileiro degenerado pelo cruzamento de várias “raças”. Defendia que os estudos novos acabariam com a equivocada imagem que se tinha do habitante rural.³²

Não causa espanto a defesa feita pelos goianos com relação aos trabalhadores nacionais. Goiás não era servido por grandes projetos de imigração. Quando o governo goiano tentou, deparou-se com o fracasso. A saída real para a produção goiana seria

³⁰ A Informação, 15 de julho de 1918.

³¹ A informação, 15 de agosto de 1918.

³² A Informação, 15 de fevereiro de 1919, p. 97.

contar com os trabalhadores que já se encontravam por lá. Era necessário, como se vê, atraí-los para o mundo do trabalho.³³

O sertão era o distante, visto de forma estereotipada pelos habitantes do litoral e dos grandes centros. Para chegar do Rio de Janeiro até Goiás em 1919 era necessário tomar na Central do Brasil nos domingos, terças e sextas feiras o noturno paulista; na manhã seguinte o viajante estaria em São Paulo, onde esperaria todo o dia até as sete e meia da noite, quando chegaria na Estação da Luz o noturno da Inglesa (Santos – Jundiá), por meio da qual seguiria até Campinas. Em Campinas era necessário embarcar no noturno da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. Na manhã seguinte, chegaria a Ribeirão Preto. Ali seria necessário tomar outro comboio até Araguari, onde chegaria no mesmo dia, às sete da noite. A viagem não passava por Franca. Após passar a noite em Araguari o viajante tomaria o trem da Estrada de Ferro Goiás na manhã do dia seguinte, às sete horas, chegando em Roncador às quatro da tarde. De Roncador em diante, quem seguisse para a capital goiana teria que se virar para arranjar transporte para a cidade o que, segundo o texto propagandístico, era fácil. O viajante ainda teria que contar com a boa vontade dos fazendeiros, que geralmente cediam pouso. A viagem de Roncador a Goiás era feita em 6 dias pelos funcionários dos correios.³⁴

Até a década de 1920, portanto, a República ainda não havia conseguido cumprir com as suas promessas de progresso. Um dos alicerces do regime de 1889 era a ânsia de progresso e a necessidade de representá-lo. Mas nem sempre esta representação, esta retórica, teve desdobramentos concretos. Foot Hardman afirma que “ a retórica dominante necessitava antes de tudo iludir-se para tornar seus ouvintes ainda mais receptivos ao ensaio geral das ilusões.”³⁵

O sertão na Primeira República era o espaço a ser incorporado ao esforço civilizatório dos governantes brasileiros, surgindo como referência de autenticidade nacional.³⁶ Foi nesse contexto que se desencadearam as excursões científicas que buscavam “reconhecer” estas regiões, com a intenção de diagnosticar os seus males e propor soluções para eles. Muitas vezes estas expedições estiveram ligadas a projetos modernizadores, como a construção de ferrovias. “O desbravamento do sertão pode ser visto como um movimento de forte conteúdo simbólico, que acompanhou os projetos oficiais de delimitação de fronteiras, saneamento, utilização de recursos naturais, povoamento e integração econômica e política”.³⁷

³³ Apesar de não ter sido servido por grandes fluxos de imigrantes estrangeiros, o estado de Goiás recebeu grupos que desempenharam um importante papel econômico e cultural, como é o caso dos Árabes. Ver: NUNES, Heliane Prudente. A imigração árabe em Goiás. Goiânia: UFG, 2000.

³⁴ A informação, 15 de abril de 1919, p. 124.

³⁵ Hardmann, Francisco Foot. Trem-fantasma : a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva. São Paulo: Companhia das Letras, 2005. p. 91.

³⁶ LIMA, Nísia Trindade. Um sertão chamado Brasil: intelectuais e a representação geográfica da identidade nacional. Rio de Janeiro Revan: IUPERJ, UCAM 1999.

³⁷ LIMA, Nísia Trindade. Um sertão chamado Brasil: intelectuais e a representação geográfica da identidade nacional. Rio de Janeiro Revan: IUPERJ, UCAM 1999. p. 67.

Pelo que se conclui pelas colocações dos goianos da revista “A Informação Goiana”, as representações sobre o sertão que ecoavam na capital federal eram produzidas pelos homens do litoral e dos grandes centros. A visão que disseminavam era de um sertão decadente, atrasado, tomado por doenças. Era justamente contra estas visões que os representantes de Goiás se levantavam, tentando fazer notar que as condições do sertanejo não eram culpa dele, e sim do descaso das autoridades. Filhos do interior, reivindicavam para si a representação de sua terra e a proposta de caminhos para integrá-la à corrente de progresso.

O sertão estava distante dos centros decisórios. A visão que se impunha era a do litoral. Os grandes projetos iniciados no interior eram seguidos por estudiosos enviados pelo Governo Federal para analisar a viabilidade das obras segundo o seu entendimento. Eram eles que encontravam a malária no interior e levavam o seu conhecimento para o sul, como é o caso do cientista Manguinhos Astrogildo, responsável pela profilaxia da malária nos terrenos que seriam servidos pela ferrovia no norte de Goiás.³⁸ Quem estava distante dos centros decisórios, sentia-se preterido, abandonado pelo simples fato de não ser do sul. “A Informação Goiana”, em 15 de março de 1920, transcreveu trecho de um jornal paraense. O jornal ao defender o projeto da ferrovia que ligaria Belém do Pará ao Mato Grosso, passando por Goiás, dizia que o norte estava abandonado pelo simples fato de não estar no sul. A possibilidade de mudança da Capital Federal para Goiás e o avanço da Estrada de Ferro do Norte do Brasil eram as esperanças nutridas pelos paraenses:

A encampação da E. F. do Norte do Brasil e o prosseguimento dessa linha férrea até a futura Capital Federal, seria pôr-nos em contato direto com o Governo Central, fazendo palpitar com a suprema direção do país os nossos comuns interesses até hoje menoscabados, descuidados, esquecidos por esta Federação a que acidentalmente estamos filiados.³⁹

Mas tanto as páginas da “A Informação Goiana”, quanto nas das mensagens dos presidentes de província de Goiás, encontramos tentativas de afirmação de Goiás como estado em progresso onde a ferrovia incentivava o desenvolvimento da agricultura e da pecuária, onde havia uma rede de viação formada por importantes estradas de rodagem, onde o ensino se expandia e melhorava. Em cada uma das mensagens estes pontos foram incentivados, principalmente se nos focarmos na década de 1920. Ao mesmo tempo a insatisfação persistia, tanto pelo sentimento de incompreensão que sofriam por parte dos moradores de Rio de Janeiro e São Paulo, quanto pela não concretização total dos projetos de viação que deveriam servir ao Estado.

³⁸ Hardmann, Francisco Foot. Trem-fantasma : a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva. São Paulo: Companhia das Letras, 2005. p. 72.

³⁹ A Informação Goiana, 15 de março de 1920, p. 92.

CONSIDERAÇÕES FINAIS:

Voltando ao começo, a integração nacional é um projeto ainda inconcluso.

Com a década de 1920, se nos concentrarmos no caso de Goiás, pouca coisa mudou. O estado continuava pouco conhecido no Distrito Federal e São Paulo, via de regra confundido com o Mato Grosso. A integração econômica seguiu, não a passos de tartaruga, mas em uma velocidade muito mais lenta do que a desejada por seus habitantes e seus dirigentes políticos. A Primeira República prometeu a solução dos problemas do sertão, mas não conseguiu resolvê-los. Foi necessário esperar por outra mudança, pela Revolução de 1930 que colocou a questão da Marcha para o Oeste como uma de suas metas. Os sertões – pelo menos parte deles – finalmente teriam do Governo Central parte da atenção há tanto exigida.

Após 1930, nas palavras de Barsanufu Gomides Borges:

Este processo de “modernização” em Goiás, iniciado na primeira década do século, teve no novo Estado oligárquico criado em 1930 seu principal mentor interno, o qual através de sua ação política criou mecanismos institucionais e estimulou a implantação de uma infra-estrutura de transporte que favoreceram a expansão da fronteira agrícola e da economia de mercado.⁴⁰

Ainda segundo Borges, foi no Estado Novo que a política desenvolvimentista de unificação nacional inspirada na ideologia da Marcha para o Oeste, favoreceu o prolongamento da EFG até a nova capital – a cidade de Goiânia.

Mas este não foi o final da história da integração do território brasileiro, nem mesmo para o caso da região que constituía o estado de Goiás na primeira metade do século XX. Neste caso específico, esta história ainda passa pela criação do estado de Tocantins, desmembrado do norte do antigo estado de Goiás, pela construção da rodovia Belém -Brasília, entre outros projetos de grande vulto, como a Ferrovia Norte Sul.⁴¹

A história continua. Ainda há muito por fazer e regiões a serem integradas economicamente de maneira mais dinâmica, por meios de transportes mais eficazes.

REFERÊNCIAS

- ARRUDA, Gilmar. *Cidades e sertões: entre a história e a memória*. Bauru: EDUSC, 2000.
- ANTONIL, André João. *Cultura e opulência do Brasil por suas drogas e minas*. São Paulo : Edusp, 2007.

⁴⁰ BORGES, B. G. Goiás: Modernização e crise (1920- 1960). São Paulo: FFLCH/USP, 1994. (tese de doutoramento). p. 23.

⁴¹ Sobre a criação do Estado do Tocantins ver: CAVALCANTI, Maria do Espírito Santo Rosa. Tocantins. O movimento separatista do norte de Goiás 1821 – 1988. Goiânia: UCG, 1999; além de PARENTE, Temis Gomes. Fundamentos históricos do Estado do Tocantins. Goiânia: UCG, 2003.

- BLOCH, Marc. *Apologia da História ou o ofício do Historiador*. Rio de Janeiro : Jorge Zahar, 2002.
- BORGES, B. G. *Goiás: Modernização e crise (1920- 1960)*. São Paulo: FFLCH/USP, 1994. (tese de doutoramento).
- CARVALHO, José. Murilo de. *Teatro de sombras: a política imperial*. Rio de Janeiro: Editora da Revista dos Tribunais / IUPERJ, 1988.
- CAVALCANTI, Maria do Espírito Santo Rosa. *Tocantins. O movimento separatista do norte de Goiás 1821 – 1988*. Goiânia: UCG, 1999.
- CHAUL, Nasr Fayad. *Caminhos de Goiás: da construção da decadência aos limites da modernidade*. Goiânia: UFG, 1997.
- Hardmann, Francisco Foot. *Trem-fantasma : a ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.
- LIMA, Nísia Trindade. *Um sertão chamado Brasil: intelectuais e a representação geográfica da identidade nacional*. Rio de Janeiro Revan: IUPERJ, UCAM 1999. p. 23.
- KUBTSCHEK, Juscelino. *Por que construí Brasília*. Rio de Janeiro: Bloch Editores, 1975.
- MELO, Evaldo Cabral de. *O norte agrário e o império*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira: Brasília DF: INL, 1984.
- NUNES, Heliane Prudente. *A imigração árabe em Goiás*. Goiânia: UFG, 2000.
- PARENTE, Temis Gomes. *Fundamentos históricos do Estado do Tocantins*. Goiânia: UCG, 2003.
- PINTO, Adolpho Augusto. *História da viação pública em São Paulo*. Introdução e notas de Célio Debes. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo, 1977.
- QUEIRÓZ, Paulo Roberto Cimó. *Uma ferrovia entre dois mundos: A E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20*. Bauru, SP: EDUSC; Campo Grande, MS: UFMS, 2004.
- TOSI, Pedro Geraldo. *Capitais no interior. Franca e a indústria couro-calçadista*. Franca: UNESP – Franca, 2003.
- TOSI, Pedro Geraldo; FALEIROS, Rogério Naques. Nas fronteiras do capitalismo: A Mogiana e os (des)caminhos da expansão ferroviária. *Revista Lócus*, Rio de Janeiro, v. 6, n. 2, p. 111-126, 2003.
- URICOECHEA, Fernando. *O Minotauro Imperial. A burocratização do Estado Patrimonial brasileiro no século XIX*. Rio de Janeiro: DIFEL, 1978.
- VUGMAN, Gittel. *A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação 1872 – 1974: subsídios para o estudo de uma estrada de ferro paulista*. Dissertação de Mestrado. FFLCH – USP. São Paulo, 1976.

FONTES:

A Informação Goiana, 1917 – 1922;

MORAES, Joaquim de Almeida Leite. *Apontamentos de Viagem*. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

Relatório dirigido à Assembléia Legislativa Provincial de Goiás, apresentado pelo exmo. sr. dr. Joaquim de Almeida Leite Moraes em 30 de novembro de 1881.