

A Questão do Transporte Ferroviário pelo Prisma d'A Informação Goyana: “Governar é construir estradas, ou governar é educar o povo?”

*The Railway Issue Viewed Through the Prism of A
Informação Goyana: “To govern is to build roads or to
educate the people?”*

Bruno Gonçalves dos Santos

Discente do Programa de Mestrado em Território e Expressões Culturais do Cerrado da Universidade Estadual de Goiás.

brunodrops@hotmail.com

Maria de Fátima Oliveira

Pós- Doutora em História pela Universidade Federal de Goiás (Brasil). Docente do Curso de Licenciatura em História e do Programa de Mestrado em Território e Expressões Culturais do Cerrado (TECCER) da Universidade Estadual de Goiás (UEG).

proffatima@hotmail.com

SANTOS, Bruno Gonçalves, OLIVEIRA, Maria de Fátima. A Questão do Transporte Ferroviário pelo Prisma d'A Informação Goyana: “Governar é construir estradas, ou governar é educar o povo?”. *FRONTEIRAS: Journal of Social, Technological and Environmental Science*, Anápolis-Goiás, v.3, n.2, jul.-dez. 2014, p.234-249.

Resumo

No início do século XX Goiás passava por um processo de integração econômica de forma morosa. O principal fator era a precária estrutura de vias de transportes. A revista A Informação Goyana surge nesse contexto, no Rio de Janeiro com o propósito de colocar Goiás em evidência, nortear um projeto econômico com a intenção de colocá-lo em ajuste com as prioridades da economia nacional. Os mentores da revista deram especial atenção a questão do transporte ferroviário que na época seria essencial para a modernização e o desenvolvimento econômico do Estado.

Palavras-Chave: A Informação Goyana; Ferrovia; Modernização.

Abstract

In the beginning of the twentieth Century Goiás was going through a slow process of economic integration. The main reason was the poor structure of the transport routes. The magazine A Informação Goyana appears in this context, in Rio de Janeiro, in order to highlight Goiás, guide its economic project and adjust it to the national economy

priorities. The magazine mentors paid special attention to the railway issue, which was essential to the modernization and economic development of the state at that time.

Keywords: A Informação Goyana, railway, modernization.

Vias de comunicação significam contato entre os povos; significa intercâmbio de valores materiais e, principalmente, sociais; significa criação de riquezas, elevação de nível econômico e conseqüentemente do moral e do intelectual. (A Informação Goyana 1929 p. 34)¹

Os estudos sobre Goiás no início do século XX mostram que o Estado passava por um processo de integração econômica a passos lentos, com baixa capacidade de produção, fraco poder de consumo em vários setores e atividades, além de seu comércio (interno e externo) apresentar-se bastante debilitado. Nesse contexto, surge no dia 15 de agosto de 1917 no Rio de Janeiro a Revista *A Informação Goyana*, sob a direção de dois goianos, Major Henrique Silva e Dr. Americano do Brasil. A partir daí, o periódico procurou incessantemente, até meados da década de 1930, divulgar as riquezas e potencialidades do Brasil Central². Apesar d'*A Informação Goyana* estampar em seus frontispícios como sendo uma “Revista mensal, ilustrada e informativa das possibilidades econômicas do Brasil Central” seus articulistas dedicaram a maior parte de suas páginas às questões que envolviam o Estado de Goiás até o fim de sua circulação em 1935. Em linhas gerais, este veículo de comunicação procurou tornar o Estado conhecido em âmbito nacional, buscando incentivar o dinamismo para a construção de bases para o desenvolvimento da economia goiana e atrair o tão sonhado progresso para a região.

A revista é uma interessante fonte para pesquisa, pois temporalmente se situa em um contexto de grandes acontecimentos e transformações em nível internacional, nacional e regional que coincide respectivamente com os anos finais da Primeira Guerra Mundial, passando pela Revolução de 1930 e a fundação da nova capital do Estado de Goiás. Os temas abordados em suas páginas são variados, com destaque, entre outros, para a economia, educação, política, riquezas naturais, questões ambientais e para os meios de transporte. Tema este que procuraremos focar, buscando perceber as estratégias do corpo editorial do periódico para expor os problemas enfrentados no que se refere aos meios de transportes de modo geral e o transporte ferroviário em particular.

O subtítulo do presente artigo é um exemplo, que por sinal é o mesmo questionamento feito em um dos artigos da revista, no qual o autor se referia ao descontentamento diante da morosidade dos meios de transportes existentes na época. Desse modo, para a construção do

referido enunciado, usaram de duas afirmações, uma de Washington Luís, “Governar é construir estradas”, e outra de Ruy Barbosa, “Governar é educar o povo”. Tal indagação em destaque na página da revista nos faz perceber que de certo modo exprime a posição dos editores de que o investimento em construções de estradas seria mais importante que a educação, devido a alguns fatores relativos à Goiás no período, como a sua difícil situação econômica, a localização geográfica, acrescentada pela carência de meios de transportes. Apesar de não discordarem, e reconhecerem a importância da máxima de Ruy Barbosa, ao ler o artigo fica explícito que para eles a máxima mais completa e exata seria a de Washington Luís de que “Governar é construir estradas”, pois de acordo com eles as boas vias de comunicação promoveriam os intercâmbios de ideias, o que contribuiria para propiciar uma boa educação.

A nossa proposta de análise dos discursos presentes nos artigos é a de perceber as intenções que permeavam tais idéias e afirmações, pois, segundo Orlandi (2005 p.9), é necessário “Saber que não há neutralidade nem mesmo no uso mais aparente cotidiano dos signos. A entrada no simbólico é irremediável e permanente e estamos comprometidos com os sentidos e o político. Não temos como não interpretar”. Nesse sentido, é bom lembrar que o método não deve servir como um gesso para a análise, pois sempre é interessante empenhar-se sobre a dialética entre método, teoria e a fonte de pesquisa afastando-se dos formalismos. Sobre este assunto, Zicman (1985 p.100) comenta que, “Isto é ainda mais pertinente no caso da análise de artigos de Imprensa sob o risco de cairmos numa análise formal do discurso.” Portanto, a partir de uma contextualização da região no período, pautada na historiografia goiana, buscamos perceber as especificidades dos discursos contidos na revista no que se refere à questão do transporte ferroviário para Goiás.

Goiás no início do século XX

Historicamente os meios de transportes representaram um problema crucial para a economia de Goiás. Após a crise da mineração em Goiás ocorrida no final do século XVIII e início do XIX, a economia goiana foi basicamente agrária com uma deficiência acentuada na circulação monetária. Em relação a este período Chaul (1997 p. 85) comenta que através da pecuária o Estado passou por uma “lenta e progressiva, recuperação de rendas e comércio, de desenvolvimento dentro das possibilidades de Goiás”. Sendo assim, após o *boom* da mineração, os mineiros passaram a se dedicar à pecuária e agricultura, atividades que se fixaram e se desenvolveram.

Sobre Goiás no início do século XX, Bertran (1978 p. 98) comenta que o Estado passou por um processo de reintegração à economia nacional. Segundo o autor, isso ocorreu devido a dois fatores externos determinantes em 1914: a transposição da ferrovia sobre o Rio Paranaíba e o início

da primeira Guerra Mundial. Bertran expõe em números, que produtos como o arroz e o gado, por exemplo, tiveram uma alta taxa de exportação durante a Grande Guerra e baixa após o fim. Para ele, o que dificultou o escoamento de produtos de Goiás foi a distância dos importadores, pois “onerava em tal monta os produtos a venda que esses encontrariam mercado apenas em ocasiões de oferta deficitária” Bertran, (1978 p. 98), como o ocorrido durante a guerra. Além da distância, acrescenta-se a inexistência e ineficiência das vias de comunicação.

Goiás no período em foco possuía uma forte dependência da região Sudeste no setor agrário, sendo Goiás uma “reserva de acumulação primitiva para a expansão do sistema capitalista” (Oliveira & Reichstul Apud Borges 2000), e o setor industrial da região central não tinha expressão significativa e crescia devido à renda desenvolvida pelas atividades agropecuárias. Nesta conjuntura, somente a produção de gado (que se auto-transportava) se manteve organizada cumprindo o papel de atividade de mercado, sendo exportada para as regiões Centro-Sul e Norte-Nordeste do país.

Tal situação econômica regional se configurava devido à difusão e reorganização capitalista do cultivo do café na região Centro-Sul do Brasil ainda no século XIX, quando Goiás exportava gado para o mercado do Sudeste, passando a se incorporar na divisão do trabalho agrícola nacional. Ao adentrar no século XX, com o aumento da urbanização e da indústria paulista, Goiás passa a exportar além do gado, produtos agrícolas básicos para a região Sudeste. Vale ressaltar que a agropecuária, sempre esteve presente em Goiás, porém, como o ouro era o produto principal, tal atividade econômica era complementar e secundária.

A situação econômica de São Paulo teve fortes influências em Goiás e em outras regiões do país, sendo um indutor de transformações estruturais no país devido à sua crescente industrialização, exigindo que as atividades produtivas fossem reorganizadas.

Francisco de Oliveira & Henri-Philippe (Apud Borges 2000) afirmam que “O processo de divisão, partindo da indústria do Sudeste, é amplo [...] Transfere e repassa tarefas agropecuárias para outras regiões, tais como o Nordeste e o Sul, 'cria' outra região, como o Centro-Oeste [...]”. Após a mineração, Goiás se apresentava com uma grande quantidade de terras apossadas de formas legítimas e ilegítimas. A produção inicial de subsistência e a criação de gado como “carro chefe”, compunham a frente da economia goiana. Em face do contexto exposto, *A Informação Goyana* procurou meios de incentivar a modernização do território goiano com a construção de estradas de ferro para assim o colocar em uma ligação mais eficaz com os estados de forte economia.

Moraes (2002) ao tratar da modernização no Brasil no início do século XX expõe que, “O papel catalisador que a noção de civilização cumpriu para a antiga mentalidade será agora ocupado pelo conceito de modernização”. Modernizar no período era reorganizar as dinâmicas do território, além de ocupá-lo e fazê-lo possuir novos equipamentos e sistemas de engenharia. Interligar suas partes com sistemas de comunicação e construção de estradas. Ou seja, modernizar era valorizar o território.

Os mentores d’A Informação Goyana

Partimos dos pressupostos de que a revista expressava os ideais de um grupo de políticos e intelectuais sobre a região interiorana do país, e que a imprensa é rica em dados e elementos, permitindo melhor compreensão das sociedades no que tange aos acontecimentos, condições de vida, expressões culturais, política e economia. Zicman (1985 p.90) observa que, “Partimos da hipótese geral que a imprensa age sempre no campo político-ideológico”, daí a necessidade de conhecer os mentores da Revista *A Informação Goyana*.

O mensário surgiu pela vontade de dois goianos, Henrique Silva e Americano do Brasil. O Major Henrique Silva, nascido em 21 de março de 1865, goiano de Bonfim³, descendeu de uma das famílias tradicionais, a família Vicente Miguel da Silva, tendo formação militar iniciada em 1882 no Esquadrão da Cavalaria de Goiás, posteriormente ingressou na famosa Escola Militar da Praia Vermelha (RJ), onde permaneceu por um período de três anos, mas deixou o curso sem concluí-lo.

Henrique Silva foi o nome de referência para a revista, pois além de ser um dos fundadores d’*A Informação Goyana* em agosto de 1917, será o maior colaborador do periódico com 247 artigos assinados e o único presente na direção da revista até o fim de sua circulação em maio de 1935, ano de sua morte. Ele já possuía experiência no campo da imprensa, colaborando anteriormente em alguns veículos de comunicação como a revista *Brazil-Ferro-Carril*, O jornal republicano *O Paiz*, *Jornal do Comércio*, *Diário de Notícias*, *Jornal do Brazil*, entre outros, porém, após 1917 focou sua atenção n’*A Informação Goyana*.

Americano do Brasil, formado pela Faculdade de Medicina do Rio de Janeiro, foi o outro fundador da revista, com 26 artigos assinados. Além de médico, era pesquisador, professor, historiógrafo, jornalista, poeta folclorista e político. Contudo, ele foi convidado pelo então presidente do Estado de Goiás, João Alves de Castro a assumir o cargo de Secretário do Interior e Justiça de Goiás em 1918, deixando assim a direção da revista.

Americano do Brasil irá permanecer como colaborador do periódico até 1930. Entre outros colaboradores podemos citar o general e engenheiro Eduardo Sócrates, o advogado Colemar Natal e Silva, o almirante e engenheiro J. Carlos de Carvalho, o advogado e literário Vitor de Carvalho Ramos, o seu irmão escritor Hugo de Carvalho Ramos, o militar Moisés Santana, o advogado Ignacio Xavier da Silva, e o capitão e político Olegário Pinto. “Ao todo, a revista contou com a participação de 188 colaboradores; a maioria contribuiu com, no máximo dois artigos” (Nepomuceno 2003 p. 37). Como percebido, os colaboradores da revista eram pessoas que possuíam bastante influência nos circuitos culturais, sociais e políticos de Goiás e do Brasil, sendo nomes importantes para a consolidação da revista.

O grupo que, juntamente com Henrique Silva, trabalhava para manter a revista em circulação era composto majoritariamente por goianos. No início o periódico era mantido financeiramente pelos anúncios, mas estes foram escasseando a partir do ano de 1921. Quando acabaram esses recursos a revista passou a receber ajuda do governo do Estado de Goiás e por meio de doações de goianos, juntamente com os raros anúncios, e pelo próprio Henrique Silva. Como dito anteriormente, *A Informação Goyana* era editada na Capital Federal da época, circulando nos principais Estados do Brasil e no exterior.

As questões que envolviam os meios de transportes estavam sempre presentes, pois, naquele determinado momento noticiar outros fatos de grande repercussão, ou os problemas existentes em Goiás, não seria importante para comentar nas páginas, já que para seus editores o principal objetivo era divulgar as riquezas e as maravilhas presentes em Goiás, ou seja, mostrar para o cenário político da época, as potencialidades e possibilidades latentes.

Orlandi (2005 p.10) comenta que, “Saber como os discursos funcionam é colocar-se na encruzilhada de um duplo jogo da memória: o da memória institucional que estabiliza, cristaliza, e ao mesmo tempo, o da memória constituída pelo esquecimento que é o que torna possível o diferente, a ruptura, o outro.” Desse modo ocorre o jogo das palavras, mesmo das palavras que não eram impressas na revista, e como dito, o objetivo era nu, inserir Goiás no circuito econômico daquele tempo, ou seja, arrebatá-lo do isolamento econômico e colocá-lo às vistas dos leitores como um Estado próspero e promissor, e para isso os investimentos em transportes seriam fundamentais.

Quando se trata dos leitores, podemos perceber pelo histórico da revista que suas publicações se dirigiam, com linguagens próprias da economia, geografia entre outras ciências, à elite intelectual e autoridades políticas, sendo a pretensão impor um objetivo que pudesse nortear uma política econômica para Goiás.

Essas ideias foram percebidas desde a primeira edição da revista, como mostra o trecho seguinte:

O aparecimento [...] desta publicação se justifica pela [...] necessidade que havia de um órgão informativo [...] riquezas nativas do *hinterland* brasileiro – Essa vastíssima região quase desconhecida [...] e que, no entanto possui [...] fortes elementos para se incorporar as correntes progressivas das [...] prosperas zonas do país [...] Goiás ocupa o centro geométrico do Brasil, e não carece [...] de razões geográficas para representar [...] um importante papel social e econômico na grandeza futura da nossa nacionalidade (A Informação Ago/1917 p.1).

Em todas as edições da revista este propósito é claro: o esforço do grupo em divulgar suas riquezas e exuberâncias, defender Goiás de julgamentos compreendidos por eles como equivocados, e provar que Goiás era um lugar de fortes possibilidades econômicas.

O trem vem vindo

Hobsbawm (2010 p. 32) já dizia, “Tecnologicamente, a ferrovia é filha das minas e especialmente das minas de carvão do norte da Inglaterra.” A afirmação em questão sobre o surgimento das estradas de ferro remete ao contexto da revolução industrial. Iniciada na Inglaterra em meados do século XVIII que se expandiu pelo mundo a partir do século XIX. Além dessa postura racional por mais lucros, Hobsbawm expõe o fascínio do homem pelo novo, pelo moderno que foram fatores para que as ferrovias pudessem “nascer”.

A estrada de ferro, que depois da máquina a vapor, foi a maior conquista da revolução industrial, colocou em cena o poder das forças mecânicas, como uma crucial ferramenta para a expansão do capitalismo. As ferrovias, além de mudar as estruturas de produção industrial, transformaram as comunicações e os meios de transportes em geral. Sendo assim, os donos das minas perceberam que esse tipo de transporte poderia gerar lucros maiores atingindo percursos de longa distância.

Logo as ferrovias passaram a fazer parte dos planos de países como: “EUA em 1827, na França em 1828 e 1835, na Alemanha e na Bélgica em 1835 e até na Rússia em 1837” (Hobsbawm 2010 p. 32). Para esses países a ferrovia significava a vitória do homem aliado à tecnologia, ao progresso, à civilização, a um instrumento de difusão das mais diversas culturas.

Na América Latina o processo de construção ferroviária foi moroso e desigual. As estradas de ferro foram sendo introduzidas na América Latina de acordo com os interesses de grupos dominantes nacionais e estrangeiros, tendo assim um caráter de dependência econômica. Países como o Uruguai, Chile e México tiveram redes de ferrovias nacionais. Já países como o “Brasil e o Peru, construíram apenas troncos ferroviários ligando os centros produtores do interior aos portos

de exportação para o além mar, servindo assim, quase que somente às regiões produtoras e exportadoras” (Borges 1990 p. 35).

Com a expansão da lógica capitalista na América Latina, a dominação externa se intensificou, pois o capital vindo de fora custeou a industrialização da agricultura, de acordo com Borges:

O imperialismo requeria um padrão de modernização ao mesmo tempo intensivo, extensivo e exigente. Já não se tratava apenas de dar impulso e captar os resultados, mas de fornecer, juntamente com as ideias, instituições, técnicas e valores sociais, o desenvolvimento da economia, da cultura e da sociedade, tal como organizar e fazer funcionar as escolas, as empresas, o exército, o Estado etc., tudo isto em nome da “liberdade” e da livre iniciativa, ou seja, os agentes modernizadores evocam sempre os princípios da doutrina liberal burguesa como forma de perpetuar a dominação externa (Borges 1990 p. 30).

Em 1835 no período regencial, Antônio Diogo Feijó lança o primeiro plano ferroviário para o Brasil, com o intuito de melhorar as comunicações entre as regiões brasileiras e acabar com as ameaças dos movimentos separatistas que ocorriam nas Províncias, um plano político e estratégico que facilitaria a integração nacional e centralização política. O objetivo principal era ligar o “Rio de Janeiro às capitais das Províncias de Minas Gerais, Rio de Grande do Sul e Bahia” (Borges 1990 p. 36), as regiões nordeste e sul do Brasil, onde ocorriam os principais movimentos rebeldes.

Em 1852, com a nova legislação ferroviária que foi instituída pela lei nº 641 de 26 de junho⁴ do mesmo ano, começou a se efetivar a história das estradas de ferro no Brasil. Tal legislação tinha um caráter totalmente econômico, propunha a “ligação da Corte com as capitais das Províncias de Minas Gerais e São Paulo, ou seja, a ligação entre a Capital do país e as Províncias mais integradas à economia dependente” (Borges 1990 p. 41). Em consequência disso, as novas concessões de ferrovias dependiam do interesse dos grupos dominantes de cada região. Contudo, os recursos financeiros para as construções das estradas de ferro estavam garantidos para as regiões onde se encontravam os interesses de exportação. Assim as regiões Norte e Central sofriam de uma grande desvantagem em receber tais recursos, pois possuíam pouca expressão econômica e não estavam ligadas diretamente ao processo de produção agroexportador.

Em 1845 é inaugurado o primeiro trecho ferroviário do Brasil, “Com pouco mais de 14 quilômetros, que ia do porto de Mauá à estação de Fragoso. Só dois anos depois os trilhos atingiram a Serra” (Borges 1990 p. 42).

Nos anos que se seguiram, os trilhos iam sendo construídos de forma rápida rumo aos centros de produção de café mais modernos, como o Oeste de São Paulo, cuja organização cafeeira já se articulava com base na dinâmica do mercado capitalista.

O Estado brasileiro, para concretizar uma complexa rede ferroviária contraiu dívidas: “Entre 1908 e 1916, foram contraídos mais de 11 empréstimos, dos quais 6 em Londres e 5 em Paris, todos destinados à construção e manutenção da infraestrutura de transportes a serviço da economia agroexportadora” (Borges 1990 p. 46).

A algum tempo era perceptível na historiografia goiana a ideia de que em Goiás a estrada de ferro não interessava às oligarquias atreladas à antiga estrutura de produção. Segundo esta linha de pensamento, os coronéis não eram favoráveis a qualquer tipo de mudança de cunho progressista, sendo conseqüentemente contra a estrada de ferro, pois era sinal de uma nova força de transformação que ameaçaria o poder estabelecido por eles. Na produção histórica mais recente, da qual Chaul faz parte, esta ideia é refutada, tendo em vista que os trilhos impulsionariam dinâmica de exportação agropecuária, e que “os próprios coronéis tinham interesses políticos na ferrovia, pois ela era um dos meios de diferenciá-los por apostarem no desenvolvimento – uma bandeira política erguida à medida que os resultados econômicos iam surgindo” (Chaul 1997 p. 144). O surgimento de novas vilas e cidades devido à chegada dos trilhos fez com que houvesse várias transformações, mas não atraso.

A primeira vez que Goiás fez parte de um plano ferroviário, foi em 1851, através do parlamentar Paulo Cândido, que apresentou à Câmara dos Deputados do Império, um plano que vislumbrava uma grande rede nacional de ferrovias para integrar o país, um trecho dessa rede ligaria o Rio de Janeiro, Goiás e Cuiabá. No entanto, como muitos outros projetos considerados faraônicos na época não foram concretizados, pois não se adequava à realidade econômica e política do período.

Com a ascensão de Xavier Almeida ao poder no início do século XX, juntamente com os representantes goianos na Câmara dos Deputados, a ideia de concretizar as ferrovias no território goiano teve mais força. Primeiramente com reivindicações de ligar Goiás a São Paulo e Rio de Janeiro e Cuiabá. A prolongação da Estrada de Ferro Mogiana e Estrada de Ferro Oeste de Minas até o Centro Oeste também nortearam as pretensões dos grupos políticos goianos. Contudo, os goianos não conseguiam provar que Goiás possuía potencialidade econômica para realizar tal feito.

Um decreto de 16 de outubro de 1880 concedeu à Companhia Estrada de Ferro Alto Tocantins a construção de trilhos que ligariam a Vila de Catalão no sul até Palma (atual Paranã, TO) no norte, beirando às margens do Tocantins. Em um decreto de 1906, o então presidente da República Francisco de Paula Rodrigues Alves, reconheceu a ferrovia sob a denominação de Companhia Estrada de Ferro Goiás. Acatando os interesses político-econômicos mineiros, a estrada

teve que mudar o seu traçado em 1907, “obrigando a estrada a partir de Formiga, no centro da região meridional de Minas, e ir a Leopoldina, à margem do Araguaia” (Borges 1990 p. 60).

A Estrada de Ferro Goiás no início era denominada de Estrada de Ferro Alto Tocantins e tinha como propósito ligar a região do Sul de Goiás ao Norte do Estado. As divergências entre Goiás e Minas foram resultados naturais de contexto político do Estado oligárquico da Primeira República, e a ausência de um planejamento de cunho nacional que pudesse ultrapassar os interesses regionais. O Estado Nacional que servia aos interesses da economia agroexportadora, reservava a maior parte dos recursos das ferrovias para as regiões onde se encontravam as maiores forças políticas, no caso Minas e São Paulo.

Seguiram assim as disputas entre mineiros e goianos, num jogo de “cabo de guerra”, em que cada um dos lados queria “puxar” para si os trilhos. O primeiro trem a passar sobre os trilhos do sudeste rumo a Goiás foi em 15 de agosto de 1912. O trecho ferroviário entre Catalão e Formiga que colocaria Goiás em contato com o Rio de Janeiro foi concluído depois de 1940.

A Informação Goyana e a ferrovia.

Sobre a Estrada de Ferro Goiás, Henrique Silva e seus colaboradores faziam severas críticas sobre o processo de construção, deixando evidente o confronto de interesses entre mineiros e goianos pela estrada de ferro, como mostra o artigo abaixo intitulado *Estrada de Ferro Goyaz*:

[...] seguiu para Formiga o engenheiro chefe da construção da Estrada de Ferro de Goiás, Dr. Antônio Gravatá, acompanhado de seus auxiliares, afim de atacar com energia a conclusão da linha entre Salitre e Patrocínio, dando começo a construção das respectivas estações. É pensamento daquele engenheiro fazer com que a inauguração oficial do tráfego até aquela cidade seja feita de 90 dias. Em seguida será atacada a construção do trecho de 70 quilômetros entre Patrocínio e o quilômetro 432. Note o leitor que escrevemos Estrada de Ferro Goiás e não Estrada de Ferro de Goiás – por isso que de Goiás a malfadada via-férrea só tem o nome. De Minas Gerais, ou, mais propriamente, de ligação de Belo Horizonte às localidades do Triângulo Mineiro já beneficiadas por estradas de ferro é que ela tem sido e continua a ser [...] (A Informação... mar 1918 p. 96).

As críticas são recorrentes, como nesta outra publicação assinada por J. Moutinho que se refere à mudança inicial da matriz da Estrada de Ferro Goiás que seguiria o traçado Formiga – Catalão – Cidade de Goiás – Araguaia. Porém, no Triângulo Mineiro circulavam jornais comentando do desvio dos trilhos para Araguari:

[...] surgem por aí, de quando em vez, projetos nesse sentido, mas, ao serem postos em execução, são logo modificados na sua parte essencial, graças a tramoia da malsinada politicalha que nos infesta. As projetadas linhas de penetração transformam-se em breve em estradas de ferro de favores, ramificando-se para lugarejos onde os “chefetes” da zona assentaram a sua taba imperial. As estradas de ferro de penetração únicas capazes de abrir para o Brasil um futuro de grandezas que todos lhe desejamos, têm sido tentadas em nosso país, sem, contudo, produzir bons frutos, e isso, porque, como dissemos, as influencias

políticas sertanejas quebram-lhes o traçado primitivo, obrigando-as a ziguezaguear macabramente pelas suas fazendolas e terras desertas, provando assim aos engenheiros construtores que o caminho mais curto de um ponto a outro é a linha quebrada. [...] (A Informação... abr 1918 p. 96).

As citações acima são exemplos das disputas de interesses entre a elite goiana e mineira que se dissentiam quando o assunto era a Estrada de Ferro Goiás. Os goianos manifestavam que os mineiros olhavam apenas o lado deles para o enriquecimento da região, e os mineiros não viam vantagem em estender a estrada até Catalão.

De forma solene passou “o primeiro trem sobre a estrutura metálica, com um carregamento de trilhos testando a solidez da obra e para dar continuidade ao prolongamento da estrada [...]”. (Borges 1990 p. 67). O trecho se refere à travessia do trem sobre o Rio Paranaíba que fazia parte efetiva do ramal iniciado em 1909, que ia de Araguari à Catalão tendo uma extensão total de 54 km, marcando a efetiva penetração da estrada de ferro em solo goiano.

O trecho da estrada de ferro entre Araguari e Roncador, que correspondia à etapa inicial da concretização da estrada de ferro em Goiás, foi efetivada em um tempo curto, devido a topografia e as condições técnicas de construção favoráveis, tendo poucos trechos construídos com dificuldade.

No ano de 1915 devido às dificuldades financeiras, irregularidades nos contratos, interesses políticos de Minas Gerais e conflitos armados fizeram com que as obras da Estrada Ferro Goiás se paralisassem.

Diante de tantos problemas, trechos em péssimo estado, e interrupções, em 1920 o Governo Federal por decreto, encampou as construções da ferrovia, ficando assim a cargo da União a continuação da construção dos trilhos.

Com a chegada dos trilhos em Goiás, no início do século XX a pecuária permaneceu como a mais importante atividade econômica, contudo o setor agrícola que até então estava em uma posição subsidiária da atividade pecuária, começou crescer paulatinamente a partir dessa época. Goiás na condição de produtor e fornecedor de matérias-primas e produtos agropecuários se introduzia no processo de expansão da economia capitalista.

Os operários da Estrada de Ferro na sua maioria eram provenientes do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais, onde já possuíam certa experiência para tal empreitada. Operários da região e de outros Estados realizavam o trabalho rústico, enquanto operários estrangeiros faziam parte do quadro de trabalhadores de mão de obra qualificada. Borges (1990) explicita que dados mais precisos sobre esses trabalhadores não é possível de se obter, devido ao fato da pouca importância que se dava aos trabalhadores nos relatórios da diretoria da Estrada de Ferro Goiás.

Tendo em vista que os trilhos e as rodovias em Goiás se desenvolveram nas regiões centrais e sul do Estado, o norte goiano permaneceu isolado e carente de transportes terrestres, dependendo quase que exclusivamente das vias fluviais, assim justifica-se expor alguns comentários sobre o tema que apesar de não ser mais abordado que as ferrovias também foi uma tônica nas páginas da revista.

Foram tratados dos problemas e das possibilidades de exploração nos rios, tendo como principais o Rio Tocantins, Araguaia e o Paranaíba. Um artigo no primeiro ano de circulação da revista, assinado por Ayres da Silva, revela que a própria natureza poderia facilitar as vias de comunicação através dos rios:

Se um problema existe que, sobre todos os outros, deve merecer a atenção, não já dos goianos, mas dos brasileiros em geral, este problema é o de transportes. A natureza, mimoseando-nos com uma terra riquíssima, tratou imediatamente, como que desejando aguçar nossa atividade, de bordar o território de nosso país de encantos e de recursos econômicos incontáveis, de um sistema hidrográfico como não há outro no mundo. [...] (A Informação... out 1917 p. 33).

As palavras de exaltação sobre os rios de Goiás eram necessárias para atrair investimentos para uma possível rede de navegação que serviria como meio de transportes e principalmente para explorar tais rios. Quando estudos de profissionais da área cogitavam a hipótese de se tornar algum rio da região em um meio de transportes eficaz a revista logo tratava de tornar isso público:

Chamamos a atenção dos geógrafos e mais estudiosos das coisas do Brasil Central para este recente trabalho de exploração científica do grande rio que limita Goiás e Minas: [...] O Paranaíba é o coletor de todas as águas que vêm do planalto central conduzindo, portanto, em si uma imensidade de águas, circunstância que favorece a navegabilidade do rio. Esta possibilidade é de suma importância econômica, é a chave para o desenvolvimento e progresso seguro das mais ricas regiões que até agora, devido a absoluta falta de meios de transportes ficaram estacionadas. O solo exuberantemente fértil que margeia os barrancos do rio ainda se acha em quase sua totalidade em estado virgem e onde podia haver a mais rica cultura produtiva do país [...] (A Informação... nov 1917 p. 36).

Tal trecho é uma parte de um relatório do engenheiro Carlos Hass, que foi dividido em três partes, em que cada parte foi publicada em três números da revista. Apesar do cunho jactante, percebe-se nos trechos acima uma linguagem técnica voltada para especialistas. A influência positivista proporcionava subsídios teóricos e científicos, para que eles pudessem associar aos seus interesses econômicos e políticos em relação a natureza.

Sobre os rios Araguaia e Tocantins a campanha era recorrente, contendo artigos com trechos de projetos de leis que eram apresentados a Câmara dos Deputados com o objetivo de beneficiar o interior do país através das navegações desses rios, por exemplo:

À Câmara dos Deputados foi apresentado o seguinte projeto de lei: Art 1.º É o Sr. Presidente da República autorizado a: a) auxiliar a cada um dos Estados de Goiás e Pará

com a importância de duzentos contos de réis para a desobstrução e limpeza das zonas encachoeiradas dos rios Tocantins e Araguaia;[...] (A Informação... jun 1920 p. 131).

Para não fugir à regra há muitos artigos recheado de dados e exaltando a beleza dos rios:

O Araguaia que no dizer de Henrique Silva é um dom de Goiás, como o Nilo o e do Egito, aguarda da Providência o favor que o Senado brasileiro lhe poderia fazer se quisesse restabelecer-lhe a navegação a vapor, de acordo com o projeto retido naquela casa do Congresso. [...] (A Informação... mai 1925 p.73).

Além dos rios supracitados a revista também possui artigos a respeito do Rio das Mortes, também conhecido como Rio Manso no Mato Grosso, Rio do Sono no atual Estado do Tocantins, e sobre o Rio Vermelho. Normalmente eram publicados em forma de relatórios feitos pelos navegadores. De acordo com o prisma científico que influenciou Henrique Silva, o mundo social, não podia ser pensando separadamente do mundo físico e natural.

Apesar dos artigos sobre os rios, as ferrovias irão ocupar maior destaque no que diz respeito à transportes, pois naquele momento era sinônimo de modernização. Dos 242 artigos tendo os transportes como tema, 78⁵ são artigos que tratam diretamente sobre ferrovias.

Segundo Borges (2000), A ferrovia “foi a primeira via de transporte moderna a reduzir tempo e espaço entre o território goiano e os mercados do Sudeste”. Os trilhos possibilitaram que Goiás fosse inserido na economia regional na dinâmica capitalista. O grupo responsável pela *A Informação Goyana*, baseando-se nos ideais evolucionistas e de progresso, acreditava que para Goiás superar a condição de atraso, deveria cumprir alguns pontos básicos para o crescimento econômico, e o ponto inicial seria uma forte estrutura de comunicação e transportes. Já nas primeiras edições da revista, o assunto sobre as ferrovias era comentado pela revista. A terceira edição lançada em outubro de 1917 contava com um artigo ocupando uma página inteira sobre a Estrada de Ferro Goiás. Em um trecho desse artigo Henrique Silva comentava:

O traçado primitivo desta malfadada via-férrea de Formiga em Minas, era o que fosse ter a Leopoldina, á margem do Araguaia, em Goiás. Por um decreto de 1907, presidência Affonso Penna, foi o encargo da Companhia Estrada de Ferro Goiás agravando com a cláusula da construção de um ramal para Uberaba, na extensão de 982, km. 420. Para a execução do contrato a Companhia E. de F. Goiás já havia levantado um empréstimo do valor nominal de 25.000.000 de francos a juros de 5% ao ano e amortização em 90 anos, e depositado em diversas parcelas a soma de 7.500:000\$000, ouro, nos termos do contrato então em vigor. Com estes recursos foi iniciada a construção em Formiga; mas quando já se achava aberto ao transito publico até o quilômetro 61 e em construção adiantada até o quilômetro 126, veio o decreto que modificou o regimento da garantia de juros estabelecido no contrato anterior, passando a estrada a ser construída por empreitada e conta do Governo [...] (A Informação... out 1917 p. 23).

Henrique Silva possuía um conhecimento profundo das negociações e acompanhava com afinco o processo de construção da Estrada de Ferro Goiás, tendo em vista que tal obra acabaria com a precariedade da economia goiana, pois essa grandiosa obra atenderia às necessidades de

escoamento de sua produção. A Estrada de Ferro Goiás desde seu início colaborou particularmente para desenvolver o comércio goiano. Seus trilhos acentuaram o intercâmbio goiano com o Triângulo Mineiro e começaram outros com São Paulo e Norte de Minas.

Os colaboradores então se viam na obrigação de lutar pela construção de ferrovia em Goiás, sendo que *A Informação Goyana* incansavelmente nunca cessou de reivindicar nas suas páginas tais melhorias, e também propostas conciliadoras para a construção, como podemos notar em um trecho de um artigo intitulado Estrada de Ferro Goiás:

Prosseguindo nas considerações que fiz sobre esta ferrovia, ironicamente batizada com o nome do meu caro Estado e que vive sendo disputada em zona mineira, por interesses em choque, venho lembrar uma solução conciliatória, capaz de agradar a todos, sem criar descontentes, nem dificuldades ao Senhor Ministro da Viação. Optar pela mudança do traçado, como pleiteia Araguari, seria um ato, além de iníquo, lesivo aos cofres públicos, por importar franco favoritismo á Companhia obrigada a receber, por quilômetro de linha construída em condições menos favoráveis, uma certa quantia que ela quer embolsar pelo do novo traçado, de construção facilíma e barata, incidente em campo limpo e pouco acidentado.[...] (A Informação... mai 1919 p. 133).

Dessa forma, a revista irá colocar em evidência os problemas dos trilhos em Goiás durante todos os anos de sua circulação. A revista expôs e debateu uma gama de temas, com o propósito de angariar subsídios e simpatizantes para as várias campanhas que ela propôs, mas a questão da estrada de ferro mereceu atenção especial, como prioridade nos discursos e debates acirrados pelo seu estabelecimento como principal via de comunicação da região.

Considerações finais

A proposta da revista de propagar a ideia de implantar os trilhos em Goiás ultrapassava o objetivo de atender as demandas de São Paulo e Minas gerais. Ela almejava a integração regional para tornar o Estado participante ativo das dinâmicas político-econômicas pautadas nas lógicas capitalistas de mercado.

A análise do conteúdo da revista, no que se refere à questão do transporte ferroviário, não tem a pretensão de encontrar um sentido verdadeiro, mas refletir sobre as ideologias colocadas implícitas e explicitamente no periódico, que em sua materialidade linguística e histórica possui um real sentido. De acordo com Orlandi (2005) “A própria língua funciona ideologicamente, tendo em sua materialidade esse jogo”. Os ideais se materializavam na linguagem, que pautada no cientificismo e no progresso, procurou integrar o sertão ao litoral em busca da modernização. A revista, enquanto sujeito discursivo, ao expor e debater determinado tema atribuída uma identidade para Goiás.

Os mentores d'A *Informação Goyana* tinham uma consciência clara e generalizada da importância da ferrovia como elemento fundador para a tão sonhada valorização e modernização de Goiás e o defendiam veementemente através de um discurso na imprensa no intento de promover maior dinamismo para a sua concretização. Embora percebamos que os fundadores acreditassem como Ruy Barbosa na importância da educação popular como base para o desenvolvimento econômico, pelos discursos promovidos na revista fica mais evidente a defesa em prol do investimento em estradas como ponto de apoio para o desenvolvimento da educação, e consequentemente para o progresso econômico de Goiás e do Brasil Central.

Agradecimentos

Agência de fomento: Programa de Bolsas da Universidade Estadual de Goiás.

Notas

¹ Para melhor compreensão é utilizada a grafia atualizada para as citações da Revista A *Informação Goyana*.

² De acordo com os responsáveis pela revista o Brasil Central compreendia: “Minas, Goyaz, Mato Grosso, Oeste de São Paulo e os altos sertões da Bahia, Piauí e Maranhão” (A *Informação Goyana* fev 1918 p.82).

³ Bonfim, atual cidade de Silvânia em Goiás.

⁴ Esta lei autorizava o Governo a conceder a uma ou mais companhias a construção total ou parcial de um caminho de ferro que, partindo do Município da Corte, fosse terminar nos pontos das Províncias de Minas Gerais e S. Paulo, seguindo o que fosse mais conveniente.

⁵ Além dos artigos, a revista possuía em cada publicação, espaço para “notas e informações” que também tratavam sobre as ferrovias e não estão inclusos nesta contagem.

Referências

A *Informação Goyana* 1917/1935. Rio de Janeiro, (Digitalizado).

Bertran P 1978. *Formação Econômica de Goiás*. Goiânia, Oriente.

Borges BG 1990. *O Despertar dos Dormentes; estudo sobre a Estrada de Ferro Goiás e seu papel nas transformações das estruturas regionais: 1909 – 1922*. Goiânia, Cegraf.

Borges BG 2000. *Goiás nos Quadros da Economia Nacional: 1930-1960*. Goiânia, Editora da UFG.

Chaul NNF 1997. *Caminhos de Goiás: da construção da decadência aos limites da modernidade*. Goiânia, Ed da UFG, 247 p.

Hobsbawm EJ 2010. *A Era das Revoluções: 1789-1848*. Ed. SP: Paz e Terra.

Moraes ACR 2002. *Território e História no Brasil*. São Paulo, Hucitec 200 p.

Nepomuceno MA 2003. *O papel político-educativo de A Informação Goyana na construção da nacionalidade*. Goiânia. Ed. UFG. 186 p.

Orlandi PE 2005. *Análise do discurso: princípios e procedimentos*. Campinas, SP, Pontes.

Bruno Gonçalves dos Santos; Maria de Fátima Oliveira

Zicman RB 1985. *História através da imprensa – Algumas considerações metodológicas*. In: *História e historiografia: Contribuições e Debates*. PUC São Paulo. Programa de estudos pós-graduados em história. Departamento de história. São Paulo. EDUC.