

CAMINHANDO NOS TRILHOS DA OCUPAÇÃO ECONÔMICA DE GOIÁS

*Luís Antônio Estevam¹
Paulo Borges Campos Jr²*

RESUMO

O artigo em questão apresenta uma análise do estado de Goiás, a partir de uma revisão bibliográfica, desde o seu processo inicial de formação econômica, na primeira metade do século XVIII, até a chegada da estrada de ferro em seu território, nos primeiros anos do século XX. Faz destaque para as transformações econômicas, resultantes desse novo meio de transporte na região. Como resultados foram observados que os trilhos em Goiás serviram como instrumentos de expansão da agropecuária e do comércio regional e interregional, dentro da chamada frente pioneira, porém inseridos no contexto de uma modernização dita conservadora.

PALAVRAS-CHAVES

Economia, Estrada de Ferro, Expansão, Frentes, Fronteiras.

INTRODUÇÃO

Um dos grandes desafios da economia goiana durante todo o seu processo de formação, acontecido a partir da primeira metade do século XVIII, foi o de romper os limites do seu isolamento, face de sua distância do litoral, na direção de se colaborar com a ampliação dos limites de seus mercados econômicos. Prevalencia à época uma economia mineral, onde o ouro representava o principal produto explorado, dentro de um sistema no qual se fazia presente uma relação metrópole-colônia, Portugal - Brasil.

No século XIX, com a crise da economia mineradora, em Goiás ampliam-se as conseqüências danosas desse quadro de solidão, o que provocou uma situação econômica identificada com as atividades de subsistência, onde a pecuária e a agricultura exerciam um papel destaque, com alguma vantagem para o gado bovino que se autotransportava e

¹ Economista, Doutor em Economia pela UNICAMP e professor da PUC-GO.

² Economista, Mestre em História, bolsista da CAPES e doutorando em Ciências Ambientais na UFG.

conseguiu atingir outros centros de consumo. A produção agrícola era o resultado de exploração em regime familiar, com baixa produtividade, de manejo extensivo e técnicas danosas ao meio ambiente que em pouco tempo entrou em processo de exaustão, segundo Borges (2000).

O quadro de isolamento de Goiás, não apenas econômico, mas também político e social, começa a se modificar com a chegada dos trilhos da Estrada de Ferro Goiás, nos primeiros anos do século XX, resultado das mudanças ocorridas na região centro-sul do Brasil, tais como a marcha do café, a industrialização e a urbanização brasileira. Colaborando com tal afirmação, Borges (1990) diz que as condições sócio-econômicas de Goiás começam a se modificar nas primeiras décadas do século passado, como resultado das próprias transformações econômicas do país.

Nesse primeiro momento da formação econômica goiana, houve certa acomodação da agropecuária na fazenda local que, segundo Estevam (1998), era uma atividade tradicional que conseguiu sobreviver, mesmo após o declínio da extração aurífera no território, deixando rastros de fazendas tradicionais, muitas até hoje ainda presentes na estrutura rural do espaço goiano.

Em um segundo momento, no final do século XIX e início do XX, aconteceu uma expansão mercantil da agropecuária, principalmente na produção de alimentos para o mercado nacional. Assim, ocorre uma integração da fronteira com o centro dinâmico de São Paulo, facilitada e condicionada fortemente pelos trilhos da estrada de ferro, nos primeiros anos do século XX quando os trilhos começam a serpentear o território de Goiás, chegando em 1913 na cidade goiana de Goiandira, um dos marcos iniciais destas alterações significativas dos meios de transportes locais.

A abordagem deste artigo concentra-se, principalmente, no momento da expansão agropecuária em Goiás, condicionada pelos trilhos da estrada de ferro, a partir do início do século XX, na região sudeste de seu território, e as transformações ocorridas nesta região com a chegada desse meio de transporte, enquanto frente pioneira na visão do sociólogo José de Souza Martins.

1. A ocupação econômica de Goiás no século XVIII

1.1- A economia do ouro

Goiás se insere na economia colonial brasileira, a partir da primeira metade do século XVIII, dentro da chamada economia mineral, com

especial destaque para a exploração do ouro de aluvião, principalmente nas regiões da Serra Dourada e dos Pirineus. Portanto, o primeiro momento de grande importância econômica para Goiás, foi a mineração aurífera, principalmente explorada ao longo dos cursos d'água desta região.

Bartolomeu Bueno da Silva Filho, o filho do Anhanguera, conhecido bandeirante paulista e como sendo o descobridor das terras goianas, pediu permissão ao rei de Portugal para organização uma bandeira que pudesse vir a Goiás em busca das minas de ouro deste território. Para Chaul (1997), em 1722, Bartolomeu Bueno, depois de 6 meses de viagem, chegou ao sertão goiano, onde vinha pela terceira vez. Em 1726, o então Anhanguera funda, às margens do Rio Vermelho, o Arraial de Sant'Ana, mais tarde Vila Boa, que posteriormente veio a ser a futura capital da Capitania de Goiás.

Em razão do grande distanciamento do litoral, a agricultura e a pecuária goianas caminharam juntas com a exploração do ouro, embora esta última tenha sido, à época, o centro motor da atividade econômica local. Todas as energias eram direcionadas para a produção aurífera, sem se importar com os demais produtos que poderiam ser importados de outras capitanias brasileiras. Nesta direção, Palacín e Moraes (1989) afirmam que o baixo desenvolvimento da lavoura e da pecuária em Goiás, nos primeiros 50 anos da mineração de ouro, pode ser explicado pelo fato de que todos os esforços deveriam se concentrar na mineração.

A mineração de ouro em Goiás era de aluvião, onde esse metal precioso encontrava-se misturado com cascalho, dentro do leito dos cursos d'água locais. Em razão das técnicas rudimentares empregadas nessa atividade, ela veio a se esgotar com relativa rapidez, com pouco mais de 50 anos de apogeu. Já partir da segunda metade do século XVIII, a produção mineral goiana diminui sensivelmente, levando a Capitania de Goiás a um quadro de profunda pobreza. Conforme afirmam Palacín, Garcia e Amado (1995), no início da década de 1760, principalmente após 1770, o ouro entrou em decadência, progressivamente, provocando nesta região uma situação de depressão e, em certas áreas, uma miséria absoluta, resultando numa economia de auto sustento.

A crise da economia do ouro em Goiás resultou em uma mudança expressiva nos aspectos populacionais, sociais e econômicos daquela região. A visão de uma riqueza fácil e rápida que esse metal dourado proporcionava a todos, foi substituída pela pecuária e pela agricultura as quais não apresentavam uma perspectiva de abundância num prazo curto.

Ao mesmo tempo, a população local diminuiu, levando várias cidades ao desaparecimento, sendo tudo acompanhado de uma predominante ruralização das atividades gerais da capitania goiana já no final do século XVIII.

O chamado Século do ouro no Brasil foi o grande responsável pela ocupação desse território, principalmente na sua parte central, uma vez nos primeiros séculos da colonização brasileira todos os esforços da Metrópole portuguesa se faziam na direção do litoral, esquecendo-se dessa região do sertão. Entre os séculos XVII e o XVIII, a população do Brasil aumentou 9,4 vezes, passando de 350.000 para 3.300.000 habitantes, sendo que, boa parte dessa expansão populacional foi paga com a riqueza advinda do ouro, segundo Palacín e Moraes (1989).

1.2 - A pecuária extensiva

A presença de gado bovino em Goiás, remonta o período pouco posterior à mineração do ouro nessas terras, tendo em sua origem os currais da região do Rio São Francisco, no interior do nordeste brasileiro. A pecuária goiana do século XVIII caracterizou-se por pequenas pastagens, voltada essencialmente para a sobrevivência da população, localizada em núcleos de criação, sendo um expressivo fator de ocupação econômica da região, porém exercendo essa atividade afastada das minas, afim de não comprometer os esforços de tal empreendimento.

A maior parte do rebanho bovino goiano estava localizada na região norte do território, ocupando, paralelamente à exploração da atividade aurífera, uma importância singular na economia nortense, pois, diferente do que ocorria na região sul de Goiás, ali o ouro não era a principal riqueza, sendo apenas uma parte da renda daquela população. Para Salles (1992), a produção de ouro no norte goiano nunca foi expressiva. Desde 1754, ela jamais excedeu à metade da extração deste metal precioso da parte sul de Goiás, justificando, portanto, a presença marcante de uma pecuária naquela localidade.

Os resultados econômicos e financeiros da atividade pecuária goiana, durante a economia do ouro no século XVIII, eram pouco expressivos, principalmente em razão de seus elevados custos de produção e do limitado mercado consumidor interno, o que, de certa forma, acabava por inibir a expansão dessa atividade na região. Para Palacín et al (1995) o gado garantia uma renda aos fazendeiros, mas propiciava lucros

compensadores, pois o sal para a alimentação dos animais, era muito caro, e os mercados consumidores ficavam distantes.

1.3 - Uma agricultura de subsistência em Goiás

A agricultura goiana nos séculos XVIII e XIX foi considerada uma atividade marginal à mineração e, posteriormente, à pecuária, sendo compreendida como de subsistência, gerando pouco excedentes, em razão, principalmente, da ausência de um sistema viário adequado que pudessem leva-la até outros centros consumidores, aliado a um inexpressivo mercado consumidor interno, além de outras dificuldades como a falta de capacidade de armazenamento de seus produtos.

Com o aumento da população goiana em razão da expansão das atividades mineradoras na região, acabou-se demandando um incremento nos níveis de produção de alimentos. Assim, mesmo com técnicas rudimentares e bastante arcaicas, a agricultura local cumpriu uma tarefa importante na época da mineração em Goiás, fornecendo comida aos seus habitantes:

A crise alimentar, decorrente do aumento populacional constante e da irregularidade nos abastecimentos, impeliu à formação de lavouras, que com o correr do tempo passaram a coexistir com as atividades mineradoras. (SALLES, 1992, p. 63)

Embora proibida por vários anos pela Coroa Portuguesa, o plantio de cana-de-açúcar em Goiás, durante o século XVIII, serviu de matéria-prima básica dos engenhos locais, na direção de se produzir açúcar, rapadura e, principalmente, o aguardente que era muito usado pelos negros escravos em seus insalubre e perigosos trabalhos nas minas goianas, além do restante da população goiana que tinha nesse vício uma das raras formas de diversão e lazer.

Apesar das demandas locais por alimentos, as atividades goianas identificadas com a agropecuária, nos anos do período colonial brasileiro, pouco representaram para a economia de Goiás, quando se comparada com o fausto e com a riqueza, breve mais presente, do ouro nesta região. Somente no final do século XIX, com as relações comerciais de Goiás com o conhecido sertão da farinha podre ou Triângulo mineiro que recebeu em Uberaba os trilhos da Mogiana, e com a chegada dos trilhos da Estrada de Ferro em Goiás, nos primeiros anos do século XX, é que a pecuária e a agricultura goiana passam a se destacar, não apenas no mercado interno, mas também em outros mercados do país.

1.4 - O comércio local

As atividades comerciais em Goiás nos anos da mineração, caracterizadas pelo varejo, durante o século XVIII, estiveram sempre diretamente relacionadas às dinâmicas econômicas da exploração do ouro nesta região, na busca constante de atender as demandas da população para aqueles produtos os quais não podiam ser supridos pela pecuária e agricultura locais, porém pouco se desenvolveram, mostrando-se acanhadas e com reduzido número de estabelecimentos. Por outro lado, aquelas atividades identificadas com a importação de gêneros os quais não eram produzidos nessa região, foram expressivas, resultando no aparecimento de grandes fortunas locais.

O comércio varejista mostrou-se acanhado, reduzido a poucas lojas, vendas, boticas e tabernas. Contudo, o conjunto do comércio ligado às exportações e, principalmente, às importações foi expressivo, funcionando como fonte de acumulação de capital tão importante quanto a mineração.

(PALACÍN et al, 1995, p. 86)

Diante do isolamento geográfico e econômico que persistia nesta região, as atividades do comércio interno de Goiás eram realizadas de forma precária e insuficientes. Os comerciantes aqui situados, careciam dos capitais necessários ao seu processo de ampliação, sendo que grande parte das transações ocorriam, através do escambo ou de operações a crédito as quais dependiam do desempenho da mineração, da venda do gado ou de uma boa colheita. Para Salles (1995), grande parte do comércio goiano era realizado através de consignação, em razão do pouco capital existente.

Os principais artigos comercializados nos arraiais de Goiás à época eram aqueles com uma estreita relação com a agricultura local. Arroz, milho, mandioca, feijão, mamona, fumo, dentre outros, situavam-se dentro de um rol dos produtos mais transacionados na região. Por outro lado, aquelas mercadorias as quais demandavam um certo nível de industrialização, de agregação de valor, e que, conseqüentemente, resultariam numa ampliação das riquezas e das rendas goianas, de acordo com Salles (1992), não foram aqui produzidas, sendo importadas de outras capitânicas e até mesmo de outros países, a preços elevadíssimos.

2. A economia goiana no século XIX

2.1 - Ciclo do gado

No final do século XVIII, a maioria da população, então identificada com a exploração da atividade mineradora de ouro, vai se dedicar à economia agropecuária, com grande destaque para a criação de gado bovino, aproveitando as grandes extensões de terras de Goiás e a existência de pastagens naturais no sertão goiano e praticando uma agricultura que se caracterizou pela subsistência.

A produção pecuária de Goiás era resultado de uma baixa produtividade, face aos limitados recursos financeiros desses produtores rurais, aliados a um pequeno mercado consumidor interno e a falta de mão-de-obra na região. A expansão desta atividade acabou por gerar então um incremento significativo na população local, principalmente na segunda metade do século XIX, com a presença de migrantes de outras localidades do Brasil e o aparecimento de novos centros urbanos locais, tais como Mineiros, Jataí, Rio Verde, Caiapônia, Quirinópolis que hoje se despontam no cenário econômico de Goiás como importantes regiões produtoras de gado e de grãos. Segundo Palacín e Moraes (1989), diversas migrantes chegavam a Goiás oriundas do Pará, do Maranhão, da Bahia, de Minas, povoando os inóspitos sertões.

O tempo das transformações em Goiás começou a despontar somente no último quartel do século XIX, quando a economia paulista incorporou áreas limítrofes ao seu processo de acumulação. De acordo com Estevam (1998), um dos veículos foi a Mogiana que ingressou em territórios fora da região paulista transportando produtos manufaturados, alimentos e matérias primas. Esta ferrovia atingiu o Triângulo Mineiro, Uberaba (1889), Uberlândia (1895) e Araguari (1896); e acarretou modificações para o sul de Goiás.

Parte substancial dos recursos regionais advinha das exportações de gado e mesmo que não houvesse sonegação a situação da bovinocultura goiana não era promissora, pois, de Goiás até o centro consumidor em São Paulo, várias funções eram desempenhadas na cria, engorda e abate dos bovinos, perfazendo amplo e prolongado esquema nas fases de comercialização dos rebanhos.

No esquema tradicional de comercialização, os goianos vendiam bezerros, produzidos em caráter extensivo, que eram engordados principalmente pelos invernistas do Triângulo e, somente depois, negociados

nos centros consumidores. Na divisão regional do trabalho, a primeira fase era desenvolvida nas regiões sul de Goiás e Mato Grosso; na segunda fase, os invernistas triangulinos compravam o rebanho jovem nestas regiões e cuidavam da tarefa de recria, quando então o revendiam para o sul de Minas e para a cidade Barretos em São Paulo.

2.2 - A produção agrícola goiana

A economia agrícola goiana nos anos do século XIX continuava presa aos mesmos estrangulamentos que a levaram no século XVIII a ser uma atividade, basicamente, de subsistência, atendendo apenas ao consumo local, sendo desprovida de técnicas e do capital necessário à sua ampla expansão. O limitado mercado consumidor, as ausências de uma infraestrutura de armazenamento e a inexistência de um sistema de transporte que pudesse levar a produção agrícola a outros mercados consumidores continuavam a asfixiar esta atividade no território goiano, limitando assim as possibilidades de crescimento da economia local. Chaul (1997) afirma que a agricultura goiana se caracterizava pela subsistência, utilizando-se de processos rudimentares e carentes de capitais.

Foi apenas nos primeiros anos do século XX que a agricultura em Goiás passou a ocupar o seu devido espaço na economia regional, particularmente em suas regiões sul e sudoeste, com forte destaque para a produção de arroz, a qual aproveitava as regiões de matas, onde a fertilidade das terras era mais elevada, aliados aos baixos custos de produção que essa cultura exigia. Portanto, o quadro da atividade agrícola local começou então a se alterar com a chegada dos primeiros trilhos da ferrovia em território goiano, fruto da necessidade do sudeste brasileiro de incorporar Goiás em sua economia, tanto como mercado consumidor para seus produtos, basicamente, os industrializados, como importante fornecedor de alimentos, grãos e carnes, e de matérias-primas.

2.3 - As atividades comerciais na região

A crise da economia mineradora em Goiás, no final do século XVIII e início do século XIX, resultou em uma diminuição significativa dos fluxos de comércio na região. Boa parte da população local se dispersou para outras áreas do Brasil ou buscou sobrevivência na zona rural. Diversas cidades, ou apenas entendidas como simples aglomerados

urbanos, desapareceram ou diminuíram sensivelmente suas populações, tudo isto afetando o mercado consumidor do território goiano, com reflexos nas atividades comerciais.

Logo, Palacín e Moraes (1989), afirmam que nascia à época uma economia com poucas trocas comerciais, de predominância agrária, fechada, de subsistência e que produziam poucos excedentes voltados para a compra de gêneros considerados como essências.

Diante desse quadro, o Triângulo mineiro passou a exercer amplo domínio comercial sobre o sul do território goiano, na segunda metade do século XIX; produtos agrícolas, principalmente arroz, passaram a ser beneficiados em Minas Gerais, possibilitando a montagem de um esquema especulativo calcado nos estoques de produtos goianos e mato-grossenses, controlados econômica e geograficamente pelo gargalo do Triângulo Mineiro. De acordo com Estevam (1998), inclusive no âmbito político, tais negociações foram lamentadas na época; o discurso de parlamentares goianos contra o domínio triangulino revelou tal estado de espírito sendo que, em diversas ocasiões, foi enunciada a venda de sacos de arroz, depois de beneficiados no Triângulo, por quarenta vezes mais caro do que o preço pago aos produtores goianos.

Não obstante toda mercantilização de parte da agricultura goiana com o Triângulo mineiro, ela ainda era débil nesta região, sendo o gado em pé o principal produto de exportação regional. A porcentagem dos impostos arrecadados nas negociações de bovinos sobre a Receita Global do Estado evidenciava a importância dos mesmos no montante da arrecadação pública.

3. Caminhos dos trilhos em Goiás

Foi a Europa da primeira metade do século XIX, particularmente a Inglaterra, quem primeiro teve contato com os trilhos de uma estrada de ferro para locomotivas à vapor, a qual veio a substituir a tração animal no transporte da produção de uma economia resultante ainda da revolução industrial, dentro do contexto da expansão capitalista. Assim, com a construção dos primeiros caminhos de ferro, a ferrovia se difundiu para todo o resto do continente europeu.

Nas Américas, as primeiras construções dos trilhos das ferrovias ocorrem, inicialmente, nos Estados Unidos, entre 1827 e 1830, poucos anos após a sua inauguração em solo inglês, de uma forma bastante rápida, de

modo que já no final do século XIX, como atesta Schoppa (2004), mais de 300 mil quilômetros de linhas ferroviárias serviam aquela região, sendo um importante instrumento para a expansão da economia da região do norte das américas.

Na primeira metade do século XIX, em pleno período do império brasileiro, o então regente Antônio Diogo Feijó, apresentou o primeiro plano ferroviário do país, que ficou conhecido como a “Lei Feijó” e que não chegou a ser executado, motivado pela necessidade de uma melhor integração econômica e política da nação, conduzindo, portanto, a um quadro de unidade nacional que era ainda abalado por movimentos separatistas de algumas Províncias, além de atender a economia cafeeira do Brasil com um moderno meio de escoamento de suas produções para os mercados externos.

Os primeiros trilhos da estrada de ferro chegam em solo brasileiro na segunda metade do século XIX, no estado do Rio de Janeiro, através de um trabalho empreendedor e determinado do empresário Irineu Evangelista de Souza, também conhecido como Barão e Visconde de Mauá. Matos (1990) ao tratar da chegada da ferrovia no Brasil afirma que em 30 de abril de 1854 foi inaugurado o primeiro trecho ferroviário neste território, com pouco mais de quatorze quilômetros, graças ao grande esforço de Mauá, ligando o porto Mauá até a estação de Fragoço.

A expansão do sistema ferroviário no Brasil acompanhou a lógica de uma economia capitalista e dependente, que demandava novos padrões de modernização, na direção de oferecer melhores e mais eficientes formas de se escoar uma produção agroexportadora até os mercados externos, particularmente a Europa e os Estados Unidos. De acordo com Borges (1990), a atividade cafeeira, centro motor da economia nacional, se dirigia mais para o interior do país, o que exigia então meios de transporte mais eficientes com o objetivo de levar esse produto até os portos no litoral.

Spindel (1980), considera o transporte ferroviário no Brasil como o marco de uma mudança significativa em todo o processo de produção da economia cafeeira nesse país, na passagem do sistema mercantil escravocrata para os modelo capitalista de produção. Assim, tais alterações demandaram novos padrões tecnológicos na estrutura produtiva local, além de novas relações de produção.

Com a intenção de dotar o estado de Goiás de condições de possuir um transporte ferroviário, capaz de integra-lo ao resto do território brasileiro, segundo Campos Junior (1998), é ditado, em 1873, um decreto do governo

Imperial para que tal situação se concretizasse. Portanto, o então presidente da província goiana, Antero Cícero de Assis, fica autorizado a contratar a construção de uma estrada de ferro entre a então capital goiana, cidade de Goiás, e a margem do rio vermelho, onde se encontrasse o seu ponto mais favorável para a navegação. Por razões diversas, entre elas a falta de recursos financeiros, a primeira tentativa de dotar este Estado de um sistema viário férreo é mal sucedida. Contudo, treze depois, uma nova tentativa nesse sentido é feita, através de uma concessão à Companhia Estrada de Ferro Mogiana, para que a mesma prolonga-se as suas linhas do rio Paranaíba até o rio Araguaia, já no solo goiano.

A Companhia Estrada de Ferro Goiás foi criada em 3 de março de 1906, através do decreto nº 5.949 do governo do então presidente Rodrigues Alves, considerado um dos mais progressistas da República Velha. Esta companhia tinha um caráter privado e era apoiada pelo governo federal, sendo uma alternativa concreta quanto á demanda por um meio de transporte que atendesse ás necessidades de escoamento da produção econômica de boa parte do território goiano.

Todo o processo que envolveu a chegada dos trilhos da estrada de ferro em Goiás, foi marcado por disputas políticas e econômicas entre aqueles que se sentiam prejudicados pelas alterações nas estruturas deste Estado, mudando o *status quo* dos mesmos e os outros atores beneficiados pela inserção de parte do território goiano numa economia de mercado que comercializava os seus produtos, principalmente aqueles de natureza agropecuária, com os Estados do sudeste brasileiro. Desmandos administrativos, acusações de corrupção, desorganização, necessidade de vultosos investimentos e a crise econômica mundial nos períodos pós-guerra, reforçaram as dificuldades da presença dos caminhos de ferro nesta região do planalto central do país. Idas e vindas marcaram a implantação dessa via moderna de transporte em Goiás.

Entendendo a presença das estradas de ferro como instrumento de mudanças nas estruturas econômicas e políticas de Goiás, no início do século XX, e que essas alterações poderiam resultar em problemas para a prevalência do quadro oligárquico local, é razoável aceitar a ideia de que essa elite política goiana via no atraso um forte instrumento de dominação e portanto, não envidava os esforços necessários para a implantação dos trilhos neste território. Logo, a visão de progresso e de modernidade que as ferrovias inspiravam na sociedade, se contrapunha ao atraso dos coronéis do sertão goiano.

Vale aqui ressaltar que os mais expressivos chefes políticos goianos foram responsabilizados pelo atraso do Estado e mesmo de obstar o prolongamento ferroviário, especialmente, até Goiás, daí poder ser considerada esta diretriz uma estratégia política. (CAMPOS, 1987, p.42)

Não obstante à posição contrária da velha oligarquia de Goiás à chegada dos trilhos neste Estado, uma nova força política surgia na região, com discurso do novo e favorável aos interesses do capitalismo junto à economia goiana, defendendo a presença do transporte ferroviário em solo local. Como afirma Borges (1990), a implantação dos trilhos em Goiás resultou do empenho político de uma classe dominante ligada a novos grupos oligárquicos que nasciam como força política no Estado, contando com o apoio do capital financeiro internacional.

De maneira efetiva, os trabalhos de construção da Estrada de Ferro Goiás, em solo goiano, tiveram início em 27 de maio de 1911, dois anos após o começo da implantação do trecho localizado na cidade de Araguari, no marco zero da ferrovia. Já em 1912, as obras avançaram 80 quilômetros, chegando, dessa cidade mineira, muito próximo à cidade goiana de 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.

Em 1913 os trilhos de ferro chegam no primeiro município de Goiás que foi Goiandira, localizado na região sudeste do Estado, conduzindo assim a solução para parte dos graves estrangulamentos resultantes da ausência de um sistema viário local. Os trilhos se fizeram presentes apenas na região sul do estado, deixando de lado a maior parte do território de goiano. As inexpressivas condições de transporte para se escoar a produção econômica local, inibiam o desenvolvimento da atividade agrícola regional. O transporte feito à tração animal por sua pequena capacidade de carga, pela demora em suas viagens e pelo seu custo benefício não conseguiu ampliar os limites de exportação goiana, de acordo com Borges (2000).

O território goiano já era à época um grande produtor de grãos, especialmente de arroz e de milho, os quais serviam ao mercado consumidor interno e a região sudeste do país, escoando suas produções, em boa parte, através da estrada de ferro Mogiana em sua estação na cidade mineira de Araguari. Além disto, Goiás já contava com um parque frigorífico que atendia à produção local de bovinos e que necessitava de uma via eficiente de transporte para levar a sua produção aos grandes centros de consumo do país.

Face aos diversos problemas financeiros e administrativos, em 1920 a Companhia Estrada de Ferro Goiás, através do decreto nº 13.936 de janeiro daquele ano, teve a sua concessão para explorar os serviços ferroviários em Goiás e na região mineira do Triângulo considerado extintos, sendo, portanto, a mesma agora administrada pelo governo federal que levou adiante todas as suas obras de construção. Agora, a linha Araguari-Roncador, com 234 quilômetros de extensão, formam a nova Estrada de Ferro Goiás, de acordo com Campos Júnior (1998).

Campos Júnior (1998), afirma que até o ano de 1952, a “Goiás”, percorria com os seus trilhos, aproximadamente, 480 quilômetros, chegando o seu ponto mais distante à capital goiana. No total, 30 estações serviam à estrada, onde se destacam as de: Araguari, Amanhece, Ararapira, Anhanguera, Goiandira (ponto de ligação com a Rede Mineira), Ipameri, Roncador, Pires do Rio, Engenheiro Balduino, Vianópolis, Leopoldo de Bulhões, Anápolis e Goiânia.

Em novembro de 1957, a Estrada de Ferro Goiás passou a integrar o patrimônio da Rede Ferroviária Federal, face, principalmente, ao decréscimo expressivo na qualidade dos serviços oferecidos pela mesma e pelas influências da política local nos destinos da “Goiás”, segundo Barbosa (2010). Não obstante a isto, o Plano de Metas do governo do presidente Juscelino Kubitschek atribuía à indústria automobilística e, conseqüentemente, ao rodoviarismo uma importância singular no processo de desenvolvimento brasileiro, em detrimento do transporte ferroviário o que diminuiu, sensivelmente, a importância econômica dos trilhos neste Estado.

É importante ressaltar que, ao mesmo tempo que acontece a presença dos trilhos em Goiás, alterando as vias de transporte nesta região, outras iniciativas de ampliação da infraestrutura local foram tomadas, afim de inserir a economia goiana no mercado nacional. Como bem destaca Silva (2005) sobre este assunto, para completar a eficiência do transporte

ferroviário em Goiás, na parte sul deste Estado, foram construídas diversas estradas de rodagem com o objetivo de integrar os municípios goianos com a ferrovia, além de uma maior integração dos mesmos entre si e com suas regiões limítrofes.

4. Frente pioneira, fronteiras e a fumaça do trem

As alterações econômico-sociais, observadas a partir da construção da estrada de ferro no território de Goiás, no início do século XX, podem ser compreendidas dentro do marco teórico do que se convencionou chamar de “Expansão de Fronteiras” que segundo Martins (1997) ocorre em dois momentos, 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. Portanto, os trilhos em solo goiano, como importante instrumento de expansão local do sistema capitalista de produção, se justificam dentro da chamada frente pioneira.

O isolamento de Goiás em relação ao resto do território brasileiro somente foi rompido, nos primeiros anos do século XX, em razão das necessidades de expansão da economia cafeeira, além da ampliação das atividades de natureza urbana e industriais dos estados de São Paulo e Minas Gerais. Assim, com isso, as regiões produtoras de alimentos e de matérias-primas e as consumidoras de manufaturas deveriam ser incorporadoras às economias do sudeste do país atendendo tais mercados. Este processo, portanto, insere o território goiano na economia nacional, numa perspectiva capitalista, promovendo a transição de uma realidade onde prevalecia a frente de expansão para a frente pioneira a qual detem características de uma economia de mercado.

São as necessidades dos centros hegemônicos da economia nacional que determinam a ampliação das fronteiras dos possíveis compradores de mercadorias e de fornecedores de produtos de consumo ao novo centro dinâmico da economia nacional. Nos marcos de um processo de penetração de frentes de expansão e frentes pioneiras em Goiás, introduziu-se um meio de transporte mais eficiente na ligação de Goiás com as zonas cafeeicultoras: a partir de 1911, os trilhos lentamente penetram em terras goianas. (SILVA, 2005, p. 30-31)

Martins (1975) estabelece ainda uma relação direta da frente pioneira com a economia de mercado e com a expansão dos limites

econômicos de uma região, os quais nem sempre coincidem com a fronteira demográfica da mesma.

De acordo com Miziara (2000), para diversos autores, o fenômeno de ocupação de fronteiras é dividido em dois momentos. O primeiro momento diz respeito à ocupação do território à margem da lógica capitalista. O outro momento, trata-se da penetração do capitalismo nas terras para agricultura. Entretanto, para esse autor, as novas decisões de investimento dos capitalistas nas terras, expandindo assim a fronteira agrícola, pressupõe a presença do Estado, fornecendo crédito e acesso à mesma a custos baixos para melhorar os ganhos desses investidores privados.

Na tentativa de se elaborar um novo modelo teórico que possa explicar o processo de expansão de fronteira, além das visões tradicionais sobre o assunto, Miziara e Ferreira (2008) apresentam o desafio de incorporar as ações dos indivíduos ao modelo explicativo de fronteiras, no qual os fatores estruturais, para determinação da mesma, passam pela presença de um novo padrão tecnológico. Assim, para esses autores citados, a escolha deste padrão é uma decisão individual dos agentes econômicos envolvidos nesse processo, onde as condições macro fornecem o arcabouço para a atuação desses indivíduos, mas não explicam completamente suas ações.

As ferrovias ampliam os limites da fronteira em Goiás, na medida em que os trilhos serpenteiam as terras do cerrado goiano oferecendo as reais condições de estrutura para que a mesma expanda as suas atividades econômicas, amplie as oportunidades de negócios na região e aumente a expectativa de lucro do capitalista. Miziara e Ferreira (2008) afirmam que as ferrovias em Goiás propiciaram uma maior integração local com a economia brasileira, principalmente na região centro-sul, sob a égide do desenvolvimento das relações capitalistas de produção.

A construção dos trilhos de ferro em Goiás aconteceu enquanto instrumento do sistema capitalista em Goiás, amplamente identificado com a chamada frente pioneira, porém com a decisiva presença do poder público federal criando as condições monetárias, nas formas, por exemplo, de empréstimos a juros subsidiados, para que a Companhia Estrada de Ferro Goiás levasse os trilhos até o sudeste do território goiano, expandindo a fronteira agrícola no cerrado local. Logo, os agentes individuais, face à presença dos trilhos enquanto representante do moderno e do novo, perceberam reais condições de ampliação de seus

lucros, resultante da mudança nos padrões da tecnologia do transporte em Goiás, que abandonou, em parte, o transporte em animais, em favor das locomotivas.

Com a industrialização no sudeste do Brasil, especialmente no início do século XX, e a necessidade da mesma quanto à criação de condições infra-estruturais para um melhor escoamento de sua produção, avança-se a fronteira agrícola rumo ao centro-oeste, buscando assim fornecer alimentos e matérias-primas para as regiões as quais necessitavam de tais produtos. Ao mesmo tempo, essas regiões de agricultura representavam um mercado consumidor para as manufaturas daquela região industrial. Nesta direção, o estado de São Paulo foi bastante servido pelos trilhos da Goiás, para Barbosa (2010).

As atividades relacionadas ao campo sempre foram significativas para a economia goiana uma vez que o seu setor industrial era pouco expressivo. Goiás, assim como toda região central do país, pode ser considerado como uma reserva para a ampliação do capitalismo, servindo aos interesses do sudeste brasileiro. Portanto, a fumaça da locomotiva se misturou com a poeira, riscando o sertão na busca do progresso, ampliando as fronteiras e influenciando também o meio ambiente goiano.

5. A economia goiana com os trilhos

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

A expansão da fronteira agrícola, com grandes áreas de terras devolutas de fácil acesso, em Goiás, no período tratado, oferecia reais condições para o estabelecimento das fazendas de gado bovino, criados de maneira extensiva, usando as pastagens naturais do cerrado que segundo Borges (1990), acabava reduzindo os custos de produção dessa atividade pecuária na região, tornando-as mais atrativas do ponto de vista comercial.

Ao discorrer a respeito das alterações no comércio regional, provocados pela chegada dos trilhos da estrada em território goiano, fica evidenciado seu importante papel econômico. Borges (1990) escreveu que

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

Na pecuária, com os trilhos, ampliam-se os negócios com gado bovino, principalmente com a melhoria genética do rebanho, com a importação de reprodutores pelos criadores e com a agregação de valor a carne, através da presença de charqueadas ao longo da estrada de ferro. A arrecadação tributária de Goiás também sofreu impactos positivos face à cobrança maior dos tributos nas charqueadas. Como afirma Borges (1990), enquanto o boi em pé rendia 9\$900 de imposto para o fisco estadual, abatido nas charqueadas goianas rendia cerca de 17\$000.

Em função do referido ciclo do gado, Goiás estivera ligado à intermediação do Triângulo Mineiro mesmo antes da chegada da ferrovia. Com a Mogiana, nas estações de Uberaba, Uberlândia e Araguari, a subordinação se aprofundou uma vez que também a produção agrícola do sul goiano passou a ser financiada, beneficiada e embarcada pelos comerciantes triangulinos. De acordo com Estevam (1998), neste contexto de intermediação mercantil, o produto de arrecadação do Triângulo Mineiro excedeu em muito ao de Goiás e mesmo ao de vários outros Estados.

Movidos pelo dinamismo da expansão cafeeicultora paulista, os trilhos da Mogiana incentivaram a exploração agrícola nas cercanias e a burguesia comercial triangulina foi expandindo seus negócios e abrindo canais mercantis pela extremidade sul do território goiano. Portanto, como bem destaca Estevam (1998), o sul de Goiás como um bloco foi aprofundando seu intercâmbio mercantil com a “estação” triangulina, viabilizando a retenção de substanciais excedentes naquela fração territorial e engajando-se ao ambiente comercial do Triângulo Mineiro. O intercâmbio mais estreito acontecia em duas frentes: o sudoeste de Goiás com o centro urbano mais próximo (Uberlândia) e o sudeste com a estação final na Mogiana (Araguari). Interessa verificar até que ponto estas áreas, em decorrência de influências e do dinamismo absorvidos dos aglomerados triangulinos, passaram a destoar do restante do território goiano.

No contexto de Goiás, a zona do sudeste era relativamente mais populosa e consistia, na virada do século XIX para o XX, na principal

via de comunicações com Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro. Por ali cruzavam boiadas que demandavam as zonas cafeeiras, assim como produtos importados de outras regiões. Com essa expansão mercantil, os moradores da zona sudeste ensaiaram certa vida urbana sendo que o movimento de compra e venda de terras na área foi crescente no período. Estevam (1998) afirma que os fazendeiros, em consequência do crescimento mercantil, desde cedo passaram a conceber a terra em função do comércio; o solo, apesar de destinar-se quase unicamente para a criação de gado, possibilitou, relativamente com muita rapidez, auferir lucro e renda. A zona sudeste passou a evidenciar uma estrutura agrária mais disciplinada e dotada de caráter mercantil a partir do final do século XIX. Na verdade, em termos do número de transmissões de propriedades e não de parcelamento de terras.

Impactos significativos aconteceram nos contingentes populacionais destas localidades, em razão dos trilhos, principalmente na parte sul de Goiás, sendo que entre 1910 e 1920 o número de habitantes aumentou em mais de 50%, justamente no período de retomada das obras dessa estrada. Sobre a expansão da população goiana, Bertran (1988) afirma que as estimativas registradas no Atlas Geográfico Barão Homem de Melo registram, para este Estado 340.000 habitantes em 1910. Em 1920, o censo já registrou em 511.918 o volume da população local.

Assim, ao longo de duas décadas, na virada do século, as regiões sudeste e sudoeste de Goiás lideraram o número de transações de imóveis rurais, inclusive sobrepujando a área da capital goiana e com expressiva valorização do preço de suas terras. Deste modo, a proximidade do mercado consumidor, via estrada de ferro, trouxe consequências ao nível de transmissões especulativas na parte meridional de Goiás e pouco no restante do território.

Em termos de agricultura, o final da estrada de ferro em Roncador exerceu influência em ampla área e, de acordo com o Censo de 1920, evidenciou significativa concentração agrícola nas adjacências. A produção agrícola na área de influência da ferrovia chegou a atingir a metade do total de arroz, milho e feijão produzido em todo o estado. Para Estevam (1998), a velha organização do complexo *agricultura de subsistência-pecuária extensiva* foi se rompendo com a emergência do mercado, embora conservasse as antigas relações de produção no seio das grandes fazendas.

Os efeitos sobre a produção agrícola foram relevantes na área de abrangência da ferrovia. Esta, ao proporcionar negociação direta com

mercados consumidores, eliminou parte do comércio intermediário e a agricultura obteve incremento através dos seus produtos mais relevantes, o arroz e o milho. Por sinal, o arroz passou a ocupar, depois do gado, o segundo lugar na pauta de exportação regional. Em função da ferrovia, segundo Estevam (1998), nesta sua primeira etapa, Goiás atingiu em 1920 a quarta posição na produção de arroz em casca no país, se bem que o montante de produção (37.427 toneladas) ainda fosse irrisório com relação a São Paulo (348.019 toneladas), Minas Gerais (173.123) e Rio Grande do Sul (112.727). Todavia, no âmbito interno, entre os produtos exportados pela estrada de ferro, o arroz figurou em primeiro lugar. Na segunda fase de expansão da ferrovia, na década de 1930, a produção de arroz foi bastante incrementada.

Com relação ao gado, as exportações pela estrada de ferro foram bastante irregulares, sem dúvida, condicionadas pela demanda dos frigoríficos implantados em São Paulo. A partir da Primeira Guerra, a implantação dos quatro frigoríficos paulistas estabeleceu um canal de exportação de carne para o mercado internacional que expandiu-se principalmente a partir de 1923, de acordo com Estevam (1998). O acompanhamento a médio prazo das exportações goianas de gado indicam que o Estado beneficiou-se com a medida. A estrada de ferro em Goiás também beneficiou a bovinocultura ao possibilitar o abate de rebanhos no próprio território: a implantação de algumas charqueadas e matadouros em cidades servidas pela ferrovia promoveu a produção de charque e produtos semi-industrializados do boi que passaram a constar na pauta de exportações, principalmente charque, couros e sebo.

Entretanto, os rebanhos bovinos goianos continuaram não sendo transportados regularmente pela ferrovia e sim pelas tradicionais “estradas boiadeiras”. Por um lado, considerando que parte substancial das exportações era composta de bezerros para engorda posterior, ciclo do gado, a jornada por terra até os locais de engorda não teria tanta importância, apesar da perda de peso, pois os “garrotes” normalmente eram negociados por cabeça e/ou porte e não por peso. Ainda porque, no demorado percurso do comboio ferroviário até Minas e São Paulo, incluindo estações intermediárias de embarque e espera, o gado poderia sucumbir de sede nos vagões da estrada de ferro, além das constantes reclamações por parte dos fazendeiros em razão da pouca oferta de vagões gaiola e dos elevados preços do transporte cobrados pela ferrovia. O mais certo, entretanto, é que essas tarifas cobradas pela estrada poderiam inviabilizar o transporte

de gado. Quando discuti as altas tarifas cobradas aos pecuaristas goianos, Borges afirma que:

As altas tarifas cobradas pela Companhia demonstram a fragilidade econômica e política da classe produtora do Estado, a qual não tinha força de pressão que obrigasse a empresa a reduzir o preço do transporte de carga a nível que viesse a favorecer a acumulação regional do capital. (BORGES, 1990, p.92)

O preço do frete exigido para o transporte de uma mercadoria da estação de Roncador-GO até Araguari-MG era superior ao exigido pela Mogiana para transportar a mesma mercadoria de Araguari à cidade de São Paulo, numa distância três vezes superior. Neste contexto, apenas em períodos excepcionais em que o preço do gado bovino compensasse o seu transporte pela ferrovia, os pecuaristas goianos tendiam a utilizá-la.

Diante, portanto, de todas as dificuldades que os pecuaristas tinham ao utilizarem a ferrovia para o transporte do gado em pé, floresceram, ao longo dos trilhos da estrada de ferro, principalmente no sudeste de Goiás, como afirma Borges (2000) diversas empresas de charqueadas as quais industrializavam parte da carne goiana, diminuindo assim as perdas resultantes do envio tradicional de bovinos aos mercados consumidores do sudeste brasileiro, principalmente para Minas Gerais e São Paulo. Logo, a ferrovia proporcionou uma outra alternativa de renda aos produtores rurais, além daquela costumeira forma de ganhos, através da venda direta dos rebanhos.

6. Transformações das estruturas econômicas de Goiás

Os prováveis efeitos transformadores nas estruturas de Goiás advindos com ferrovia, esbarraram em alguns entraves básicos: por um lado, a alteração nas relações de trabalho no campo em Goiás foram débeis e, por outro, a estrada de ferro desnudou a carência de capitais no âmbito da produção agrícola regional. Não restam dúvidas de que a ferrovia e a emergência de relações mercantis mais sólidas no sul de Goiás prenunciaram mudanças significativas nesse Estado. Mas, ainda assim, no início da primeira metade do século XX, vigorava a carência de capitais no âmbito regional.

No que tange a estrutura agrária de Goiás, a frente pioneira, instrumentalizada no território goiano pela Estrada de Ferro Goiás, não provocou alterações positivas na propriedade rural deste Estado. Ela

continuou arcaica, atrasada e sendo considerada reserva de acumulação primitiva para a expansão do capital. Além disso, segundo Borges (2000) o latifúndio local foi ampliado, colaborando para manutenção do quadro agrário existente em Goiás, com pouco espaço para questionamentos e para significativas mudanças.

Para Estevam (1998), a estrutura fundiária do Estado de Goiás dava mostras de uma profunda e inalterada concentração da posse da terra: 15,0% dos 16.634 estabelecimentos agropecuários média até 40 ha, porém cobriam, apenas, 0,15% da área total; 28,0% dos estabelecimentos média de 40 a 200 ha, cobrindo uma área de 2,03% da superfície e 57,0% dos estabelecimentos média acima de 200 há, cobrindo área equivalente a 97,8% do território considerado. Neste último grupo, tomado separadamente, 9,9% dos estabelecimentos média de 2.000 a 5.000 ha; 9,2% tinha de 1.000 a 2.000 ha e 17,0% de 500 a 1.000 ha. Ainda para Estevam (1998), do total dos estabelecimentos recenseados, a extensão média da área das propriedades rurais superava o tamanho de 1.300 ha em Goiás.

Em geral, o agricultor goiano era financiado pelos intermediários que emprestavam dinheiro para manutenção do processo produtivo e a eles era garantida antecipadamente a venda de toda a colheita que, depois de armazenada, era negociada em período de alta de preços. Este tipo de relação financeira entre agricultores e cerealistas, segundo Estevam (1998), demonstra a nítida desvantagem dos primeiros no processo de apropriação de excedentes. Como agravante, as relações de trabalho no âmbito da fazenda continuaram inalteradas: a agricultura, apesar de crescentemente assumir caráter mercantil, não exigiu, ou até mesmo bloqueou em função dos custos, mudanças no conjunto das relações trabalhistas. Mecanismo tradicionais de *parceria* e *camaradagem* continuaram predominantes no território goiano.

Como já foi dito anteriormente, as relações socioeconômicas em Goiás, durante as primeiras décadas do século XX, não sofreram alterações consideráveis, permanecendo as mesmas usuais nesta região. Nos grandes estabelecimentos rurais a relação entre o fazendeiro e seus dependentes continuou não se expressando em termos econômicos ou estilo de vida e sim de acordo com a antiga conformação. Na ausência de pagamento monetário, trabalhar para alguém significava estabelecer laços pessoais de confiança que impediam tensões ou modificações na estrutura produtiva. Foi somente neste sentido que o balanço das transformações em Goiás, mesmo com a emergência da estrada de ferro, não foi mais relevante,

embora a penetração dos trilhos tenha avançado no caminho da integração com o centro dinâmico do país.

A terra, por sua vez, pouco valia nas áreas “periféricas” do próprio Estado e seu rendimento era pequeno em termos comerciais, embora no sul goiano a terra evidentemente valesse mais, face a uma maior identificação da região com os trilhos da ferrovia. Segundo Estevam (1998), persistia o domínio da grande propriedade rural em poucas mãos e uma nítida separação campo-cidade onde os proprietários residiam nas próprias fazendas, rejeitando o absentéismo: apenas cerca de 2,0% dos estabelecimentos agropecuários de todo o estado eram conduzidos por administradores ou arrendatários.

Nos municípios servidos diretamente pela estrada de ferro a especulação fundiária foi mais ampla. A maior inserção da região à produção mercantil e a imigração de mineiros e paulistas que adquiriam fazendas nesta zona, pressionaram pela elevação do preço da terra. Em Ipameri vendia-se um alqueire de mata em 1915, a 50\$000. Com as transformações da economia agrícola do município e o aumento da imigração, a terra e mata própria para cultura era, em 1920, vendida até 300\$000 o alqueire, valorizando-se assim, 600%, em apenas 5 anos. (BORGES, 1990, p.98)

A presença dos trilhos da estrada de ferro em Goiás, ao mesmo tempo em que foi um instrumento importante para as novas dinâmicas da economia local, principalmente na expansão dos indicadores agropecuários, significou também fortes impactos na urbanização do território goiano. Entre os anos de 1900 e 1950, período da construção da ferrovia, a população de Goiás aumenta em 375%.

CONCLUSÃO

O nascimento da Estrada de Ferro Goiás serviu aos interesses e desejos de Goiás, dentro de um contexto capitalista e enquanto frente pioneira de expansão. Essa ferrovia se apresentou como um dos alicerces para o processo de crescimento da economia goiana, criando as condições necessárias à modernização da pecuária e da agriculturas local. Portanto, os trilhos colaboraram para o aumento significativo da produção econômica da região, expandindo suas relações comerciais, por meio de um forte incremento em suas importações e exportações.

O ingresso dos trilhos da Mogiana no Triângulo Mineiro, impulsionados pelo dinamismo paulista, irradiou os germes de transformação pela área do extremo sul goiano, tanto em aspectos sócio-produtivos como de estruturação agrária. Nas zonas sudeste e sudoeste de Goiás a terra passou a assimilar caráter mercantil, elevando-se de preço; a produção de alimentos foi incentivada pelo surgimento de via de transporte adequada às suas necessidades e de intermediários financiadores. Ao mesmo tempo, explodiram reivindicações de mudanças na conduta político-administrativa desse Estado, sendo que a principal delas foi o acirramento da luta pela extensão da ferrovia até o território goiano. O Triângulo Mineiro, por sua vez, consolidou-se como centro de intermediação comercial-financeira entre o sul de Goiás e São Paulo, angariando um montante de arrecadação relativamente invejável para a época.

O prolongamento dos trilhos até Goiás revigorou o processo de transmissão mercantil de propriedades na área meridional deste território, atraiu imigrantes de Minas Gerais e São Paulo, estimulou o surgimento de pequenos centros urbanos ao longo das estações ferroviárias e possibilitou o incremento da produção de alimentos, principalmente do arroz que tornou-se, depois do gado, importante produto na pauta de exportação do Estado.

Assim, foi com o apito da locomotiva que se anunciou, aos quatro cantos, a chegada do novo, do moderno, do progresso e da riqueza neste Estado. O seu barulho servia para dar conhecimento a todos das alterações regionais da frente de expansão em Goiás para a frente pioneira, provida esta de relações capitalistas de produção onde o trem de ferro foi o seu grande instrumento na direção de uma acumulação econômica em níveis que pudessem justificar todos os investimentos realizados nesse meio de transporte na região.

É importante ressaltar de que as mudanças nas estruturas econômicas e sociais ocorridas em Goiás, a partir da chegada dos trilhos da estrada de ferro neste território, acontecem de forma distinta. Se por um lado a produção agropecuária se expande significativamente tem acesso a novos padrões de tecnologia, por outro, as relações sociais no campo permanecem inalteradas e baseadas em relações servis do século XIX. Logo, a modernização da economia goiana, que tem como instrumento a ferrovia, se faz presente, porém acompanhada de indicadores de conservadorismo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. ARAÚJO, Délio Moreira de. 1974. *Mais planos que realizações: a estrada de ferro no Estado de Goiás. Estudos Goianienses*. Goiânia, Oriente, 150 p.
2. BARBOSA, Malvina. 2010. *Um século das estradas de ferro brasileiras*. Rio de Janeiro, Letra Capital Editora, 295 p.
3. BERTRAN, Paulo. 1988. *Uma introdução à história econômica do Centro-Oeste do Brasil*. Brasília, CODEPLAN, Goiânia, Editora UCG, 140 p.
4. BORGES, Barsanufio Gomides. 1990. *O Despertar dos Dormentes*. Goiânia, Cegraf UFG, 128 p.
5. _____. 2000. *Goiás nos quadros da economia nacional: 1930-1960*. Goiânia, Editora da UFG, 172 p.
6. CAMPOS, Francisco Itami. 1987. *Coronelismo em Goiás*. Goiânia, Editora da UFG, 116 p.
7. CAMPOS JÚNIOR, Paulo Borges. 1998. *A transferência da sede da "Goiás" para Goiânia: 1954*. Goiânia, GO. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Goiás – UFG, 155 p.
8. CHAUL, Nasr Fayad. 1997. *Caminhos de Goiás. Da construção da decadência aos limites da modernidade*. Goiânia, UFG, 247 p.
9. ESTEVAM, Luis Antonio. 1998. *O tempo da transformação*. Goiânia, Ed. do autor, 276 p.
10. MARTINS, José de Souza. 1975. *Capitalismo e Tradicionalismo*. São Paulo, Pioneira, 161 p.
11. _____. 1997. *A Fronteira: a degradação do outro nos confins do humano*. São Paulo, Hucitec, 213 p.
12. MATOS, Odilon Nogueira de. 1990. *Café e Ferrovias*. 4. ed. Campinas, Pontes, 178 p.
13. MIZIARA, Fausto. 2000. *Condições Estruturais e opção individual na formulação de fronteira agrícola*. In: *Relações cidade-campo: fronteiras. A economia goiana na divisão regional do trabalho (1930-1960)*. Goiânia, Editora UFG, p. 273-286.

14. MIZIARA, F. ; FERREIRA, Nilson Clementino. 2008. Expansão da Fronteira Agrícola e Evolução da Ocupação e Uso do Espaço no Estado de Goiás: Subsídios à Política Ambiental. In: FERREIRA, Laerte Guimarães. (Org.). *A encruzilhada socioambiental - biodiversidade, economia e sustentabilidade no cerrado*. Goiânia, Canone/CEGRAF-UFG, v. 1, p. 67-75.
15. PALACÍN, Luís et al.1995. *História de Goiás em documentos. I - Colônia*. Goiânia, Editora UFG, 222 p.
16. PALACÍN, Luís e MORAES, Maria Augusta de Sant'ana. 1989. *História de Goiás*. 5. ed. Goiânia, Editora da UCG, 124 p.
17. SAES, Flávio Azevedo Marques de. 1981. *As ferrovias de São Paulo 1870-1940*. São Paulo, HUCITEC, 199 p.
18. SALLES, Gilka Vasconcellos Ferreira de. 1992. *Economia e escravidão na capitania de Goiás*. Goiânia, Editora UFG, 371 p.
19. SCHOPPA, Renê Fernandes. 2004. *150 anos do trem no Brasil*. Rio de Janeiro, Milograph, 196 p.
20. SILVA, Ana Lúcia da. 2005. *A Revolução de 30 em Goiás*. 2. ed. Goiânia, Câne Editorial, 232 p.
21. SPINDEL, Cheywa R. 1980. *Homens e máquinas na transição de uma economia cafeeira*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 184 p.