



www.observatoriogeogoiias.com.br

Publicado originalmente em: Texto mimeo gentilmente cedido pelo autor. 2006

ANOTAÇÕES SOBRE O ESPAÇO GOIANO-TOCANTINENSE

Antônio Teixeira Neto - UFG

NOTA – Esses textos não passam de anotações feitas por mim a partir de leituras e resumos de obras que tratam da história e da geografia de Goiás-Tocantins em geral e de outras publicações pertinentes ao assunto, como, por exemplo, a última obra do historiador Fernand Braudel – A identidade da França –, publicada pela editora Globo em 1989. Ao longo dessas leituras e anotações, me deixei guiar pelos ensinamentos do grande historiador francês, a quem conheci pessoalmente e de quem era vizinho quando, nos anos 80, realizava em Paris pesquisas sobre os Atlas nacionais e regionais. Devo dizer com toda sinceridade que durante a leitura dessa Identidade... de Braudel uma idéia, pouco original, confesso, não mais saiu de minha cabeça: realizar uma pesquisa multidisciplinar sobre o que seria uma Identidade de Goiás-Tocantins, mas tendo sobretudo a história e a geografia como estrelas-guias. Desse modo, tendo sempre em mente a realização de uma tarefa tão grandiosa assim, me propus a fazer novas leituras e novas consultas a fontes clássicas da historiografia e da geografia goiano-tocantinenses para, quem sabe, algum dia, trazer à luz aspectos diferentes sobre o que foi, o que é e o que se espera de uma região nova, ainda sob muitos aspectos pioneira e em franca formação e desenvolvimento, como é o caso do território goiano-tocantinense.

Concluindo, digo mais uma vez que não só esse trabalho do grande historiador foi exaustivamente consultado, lido e relido, mas também muitos outros, como, para citar apenas um outro exemplo, o legado científico e cultural que nos foi deixado pelo meu mestre e amigo Padre Palacin, prematuramente desaparecido. Com relação a Braudel, e ao próprio Palacin, muitas de suas passagens e de suas abordagens acerca do espaço e da visão que dele deve ter todo historiador e todo geógrafo, foram por mim levadas em conta e assimiladas como um modelo de pesquisa e de análise histórico-geográfica a ser seguido.

Goiânia, fevereiro de 1998/novembro de 2006



www.observatoriogeogoiias.com.br

Como se vê, trata-se de um apanhado de autores e de temas sobre Goiás ainda não terminado. Muitas passagens dele foram extraídas para comporem livros e artigos por mim publicados em parceria ou em solidão individual.

A observação da paisagem pelo viajante

“Pegar a estrada e, com os próprios olhos, inventariar essa diversidade” (Fernand Braudel, *A Identidade da França*, v. I, p. 40).

“A música é uma coisa do coração. Sentir-se comovido por ela é melhor que poder analisá-la” (Rudolf Schrech, educador musical suíço. In: Kurt Pahlen, 1965. *História universal da música*. 5a. ed. Trad. ^a Della Nina. São Paulo: Melhoramentos, p. 9-10).

“É melhor sentir a História do que dominar suas particularidades” (Hendrikvan Loon. Apud, K. Pahlen, op. cit., p. 11).

“Saí da escuridão, vim p’ro claro”. (Bóia-fria José Maria, que largou o sertão pernambucano para tentar a sorte em São Paulo, cidade que o emocionou pela grandeza e pela fartura de muita coisa que ele não conhecia. Ao sintonizar algumas rádios locais em seu pequeno radinho de pilha, disse: “aqui tem mais rádios que coisas p’ra comer lá em casa”. In: *Jornal da Globo*, noticiário de tv exibido dia 24/01/2003).

Ao percorrer o espaço, observando a paisagem, deve-se estar atento às mudanças expressivas tanto do relevo, quanto da vegetação; tanto do clima, quanto da ocupação humana. Deve-se parar, observar atentamente, assinalar as rupturas, ou seja, as zonas fronteiriças. Procurar a divergência, o contraste, a mudança, a fronteira. Diante da televisão, ao assistir um filme sobre a vida de um administrador da cozinha da corte de Luís XIV, chamado Vatel, uma frase dita por ele, ao dar o toque final em uma sobremesa recém-preparada para o banquete a ser servido, aguçou a minha imaginação de cartógrafo, geógrafo e de historiador – “harmonia e contraste, eis os dois elementos fundamentais de toda beleza” –, à qual eu acrescentaria sem muita pretensão, “harmonia (homogeneidade) e contraste, eis os dois elementos de toda paisagem natural ou humana que devem ser levadas em conta em toda consideração do espaço geográfico”.

Braudel, viajante incansável, observa que, em um espaço qualquer, a noção de fronteira, portanto, de ruptura da homogeneidade do espaço, em regiões pequenas nos parece totalmente artificial, mas não é. O historiador Hervé Phillipetti, em um trabalho sobre a França antiga (apud Braudel, op. cit., v. I, p. 40), observa que “é precisamente



www.observatoriogeogoias.com.br

dentro da paisagem de suas atividades cotidianas que os agricultores podem traçar tais limites: para além do pequeno riacho, depois da mata, abaixo da encosta, é outra região que começa”. Poderíamos dizer a mesma coisa sobre a diversidade do nosso território – no pé da serra, no topo do chapadão, no fundo dos vales –, porque esta é uma das maneiras mais simples e mais úteis para a inteligência da geografia, ou seja, para se situar e se delimitar um pedaço de chão, uma área qualquer. Cada sítio, cada micro-paisagem tem suas especificidades: plantações de subsistência em pequena propriedade, hortaliças, criação de pequenos animais, cafezais nas encostas, pastoreio em terras inóspitas, monocultura com vistas à produção de álcool combustível em territórios do cerrado, e mais outras inúmeras atividades. Essas paisagens são para Braudel verdadeiros invólucros, que se inscrevem no interior de vastos territórios, tendo cada um deles seu papel na vida social, econômica e cultural dos povos. Seja na grande região (Vão do Paraná, Vale do Meia Ponte, “Mato Grosso” de Goiás, Sudoeste Goiano, “Bico do Papagaio” e “Jalapão”, no Tocantins, seja no grande estado ou na enorme Nação, são essas pequenas paisagens diferenciadas que muitas vezes explicam os modos de organização não apenas do espaço, mas de todas as atividades humanas que aí se desenvolvem.

Embora não sejam tão perceptíveis como o são em países mais antigos e de grande diversidade histórico-geográfica e cultural, como os países europeus, no Brasil em geral, e em Goiás-Tocantins em particular, esses espaços individualizados existem e têm um papel importante na vida de cada cidadão que o habita. Por aqui quase tudo é grande e espaçoso, mas há também ilhas de particularidades originalíssimas. A região dos Kalunga, situada nos fundos de vale dos contrafortes da Serra Geral do Paranaíba, no Nordeste Goiano, é um testemunho e uma realidade desse tipo de invólucro que, infelizmente, ainda passa quase despercebido para a maioria dos goianos. Mesmo sendo sua região inóspita, é justamente a pobreza relativa do meio geográfico que se constitui na imensa barreira natural que assegurou, e ainda assegura hoje, a sobrevivência, a segurança, as particularidades e a originalidade do povo kalunga.

O espaço geográfico, por mais homogêneo que seja do ponto de vista de seu relevo ou de sua organização social e econômica, é constituído de diversidades geográficas. No imenso chapadão do Sudoeste Goiano, de topografia horizontalidade e bastante aplainada, são os vales basálticos e areníticos que constituem a diversidade do meio natural e que influem nos tipos de organização das atividades social, econômica e cultural. Nos



www.observatoriogeogoiias.com.br

fundos de vale se multiplicaram as propriedades, disputando o acesso à água e às terras de melhor qualidade para a agricultura tradicional, agora em boa parte irrigadas, e de pequenas dimensões. Foi ali que se deu início ao povoamento e ao surgimento dos primeiros núcleos urbanos. Foi dali que se comandou, mais tarde, e segundo uma lógica imposta pelo grande capital e pela moderna agricultura, a ocupação de outras fronteiras e de outros espaços mais homogêneos geograficamente falando: as imensas chapadas que, até há pouco tempo, eram tidas como imensos espaços sem quase nenhuma serventia para a economia agrícola. De pastagens naturais, fracas, a chapada passou a ser imensos campos ocupados por monoculturas produzidas em escala comercial e industrial e de olho no mercado internacional de grãos nobres.

De vaqueiro e agricultor tradicional, o homem passou a ser usineiro, sojeiro, arrozeiro em grande escala. O trator substituiu ao cavalo e ao boi na faina diária. Os hábitos tradicionais no falar e no vestir, no comercializar seus produtos mudaram bruscamente. Os fundos de vale continuam lá onde sempre estiveram, não mais, porém, como o local privilegiado de sobrevivência econômica e de palco das manifestações culturais das pessoas que o habitaram e o povoaram,, mas como testemunhos de um tempo e de uma mentalidade que estão desaparecendo ou, o que é a mesma coisa, pouco perceptível pelo viajante.

Em Goiás, o Planalto Central, que tem o seu “centro” localizado nas imediações de Brasília, é o ponto de irradiação dos rios e bacias das mais importantes do Brasil. De lá, descem para o norte, o sul e o leste os formadores das bacias Tocantínia – que se insinua na Amazônia –, Platina e Sanfranciscana, respectivamente. Ponto de dispersão ou ponto de divergência? As duas coisas ao mesmo tempo. No passado, elas foram as portas de entrada dos homens que vinham de todas as bandas em direção aos aluviões de ouro dos córregos e riachos que drenam, respectivamente, o Vão do Paranã, a bacia do rio Maranhão e os vales dos rios Paranaíba, Meia Ponte, Vermelho e, lógico, Araguaia. Das bandas do São Francisco vieram, em direção ao Vão do Paranã, desgarradas, errantes, quase selvagens, as primeiras cabeças de gado, fugitivas das fazendas que se interiorizavam a partir do litoral baiano e nordestino. Para alguns historiadores, como Silva e Souza, foi nesta região, ainda hoje, sob muitos aspectos, não muito mudada em sua fisionomia espacial, histórica e social, que o gado e as fazendas primeiro floresceram em Goiás-Tocantins. Atravessando os chapadões infundáveis do oeste baiano, homens e animais desceram as serras pelos poucos



www.observatoriogeogoiias.com.br

pontos de passagem (verdadeiros boqueirões, de acesso difícil, que ligavam, e ainda ligam – veja o caso da BR-020 –, o que se pensava ser o “espigão mestre” do relevo brasileiro ao Planalto Central) em direção à grande depressão do vale do rio Paranã.

Se na chapada o relevo é de uma monotonia estonteante, no fundo do vale, erodido, moldado pelas águas que descem do alto e pelo vento que sopra em direção do oeste, o arenito e o calcário adquiriram formas variadas, deixando aqui e acolá testemunhos do que, num passado longínquo, foram o relevo e a topografia regionais. A ruptura entre o topo plano (apenas erodido lá onde os cursos d’água afloram e correm paralela e simetricamente em direção do leste) e o “vão” cavado pelo rio, que tem por limite oeste a Chapada dos Veadeiros, constitui o grande alinhamento escarpado norte-sul carinhosamente chamado de Serra Geral de Goiás, formando na verdade um dos grandes espigões mestres do relevo brasileiro. O Chapadão Ocidental do São Francisco é hoje, sobretudo do lado baiano, a nova fronteira agrícola e econômica da Bahia e do Brasil. Há quem o classifique (Berta Becker) como sendo uma região de novas oportunidades. As tecnologias, as máquinas e o grande capital transformaram seus solos pobres, areníticos, profundos, mas planos, em terras agricultáveis. A agricultura comercial dá à região, como deu ao Sudoeste Goiano, a fisionomia de um imenso campo verdejante, celeiro que abastece em grãos de exportação o mercado internacional de soja e o interno de milho. Até recentemente, aquele imenso chapadão era quase desprovido de homens e de cidades – ali despontavam apenas Barreiras e Correntina, do lado baiano, e Posse, do lado goiano. Mas, hoje, ele ganha ares de modernidade. Sua população local pouca coisa tem de baiano e seus costumes nada se parecem nordestinos ou sertanejos. No alto, no chapadão, Barreiras comanda a lógica atual de ocupação daquele espaço de cerrado, apropriado e usado exaustivamente pelo grande capital nacional e internacional e com grande repercussão e impacto sobre tudo o que ali viveja e vive: os homens, os animais e, sobretudo, a cobertura vegetal e as águas que ela protege.

Cá em baixo, no pé da serra, Posse, que como Barreiras é uma cidade que nasceu da expansão do gado nos séculos XVIII e XIX, comanda a ocupação e organização modernas do fundo do vale. Mas, se aqui as cidades e os homens são mais numerosos, as formas de organização social e econômica são, contudo ainda mais arcaicas e mais atávicas. Nos relevos ondulados criam-se ainda cabeças de gado quase como há um século; nos fundos de vale, nas planícies aluviais do rio Paranã e de seus afluentes, coabitam hábitos



www.observatoriogeogoiias.com.br

agrícolas tradicionais e modernos, mas o moderno está tomando o lugar do que é tradicional e “velho”. Aqui, as propriedades rurais e seus habitantes ainda são bastante incomodados pelas endemias rurais – os índices da doença de chagas eram até recentemente alarmantes – que nunca são de tudo erradicadas.

O “Vão” é antigo e novo ao mesmo tempo, cheio de contrastes – mais sociais e econômicos que naturais. Como em toda região de topografia movimentada, o “Vão” é suscetível ao desgaste provocado pelos elementos naturais – assoreamento dos rios cujas margens estão sendo desprovidas de seu manto protetor, a vegetação, desencadeamento de processos erosivos que podem conduzir à desertificação dos solos, desmatamento desenfreado, colocando em risco a sobrevivência de espécies nativas ainda abundantes na região, como a aroeira, por exemplo.

Porém, mesmo diante desses perigos reais e imediatos, é desse “teto” monumental que constitui o Planalto Central, do qual a Serra Geral do Paranã é um dos seus contrafortes, que hoje irradiam águas, homens e estradas e, no plano geopolítico, idéias. No passado, nessas terras altas e planas, eram as grandes distâncias e a solidão da paisagem que angustiavam e dispersavam os homens. Hoje, contrariamente ao que se poderia pensar, são esses mesmos elementos que atraem outros homens e outros interesses. Como diz Braudel, “por si mesma a distância é obstáculo, defesa, proteção, interdição [...] O espaço não é uma realidade invariável. Ora, evidentemente ele varia, uma vez que a verdadeira medida da distância é a velocidade dos deslocamentos dos homens. Ontem, a lentidão dos homens era tal que o espaço aprisionava, isolava”. (op. cit., v. I, p. 89).

Observando o território goiano-tocantinense por essa ótica, pode-se afirmar que ele era, e de um certo modo ainda é, um espaço imenso. As estradas encurtaram as distâncias, e ao mesmo tempo que aproximaram os homens, elas desestruturaram as formas de organização social antigas para dar lugar a outras mais novas. Ainda segundo Braudel “verticalmente, enquanto o tempo muito durou, o espaço era grande, horizontalmente. Hoje, tanto o tempo histórico curto, quanto o espaço, estreitado, mudaram a fisionomia das paisagens e dos homens. As transformações se fazem à luz do dia, não mais do dia para a noite, longe dos olhos, como somos levados a pensar [...] O espaço divide e une [...] por causa das necessidades complementares [...] Se a superestrutura dominante brota e se



www.observatoriogeogoiias.com.br

estende tão depressa, é porque não encontra obstáculos decisivos à sua altura, nem resistências bem agrupadas” (idem, p. 96 e 102).

O território goiano-tocantinense se explica por suas terras altas (Planalto Central, sobretudo) e baixas (as grandes depressões do Araguaia-Tocantins). Elas dividem, bloqueiam, expulsam e atraem. Dividem o espaço físico em regiões bem diversificadas e habitadas por homens de todos os matizes sociais e culturais; bloqueiam, dificultando os contatos humanos; expulsam e atraem pessoas, capital, divisas e tudo o mais. Será que a vida aí se insinua por si mesma? A resposta é complexa porque vários são os fatores e os elementos conjugados. Uma coisa, entretanto, é certa: sem os homens, desaparece o interesse em sabe-lo, com os homens nascem os complicadores e os problemas que motivam as pesquisas e as análises.

Dividir um território como o goiano-tocantinense em terras altas e baixas não basta, contudo, para explicá-lo. Essa compartimentação é apenas um esboço do seu corpo físico. Para compreendê-lo melhor, há que se detalhá-lo mais ainda. Há que se descer ao nível das entidades microrregionais e exceções locais, que abrigam atividades bem diversificadas e diferenciadas praticadas por uma população também diversificada, por mais aparente que seja essa diversificação. A história por aqui é nova, tem pouco mais de dois séculos e meio, mas já há muita diferenciação. Num mesmo espaço, repito, coabitam às vezes o antigo e o novo. Há transumância tradicional em regiões recentemente ocupadas pela pecuária avançada no vale do Araguaia, por exemplo. Há ecoturismo, ou, como preferem alguns especialistas do assunto, turismo rural, lá onde o espaço foi ocupado por populações remanescentes, como a região dos kalunga, na Chapada dos Veadeiros. Há estagnação lá onde a natureza é rica, como o vale do Tocantins. Há mudanças antes mesmo da aclimação dos hábitos e costumes. Há batalhas sem que houvesse tido guerra.

Dividir também o território em função do clima parece pouco acrescentar ao seu conhecimento geográfico, pois, nesse particular, trata-se praticamente de um só tipo climático dominante – tropical subúmido com verão quente e chuvoso e inverno apenas fresco e seco. Porém – e é aqui que reside o essencial da questão –, esse clima dominante tem suas nuances que não podem ser deixadas de lado. São elas que explicam, porque mais perceptíveis, as particularidades locais. No fundo do vale, nas terras baixas, o clima conjugado com o relevo e a vegetação “criam” uma paisagem diferente das encontradas nas



www.observatoriogeogoiias.com.br

terras altas. A insolação é diferente, a temperatura e o ar têm outros comportamentos, os ventos sopram entrecortados pelas barreiras naturais que são a serra e a mata. Essas particularidades são, no dizer de Max Sorre, “o único dado imediato de toda a climatologia”. Na chapada sopra um vento contínuo, fustigante, espantando insetos e outros bichos. Nas suas encostas, as “ilhas” microclimáticas criam microambientes. No alto, os espaços são mais abertos e as nuvens não param de se movimentar de um lugar para outro. Cá em baixo, a vida animal e humana é mais diversificada e, por isso mesmo, mais complexa e merece outros cuidados para não se deteriorar ou desaparecer. Por seu lado, lá no alto, a homogeneidade aparente de tudo – do relevo à vegetação, do urbano ao rural – transmite uma falsa idéia de que o meio ambiente é mais resistente à ação antrópica, mas as diversidades são mais sutis de serem percebidas. Ao menor descuido pode-se desencadear processos irreversíveis de degradação do meio ambiente e o cerrado, com tudo o que ele tem de original, pode dar lugar a paisagens mortas e desprovidas do menor movimento do que é vivo e dinâmico – as suas ricas flora e fauna.

AS PESSOAS E AS PAISAGENS

Por quase dois séculos vivendo praticamente ilhada em suas regiões históricas e geográficas e ainda pouco povoadas, para não dizer humanizadas, a população de Goiás-Tocantins, fechando-se em si mesma, dava colorações diferentes às diversidades regionais. Aqui se praticava a pecuária extensiva, e a roça tradicional completava o abastecimento em víveres de cada fazenda; acolá, a agricultura já era mais voltada para o mercado, onde se comercializava o excedente; mais adiante, as duas coisas juntas. Quando as fronteiras econômicas se expandiram nada disto resistiu. Houve, segundo Braudel, uma quebra da longa duração das realidades culturais. Uma paisagem híbrida ocupou inexoravelmente o seu lugar, e a fisionomia dos homens deixou de ser singular para ser plural. O capital “homogeneizou” quase tudo e as pessoas deixaram o campo para superpovoar as cidades. Praticamente desapareceram as economias locais, sem salvaguardas, e, com elas, também as diversidades locais e regionais.

Hoje se come, se veste e se diverte praticamente do mesmo jeito por toda parte: uns melhor, outros pior, mas todos quase do mesmo jeito. Essas migrações foram, no passado, ditadas pelo isolamento, pelo abandono e pela rudeza da vida solitária do



www.observatoriogeogoiias.com.br

indivíduo camponês. Os indivíduos fugiam de uma realidade quase insuportável em busca de outra mais frívola. Hoje, essas migrações têm uma outra explicação: a concentração de quase tudo nas mãos de quase ninguém. A sazonalidade dos bóias-frias, que como desenraizados procuram o trabalho itinerante, é um exemplo dos mais constrangedores desses movimentos de população de um lugar para outro. Vagueiam de uma região para outra para cortar cana, colher algodão ou catar feijão.

A diversidade da economia sendo ainda pequena, pequena também é a categoria de trabalhadores sazonais, mas o número desses trabalhadores braçais é enorme. Eles vivem como estrelas errantes, em zigue-zague, sem lugar fixo de moradia e de permanência. São, portanto, muitos os que se deslocam, mas são poucos os que trabalham. O campo está vazio de homens, mas as estradas estão cheias de trabalhadores ambulantes. O contraste social ocupou o lugar da diversidade regional, porque por toda parte e lugar o movimento de pessoas parece ser um só, comandado por uma só lógica: ampliar os espaços produtivos sem, contudo, aumentar e melhor distribuir os benefícios sociais que disso deveria resultar. Haverá fim um dia esse movimento incessante que não leva a lugar nenhum?

O território é grande e sua ocupação é recente, as regiões são novas e também grandes, as pessoas são ainda jovens e começam a ser numerosas, mas as oportunidades são raras, como raras são os espaços que lhes pertencem. Os que vão raramente voltam, mas quando voltam são como que estrangeiros em sua própria terra. É esse o ritmo infernal que quebra a normalidade do dia-a-dia de muitos, pois quem sai dá lugar para quem chega. É essa a realidade dos movimentos itinerantes dos camponeses sem terra. Braudel afirma que “por toda parte é o mundo camponês que irá povoar ou repovoar as cidades. Ele é a causa da exuberância demográfica” (op. cit., v. II, p. 115).

Os especialistas em demografia, como o russo Valentei, por exemplo, dizem que população “é um conjunto de indivíduos que realizam a sua atividade vital no quadro de uma determinada sociedade. Ela é sempre um conjunto complexo e multifacético de pessoas que vivem num determinado território, que constituem a base natural de uma comunidade social”. Trata-se, portanto, de indivíduos, de pessoas humanas, tanto as que nascem no local, quanto as que chegam, vindas de outros lugares. Nesse conjunto complexo, as migrações têm, via de regra, um papel importante: reequilibrar demograficamente o contingente populacional, dinamizar a economia com o aporte de



www.observatoriogeogoiias.com.br

novas técnicas e, socialmente, trazer a diversidade. Nesse particular, quando elas chegam, podem mudar ou mesmo desestruturar o que, mesmo frágil e vagarosamente, subsistiu: o campo e as cidades e, com eles, as pessoas. Não há como ser diferente, porque a diversidade é próprio das paisagens naturais e humanas. Para Braudel, “o Estado e a sociedade deixam subsistirem a diversidade e a confusão. Também não há unidade lá onde em princípio se esperaria encontra-la: a partir do ‘poder’. Nenhuma força estruturante que dela dependa consegue uniformizar uma diversidade que tenha para ela uma espécie de força vegetativa. Se a sacudimos, ela nos rechaça: nem a ordem política, nem a ordem social, nem a ordem cultural conseguem impor uma uniformidade que seja outra coisa que uma aparência” (op. cit., v. I, p. 57).

AS REGIÕES E AS MICRORREGIÕES

“Na verdade os Estados agem como os indivíduos. Cada homem se obstina em delimitar o seu domicílio, como todo animal livre defende a propriedade daquilo que ele considera ser seu território” (Braudel, op. cit., v. I, p. 261)

As regiões e as microrregiões goiano-tocantinenses, como de resto a quase totalidade das outras regiões brasileiras, não resultaram de redivisões territoriais nas quais se alojavam entidades culturais, sociais, históricas ou econômicas possuindo sua razão de ser e tendo bem claras e inequívocas suas próprias ligações e seus próprios laços de interdependência e solidariedade internas historicamente consolidados. Ao contrário, elas são frutos de interligações e proximidades espaciais cômodas, embora conservem uma certa vocação, digamos, econômica, para facilitar o capricho dos recenseadores. Via de regra, elas têm um centro urbano em torno do qual o fluxo de pessoas e de interesses giram e dele depende de uma certa maneira.

Em tais circunstâncias, o “pano der fundo” de tais divisões não poderia deixar de ser o meio natural. Ora é a grande placa de solos férteis do “Mato Grosso” de Goiás, ora é a grande depressão do “Vão do Paranã”, ora é o “Vale do Rio Meia Ponte”, ora é o polígono de solos pobres e arenosos do “Jalapão”, ora é o “Bico do Papagaio”, o Planalto Central do “Entorno de Brasília”, o Sudeste e sua “Estrada de Ferro”, dentre outros, que



www.observatoriogeogoiias.com.br

servem de suporte para delimitar espaços goiano-tocantinenses aos quais chamamos de “regiões”. Por enquanto, do ponto de vista histórico, social e cultural, é praticamente impossível separar com nitidez entidades regionais bem diferenciadas, mas a prática é esta: agregar em torno de centros urbanos maiores e de economia mais organizada, os outros centros menores, ou seja, pôr num mesmo invólucro regional cidades e municípios mais interdependentes uns com relação aos outros e, se possível, com vocações econômicas mais próximas umas das outras. Desse modo, lá onde os laços de interdependência são mais nítidos e mais diversificados, justificaram-se subdivisões menores do espaço, como é o caso do “Mato Grosso” de Goiás. Aqui, a antiga microrregião esboçada em 1969 foi subdividida em 1989 em cinco outras de maior solidariedade interna, de maior afinidade sócio-econômica e de maior proximidade espacial, dando lugar para as microrregiões de “Goiânia”, “Anápolis”, “Anicuns”, “Iporá” e “Ceres”, respectivamente. Esta última, em verdade, nada mais é que o verdadeiro “Vale do São Patrício” e “Goiânia” é constituída por sua área metropolitana, denominada Aglomerado Urbano de Goiânia (AGLUG). No Tocantins, o antigo “Extremo Norte Goiano” deu lugar às regiões de “Araguaína” e do “Bico do Papagaio”, esta última fazendo realmente jus ao nome. Porém, em todos os casos, talvez o fator mais relevante para se estabelecer os limites, digamos, oficiais dessas novas entidades microrregionais foi sem dúvida a proximidade espacial de suas cidades e a institucionalização de regiões já tradicionais. Há muito que já se falava do “Aglomerado Urbano de Goiânia” (AGLUG), do qual sempre fizeram parte cidades como Aparecida de Goiânia, Trindade, Senador Canedo, Goianira, Aragoiânia e Abadia de Goiás. A elas juntaram-se mais tarde, dados os graus de dependência com relação à capital, cidades como Bela Vista de Goiás, Hidrolândia, Guapó, Nerópolis, Terezópolis de Goiás, Goianápolis, Bonfinópolis, Santo Antônio de Goiás, Leopoldo de Bulhões e Caldazinha. O “Entorno de Brasília” já é região institucionalizada e, como o AGLUG, já merece tratamento de “região metropolitana”. São também historicamente conhecidas as regiões do “Sudoeste Goiano”, da “Estrada de Ferro”, do “Vale do São Patrício”, da “Chapada dos Veadeiros”, do “Bico do Papagaio”, do “Jalapão”. A simples pronúncia de seus nomes é o bastante para que cada goiano e cada tocantinense as localizem em seus mapas mentais e as associem às cidades que as comandam.

As regiões podem territorialmente evoluir. Podem aumentar ou diminuir de tamanho. Porém, qualquer que seja sua evolução, não se pode afastar de uma realidade



www.observatoriogeogoiias.com.br

imutável: o seu suporte concreto é o meio físico, sobretudo o relevo que, aqui sim, pode ter uma certa homogeneidade. O “Vão do Paranã” será, por muitos milhões de anos ainda, uma grande depressão, assim como o “Sudoeste Goiano” é uma região de chapadas por excelência. O rio, a serra, a chapada, a mata (mesmo depredada), o vale serão sempre, juntamente com a cidade-pólo, os pontos de referência desta ou daquela região. Uma vez implantada, a cidade não mais mudará de lugar, Essa palavra, “lugar”, funciona como uma espécie de estrela-guia para se chegar à região e ela é definida por suas coordenadas geográficas. Já se começa, portanto, a individualizar as regiões por outros caracteres que não o histórico, o econômico ou o físico propriamente dito. Elas, as regiões, ocupam lugares diferentes no espaço. Cada qual tem a sua localização: o “Vão do Paranã” tem seu lugar no nordeste de Goiás. O “Bico do Papagaio” ocupa o extremo norte do Tocantins. O “Vale do Meia Ponte” está localizado no centro-sul de Goiás, e assim por diante. As atividades aí praticadas pelos homens podem lhes conferir uma certa “especialidade”, mas não lhes tiram suas características físico-espaciais.

A criação de regiões – forma corriqueira e bem geográfica de organização do espaço – para ser durável e ter utilidade prática para a população deveria ser acompanhada de uma organização social e política que lhe desse suporte institucional. Tais como elas existem – e como sempre existiram – não passam de um quadro de referência para os estudos geográficos e para os levantamentos estatísticos ou, como soe acontecer, para criar estereótipos – “pobre”, “rica”, “atrasada”, “deprimida” demográfica e economicamente, “problemática” etc. Muitas teses já foram, e continuam sendo, feitas sobre esses caracteres “tipológicos” que as regiões devem estampar como cartões de visita. Enquanto quadro referencial estatístico, elas fornecem, por assim dizer, apenas um nível de informações mais agregadas. Acredito, pois, que, para que possam ter um papel mais importante na organização do território, seria necessário dar a elas uma certa personalidade – e uma certa autonomia – política, uma administração regional, por exemplo, que sirva de interlocutor entre seus habitantes e o poder central exercido pelo executivo. Só assim a região criaria vínculos mais fortes com seus cidadãos, teria uma cara própria e, por que não, uma alma e uma vontade coletiva das pessoas em querer fazer as coisas juntas. O sentimento nativista nutre o espírito de vontades e desejos mútuos e interesses comuns, engendra um espírito comunitário e cria, por assim dizer, uma “alma regional”. No meu entender, são esses elementos, mais



www.observatoriogeogoiias.com.br

espirituais que materiais propriamente ditos, que dão forma ao corpo regional e que motivam as pessoas a se sentirem regionalmente mais enraizadas e mais compromissadas com o bem estar do todo, quaisquer que sejam os estereótipos que se lhes atribuem. Na falta de uma unidade física, e por que não, territorial, cultural e social sólida, há que se ter pelo menos uma unidade política, um certo poder de decisão menor, é verdade, mas regionalmente importante, porque impregnado de um certo sentimento de livre arbítrio? Sem isto, a região só existirá, e sobreviverá, no papel, e pelos números estatísticos de suas cidades e de seus municípios. E isto por pouco tempo, porque normalmente, quando uma redivisão territorial caduca por falta de solidariedade entre seus habitantes, ela acaba perdendo a coesão que tenuemente existe e dará lugar a novos remanejamentos espaciais, muitas das vezes mais por interesses de terceiros do que do seu próprio povo.

É de se imaginar, contudo, o quanto seria difícil redividir o território estadual em função dos interesses imediatos locais. Na verdade, não teríamos regiões geográficas, mas apenas municípios, e assim mesmo alguns, dadas as suas grandes dimensões, foram inúmeras vezes subdivididos muito mais por interesses de poderes políticos locais que propriamente pelo desejo de seus habitantes. É comum, então, povoados que não reúnem as mínimas condições administrativas, políticas e, sobretudo, econômicas se emanciparem em nome de uma propagada independência a que uma comuna tem direito. Tomemos um exemplo, o do município da cidade de Goiás: nada menos que 26 novos municípios foram desmembrados de seu território – imenso, é verdade – nos últimos 40 anos. Dez deles apenas nos últimos dez anos. Como que uma mulher em plena fase de fecundação, Goiás e seu extenso município geraram regularmente a cada ano em média um novo município nos anos 1990. Outros “filhotes” certamente virão, não só de Goiás, mas também de outras “matrizes” igualmente férteis e igualmente prenhes dos caprichos dos homens políticos que geralmente só vêem nas novas redivisões territoriais novas oportunidades e novos espaços para novos poderes locais.

No Tocantins esse processo chega a ser patético, quão inexpressivas do ponto de vista sócio-econômico são as entidades municipais recém emancipadas. Na maioria dos casos, as cidades-mães vão certamente permanecer como centros que comandam a vida político-administrativa das novas “cidades”, fazendo com que os níveis de dependência que elas tinham com relação à matriz levem ainda muito tempo para desaparecer. Assim, o



www.observatoriogeogoiias.com.br

tempo histórico sendo demasiadamente curto entre um recorte espacial e outro, corre-se o risco de se chegar a uma atomização tal do espaço que se tornará difícil falar de estabilidade municipal e regional. Não há quase tempo para que o processo de organização administrativa do espaço se sedimente e ganhe forma e personalidade. Assim sendo, a região certamente perderá uma de suas funções mais nobres, porém menos valorizada pelos que decidem: ser o centro de interesse, de cooperação mútua e, sobretudo, de fortalecimento dos laços de afetividade que unem as populações e suas cidades. Em países antigos, como os da Europa, a quem constantemente tomamos como modelo quando se trata de estudos e programas de organização do espaço, a regionalização é dificultada pela existência de “n” grupos culturais, étnicos e lingüísticos no interior de um mesmo Estado nacional, às vezes de dimensões restritas. Se as redivisões territoriais nesses países obedecessem apenas a esses parâmetros, não haveria certamente regiões geográficas no sentido geoeconômico e geohistórico do termo, mas apenas um mosaico de pequenos espaços cujos limites e contornos seriam muito difíceis de serem estabelecidos, principalmente se o fator lingüístico for levado em conta. Na França, Vidal de Lá Blasé “criou” as regiões históricas, recortando espaços naturais heterogêneos, mas observando, contudo, uma certa identidade cultural. É assim que se fala da Bretanha, da Alsácia, da Normandia, do Languedoc-Roussillon, da Provença, da Borgonha, da Auvérnia, do Limosino, da Picardia, do Lionês etc. Na verdade, trata-se aqui de antigos domínios senhoriais e duciais que se opunham com uma certa autonomia à autoridade do rei sediado em Paris. Dessas regiões, a menos original historicamente, mas uma das mais homogêneas pelo seu meio geográfico natural – uma imensa bacia cortada ao meio pelo rio Sena – é a Região Parisiense.

Na Itália e na Alemanha o poder dos ducados e principados foi de tal ordem que somente há pouco mais de um século pôde-se falar de Nação, de Estado nacional. Na Espanha, para citar apenas o exemplo mais dramático dessa questão, ainda resiste, com enormes prejuízos afetivos para a população, o País Basco, que tem a região dos Pireneus como o seu território sagrado. A unidade nacional fracamente sobrevive, não em nome de uma Nação espanhola propriamente dita, mas na existência do caráter ibérico de sua população que vive na imensa península. Portugal aí mais parece um enclave de dimensões reduzidas, mas que soube conservar a sua peculiaridade histórica com relação ao resto da península.



www.observatoriogeogoiias.com.br

AS CIDADES E O POVOAMENTO DO TERRITÓRIO

“A superestrutura urbana é um sistema sobrelevado, explicado pelo mundo camponês, que está condenado a carregá-lo nos ombros” (Braudel, op. cit., v. III, p. 169).

“Minoria, em suma a cidade goza, no entanto, de algumas vantagens evidentes: seus parceiros estão dispersos, distantes uns dos outros. Desde o seu nascimento, ela está consciente de uma diferença que a define, de uma luta a ser travada, indispensável ao seu próprio ser, à sua vida cotidiana. Concentrada em um ponto do território, a sua solidariedade a coloca a salvo de surpresas e muito cedo ela saberá lançar mão do poder, da cultura, numa palavra, de uma riqueza que ela terá de defender, preservar e utilizar, ininterruptamente” (id., ibidem, p. 171).

Em todos os lugares do mundo, sejam os países desenvolvidos ou não, grandes ou pequenos, asiáticos, africanos, europeus ou americanos, as cidades surgiram, e ainda surgem, como a mais importante e espetacular obra do homem. O fenômeno urbano é certamente o mais espetacular dos fenômenos geográficos e, por assim dizer, humanos. É difícil afirmar porque esta ou aquela cidade surgiu neste ou naquele lugar. A partir do momento em que os indivíduos decidiram se fixar aqui e ali para levar uma vida mais gregária, as cidades foram surgindo naturalmente, num processo contínuo e cada vez mais acelerado nas diversas partes da Terra. Surgiram, e ainda surgem, em sítios absurdos e inimagináveis – planícies, planaltos, vales, montanhas, matas densas, oásis e, por incrível que isto possa parecer, nos desertos, tantos os quentes e arenosos, como os frios e pedregosos – e exerceram e, mais que no passado, exercem um poder de atração extraordinário sobre as pessoas. Acerca ainda das cidades, Braudel, (op. cit., v. I, p. 151-152), tão geógrafo quanto historiador, nos ensina que:

- a) “...Antes de tudo, uma cidade é uma dominação. E o que vale para defini-la, para aferi-la, é a sua capacidade de comando e o espaço onde ela o exerce”;
- b) “as cidades são vias e vias que se entrecruzam, e ainda assim são necessários muito outros ingredientes para garantir a implantação de uma cidade verdadeira”;



www.observatoriogeogoiias.com.br

c) “uma cidade, ventre colossal, não tem somente uma, mas várias zonas sucessivas de abastecimento e de influência, em princípio – mas apenas em princípio – concêntricas: zona leiteira e hortense, zona cerealeira, [...], zona de criação, zona florestal, zona também de comércio à distância. Por esses círculos sucessivos espalham-se os mercados intermediários e, não menos, as cidades intermediárias” (Braudel cita aqui o estudo de Rudolf Häpke sobre a rede urbana dos Países Baixos – Holanda – no momento do apogeu de Bruges, no séc. XV, que a comparou a um “arquipélago de cidades”);

d) citando o historiador Jean-Marie Dunoyer, autor de *7 milliards d’hommes pour l’an 2000* (7 bilhões de homens no ano 2000), Braudel destaca que “a espécie humana é a espécie mais invasora do mundo e, desde sempre, a que mais viaja. E a cidade é a lanterna fosca dos caçadores que, durante a noite, atrai a caça. Ela fascina os camponeses dos arredores. Nada é mais significativo, nesse ponto de vista, do que os esquemas onde estão localizados os lugares de origem dos imigrantes no interior das cidades”.

Dessas apreciações de um historiador, podemos tirar muitas lições para as nossas cidades, e uma delas é que, não faz muito tempo, por terem nascido provisoriamente, seguindo inicialmente o rastro do ouro, os primeiros arraiais goiano-tocantinenses teriam nascido para ter vida curta. A horda de faiscadores e mineradores, como que pescadores em busca de cardumes mais farturentos, raramente permanecia no mesmo local por muito tempo. Esse caráter instável da população mineira marcou o aparecimento, vida e morte de muitas cidades e lugares habitados, mas que só perduraram no tempo aquelas cujas minas próximas eram mais pródigas. Construções mais sólidas, de adobe e cobertura de telhas comuns, só eram erguidas quando se tinha certeza de que os aluviões e veios auríferos prometiam vida longa. Por mais que se busque nos relatos de pessoas daquela época, nos relatórios das autoridades, nos mapas antigos, é praticamente impossível indicar com precisão e confiabilidade os inúmeros embriões de cidades, os arraiais de vida efêmera, que surgiram em nosso território, porque muitos deles só tiveram começo e morreram logo no nascedouro. Tudo isto era muito compreensível, uma vez que o caráter daquela gente em nada se diferenciava do dos criadores nômades de antigamente: os mineiros só paravam em algum local por um certo tempo se houvesse ali promessa de boas bateiadas.

No começo foi assim. Das centenas de lugares, no século XVIII, que os mapas antigos apontam como locais em que havia uma aglomeração de pessoas, por menor que fosse – “registros”, pontos de pouso de tropas, “presídios”, sítios, acampamentos, aldeias –



www.observatoriogeogoiias.com.br

, poucos foram os que evoluíram para arraiais e menos ainda os que atravessaram o tempo e se tornaram cidades, como se pode constatar logo abaixo. Porém, hoje, mais que no passado, é possível apontar as motivações, sejam elas econômicas, sociais, políticas ou geopolíticas, que deram origem a esta ou aquela cidade no imenso território goiano-tocantinense. O fenômeno urbano segundo os especialistas (geógrafos, historiadores, sociólogos, urbanistas, dentre outros) se acentuou realmente a partir da era industrial, ou seja, a partir do século XIX. Na opinião de dois grandes geógrafos, especialistas em Geografia Urbana, “a revolução econômica, ao concentrar os meios de produção, quando da passagem do estágio artesanal para o estágio industrial, provocou naturalmente a reunião dos trabalhadores nas cidades; o capitalismo multiplica as trocas e as centraliza; o socialismo atrai as populações para os centros industriais; a colonização implanta as cidades brancas nas colônias em torno das quais se agrupa a população indígena. Neste processo, os progressos dos transportes representaram um papel importante”. Esta análise é válida, sobretudo, para a Europa. Em países novos, como o Brasil, em regiões novíssimas, como em Goiás-Tocantins, o desenvolvimento urbano deu-se por muito tempo em consequência das atividades a ele inerentes, como, por exemplo, a mineração e a agricultura em nossos sertões. Assim, fazendo suas as palavras de outros autores sobre o processo de urbanização na França, Braudel aponta a agricultura como o motor da urbanização: “o desenvolvimento urbano”, dirá Jean Favier (apud Braudel, op. cit., v. II, p. 119), “não se inscreve ao lado da expansão agrícola, e menos ainda em concorrência com ela. Ele provém dela”. Ora, nada mais peremptório se aplicaria ao desenvolvimento urbano verificado com o advento da agricultura, substituindo em Goiás-Tocantins, a mineração como fator de povoamento e, sobretudo, de urbanização. Para confirmar isto basta comparar o número de cidades e arraiais nascidos do ouro ou em consequência da atividade mineradora no período que vai do descobrimento definitivo de Goiás pelos bandeirantes (1722) até a proclamação da independência (1822): 60 localidades mineiras, segundo Souza e Silva. Dentre elas, apenas a metade sobreviveu como cidades goiano-tocantinenses atuais, cujos nomes antigos vão entre parêntesis: Goiás (Villa Boa), Itaberaí (Currallinho) e Anicuns, do Julgado da então Villa Boa; Pirenópolis (Meya-Ponte), Corumbá de Goiás (Corumbá), Luziânia (Santa Luzia) e Formosa (Couros), do Julgado de Meya-Ponte; Santa Cruz de Goiás (Santa Cruz) e Silvânia (Bom Fim), do Julgado de Santa Cruz; Pilar de Goiás (Pillar



www.observatoriogeogoiias.com.br

ou Papuã) e Goarinos, do Julgado de Pilar; Crixás, do Julgado de mesmo nome; Niquelândia (São José do Tocantins), do antigo e próspero Julgado de Trayras (Tupiraçaba); Cavalcante

e Flores de Goiás (Flores), do Julgado de Cavalcante; nenhuma do importante Julgado de São Félix, arraial que desapareceu corroído pelo tempo; Arraias (cidade tocantinense atual), Monte Alegre de Goiás (Morro do Chapéu) e São Domingos, do Julgado de Arraias; Paranã (Barra da Palma), Conceição do Tocantins (Conceição do Norte) e Chapada de Areia (Príncipe) do então Julgado da Villa de Barra da Palma, cabeça da Comarca do Norte; Natividade, Chapada (Chapada da Natividade) Almas e Dianópolis (São José do Duro, que surgiu de um aldeamento em 1755), do Julgado de Natividade; Porto Nacional (Porto Real e depois Porto Imperial) e Monte do Carmo (Nossa Senhora do Carmo), do Julgado de Porto Real. Acrescente-se a esta lista as cidades atuais de Catalão, na época pequeno arraial do Julgado de Santa Cruz, e Almas (São Miguel e Almas), arraial nascido do ouro e pertencente ao antigo Julgado de Natividade. As outras localidades, e isto virou uma repetição necessária, ou desapareceram completamente, ou não passam de ruínas ou sobrevivem praticamente esquecidas dos goiano-tocantinenses: Ouro Fino, Ferreiro, Barra (atual Buenolândia, distrito da cidade de Goiás), Anta, Santa Rita (Jeroaquara, distrito de Faina, em Goiás), Amaro Leite (distrito de Mara Rosa, construída ao lado da “Belém-Brasília”), São Miguel das Tesouras, Maranhão, Buriti Queimado, Curriola, Calhamares, Chapada de São Félix ou de Carlos Marinho, Cachoeira, Pontal (do Porto Real), Pontal da Natividade e muitas outras. A lista é longa.

Já a agricultura e as atividades a ela inerentes, a deusa Ceres que faz brotar da terra os alimentos dos homens, ela é a mãe da grande maioria das cidades goiano-tocantinenses. Tanto em Goiás, quanto no Tocantins, mais de dois terços das quase mil aglomerações – entre cidades, vilas e povoados, que têm atualmente os dois estados, e numa imagem forte e plena de significação –, como que grãos semeados em terreno fértil, brotaram da terra, isto é, da atividade agro-pastoril. Talvez não haja no Brasil uma região em que a agricultura tenha marcado tanto a economia e a índole do povo como em Goiás-Tocantins. Por esses números pode-se ver, como o fez Caio Prado Júnior, o quanto a mineração, no Brasil, sufocou a agricultura no período colonial. E aí se inclui com justa razão Goiás-Tocantins: “a contrapartida da fulgurante ascensão das minas foi a decadência



www.observatoriogeogoias.com.br

da agricultura”. Mas o renascimento da atividade agrícola após o esgotamento da minas iria recolocar as pedras certas no tabuleiro da economia de nosso

território: agora, doravante, são as cidades surgidas em meio rural que vão desempenhar o papel de principal agente mobilizador de populações, recrutando habitantes, atraindo e desenvolvendo o tráfego e com ele as estradas, ampliando as trocas e intercâmbios comerciais, expandindo fronteiras agrícolas, incorporando à economia de mercado novas áreas de produção, enfim, introduzindo movimento em uma região até então marcada pela pouca ou quase nenhuma mobilidade e articulação espaciais. Assim, como não

há sociedade sem indivíduos, e vice-versa, como nos mostra Norbert Elias em sua obra preciosa, *A sociedade dos indivíduos*, não há também cidade sem o seu território (o município, o campo, o espaço geográfico de suas atividades sociais, culturais e econômicas) que lhe dá sustentação e retaguarda. “Sejam elas ou não filhas da revolução agrícola”, afirma Braudel (op. cit., v. II, p. 120), “a lógica própria das cidades é exatamente assumir a superioridade, o estado da superestrutura. Para elas, existir é dominar. Nascidas

essencialmente do campo em todo tempo e lugar, num momento ou noutro, com maior ou menor força e brilho, elas se impõem, ao campo, servindo-lhe de ‘modelo’, subjugando-o...”. Para concluir, diz o autor: “a cidade é, portanto, responsável pela difusão de uma nova arte de viver, por uma economia superior, que ela difunde ao seu redor”.

Esse foi o pano de fundo do fenômeno urbano ocorrido nos nossos sertões após o colapso da mineração: a atividade agrícola – e com ela o comércio, o mercado e, mais tarde, a indústria – deslocando e fixando as pessoas através dos caminhos e das cidades e aumentando os fluxos e as articulações espaciais que não mais pararam de crescer. Aqui, cidade e campo se debatem

para saber quem pode mais. Até recentemente o campo levava vantagem sobre a cidade, seja abrigando mais gente ou produzindo mais riqueza. O embate ainda não terminou e qualquer que seja o seu desfecho, as cidades continuarão a surgir e a crescer até o ponto em que certamente não mais haverá distância entre uma e outra. Isto já é em parte realidade, pois as megalópoles já existem, principalmente nos países fortemente industrializados e urbanizados.

Se em Goiás-Tocantins ainda estamos longe de termos espaços urbanizados contínuos nos moldes norte-americanos, europeu e japonês, por exemplo, (respectivamente, as megalópoles de Washington-Nova Iorque-Boston, Londres-Ruhr-



www.observatoriogeogoiias.com.br

Milão e Tóquio-Nagoya-Osaka), a mesma coisa não pode ser dita em alguns estados brasileiros. As grandes regiões metropolitanas que são, respectivamente, São Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre, Belo Horizonte, Salvador, Recife e, em menor escala, Fortaleza, Belém, Curitiba e, caso particular, Manaus e Brasília, tendem a se transformar em megalópoles em crescimento incontrolável e ingovernáveis. Elas podem vir a ser o que Milton Santos classifica de “necrópoles”. O paradoxo é cruel: dadas as condições de

habitabilidade de praticamente todo o território nacional – o país dispõe de espaços infundáveis, as grandes cidades, contudo, e suas áreas metropolitanas, em que concentra praticamente a metade da população brasileira, estão à beira da explosão demográfica. Há no ar uma crise que toma conta das cidades, adverte Braudel: “crise econômica, crise social, crise política, crise também de mentalidades. Do que será feito o futuro, ninguém sabe. Mas já há problemas visíveis” (op. cit., v. I, p. 194).

Voltando ao tempo e a Goiás-Tocantins, vamos procurar entender e explicar o nosso fenômeno urbano do cerrado. De um modo geral, segundo explica Braudel (op. cit., v. I, p. 110), “a pobreza dos solos impõe o afastamento dos habitats, mas, mesmo assim, cada lugarejo, cada vila, cada cidade responde de maneira diferente a esse meio natural”.

Por aqui, nas regiões de maior

fertilidade natural dos solos (“Mato Grosso” de Goiás, Vertente Goiana do Paranaíba, Vale do Meia Ponte, “Bico do Papagaio”, dentre outras) o espaçamento entre o habitat disperso ou concentrado é pequeno se comparado com o que é verificado nas regiões de planícies e chapadas. Nestas últimas, a propriedade rural sendo normalmente grande e os sítios próprios ao habitat urbano mais raros (principalmente os pontos de acesso fácil à água) fizeram com que o povoamento rural e urbano fosse mais rarefeito. Esse é apenas um lado da moeda que explica o fenômeno; o outro é o modo de produção baseado principalmente na concentração fundiária. Tanto em um caso como em outro, nada freia o surgimento de novas cidades e a conseqüente diminuição dos

espaços vazios entre elas. Antevê-se nesse processo – não mais tão espontâneo como antigamente, mas comandado por geopolíticas internacionais e nacionais – o agravamento dos problemas que são a marca do nosso tempo: as reformas agrária e urbana. Por que? Porque os campos se esvaziam não mais em conseqüência da modernização da agricultura, mas também em conseqüência das



www.observatoriogeogoiias.com.br

políticas fundiárias que privilegiam a concentração da propriedade nas mãos dos grandes proprietários e das grandes empresas, para que ela produza em escala comercial para atender ao mercado internacional comandado pelos países ricos. O campo deve produzir o que eles determinam.

É verdade que o processo de urbanização em Goiás-Tocantins há muito deixou de ser espontâneo, como era até há pouco tempo, para ser comandado à distância (expansão da fronteira agrícola ditada pelo mercado internacional de grãos “nobres” e carne) e de perto (pelo grande capital nacional que monopoliza os bens de produção e a riqueza no campo e na cidade). As novas

aglomerações que surgiram nos últimos trinta anos acompanharam a lógica do capital, ou seja, as veias abertas por ele: as estradas. No início dos anos 1970, em Goiás-Tocantins apenas um pequeno trecho dos grandes eixos rodoviários de integração nacional que partem de Brasília e das rodovias regionais que partem de Goiânia (respectivamente, dentre outras, as BR-060, BR-020, BR-050, BR-153 e as GO-020, GO-060, GO-070, GO-080) eram pavimentados. Tomando-se Goiânia como referência, o asfalto atingia apenas um raio de cerca de 200 quilômetros em torno da capital. Um quarto de século depois, pode-se dizer que o território goiano-tocantinense está integrado por vias asfálticas de norte a sul e de leste a oeste. Nesse mesmo período o quadro urbano em Goiás, por exemplo, passou de 170 municípios e suas respectivas cidades para 242 (aumento de 42%). No Tocantins, o fenômeno é mais explosivo, principalmente no final dos anos 1990, quando Palmas se consolida como a capital geopolítica por excelência e os olhos dos tocantinenses se voltam para a parte mais esquecida do estado: toda a margem direita do rio Tocantins. Neste período as cidades tocantinenses e seus respectivos município passam de 51 para 139. Em Goiás foram 72 novos municípios criados a mais e no Tocantins, 88 (aumento de 172%). Esses números não incluem as dezenas de vilas sedes de distritos e as centenas de povoados e lugarejos, embriões de futuras cidades. “As estradas são assim”, escreve Braudel, “quando elas chegam, emergem as cidades, mesmo no espaço desfavorecido” (op. cit., v. I, p. 175).

Comparados a outros estados brasileiros, em que o número de municípios é bem maior que por aqui, o fenômeno urbano goiano-tocantinense, em termos quantitativos, não é tão assustador assim. O que assusta é falta de critérios para a sua criação, conforme enfatizado acima. Torno a repetir que a criação desses povoados e lugarejos não é



www.observatoriogeogoiias.com.br

totalmente fortuita. Eles nascem certamente motivados pela principal atividade econômica que caracteriza o território goiano-tocantinense: a agricultura e a pecuária e, mais recentemente, a atividade industrial, principalmente em Goiás. Esses embriões de cidades são como que sentinelas avançadas de centros urbanos maiores e mais bem equipados que serviram de cabeça-de-ponte para a ocupação e colonização das diferentes zonas pioneiras e de novas oportunidades do nosso território. Mais ainda, parafraseando um autor que estudou os vilarejos franceses, Pierre de Saint-Jacobe, eles são como “células biológicas que permitem a colonização – no sentido originário do termo – do fator de produção ‘solo’” (apud Braudel, op. cit., v. I, p. 113). Como células espalhadas pelo organismo vivo, que é o território, essas aglomerações pioneiras adquirem importância estratégica na ocupação e povoamento do espaço e na fixação do homem no meio rural. Geralmente elas se situam em pontos também estratégicos, como beiras de estradas, margens de rios, encruzilhadas. Será que surgiram ali por acaso, aleatoriamente?

Pode-se afirmar que, hoje, não é mais lícito falar de casualidade na gênese e evolução das cidades goiano-tocantinenses. Mesmo nos primeiros anos de ocupação do território pelos primeiros desbravadores e bandeirantes, o aparecimento dos primeiros arraiais do ouro obedecia aos imperativos da empreitada: eles se erguiam, cresciam ou desapareciam ao pé das minas e aluviões. Fora dos rastros deixados pelo ouro no século XVIII praticamente arraial nenhum floresceu, sequer mesmo nasceu, exceção feita aos pontos de passagem e pouso de tropas que demandavam às minas. Dentre estes últimos, os que sobreviveram se deve à sua localização estratégica nos cruzamentos de caminhos coloniais e nos pontos de passagem de rios ou serras importantes. Catalão, em Goiás, e Dianópolis, no Tocantins, são os melhores exemplos. Muitos deles tiveram a função de “Registros” (postos de fiscalização aduaneira) ou de “Presídios” (fortificações militares), como, por exemplo, Porto Nacional, no Tocantins e Formosa, em Goiás.

Tendo-se alguma mapa antigo de Goiás-Tocantins sob os olhos, pode-se verificar com clareza e uma lógica impressionante o formato linear e ganglionar da rede de arraiais e vilarejos coloniais pontuando os caminhos que levavam a Villa Boa (cidade de Goiás), Cuiabá, Trayras (Tupiraçaba, hoje distrito de Niquelândia), Cavalcante, Arraias, Natividade e Porto Real

(Porto Nacional). Fora desses, digamos, eixos principais de comunicação, haviam apenas alguns desvios em direção aos arraiais “isolados”, como Crixás, Tesouras (desaparecido),



www.observatoriogeogoiás.com.br

Amaro Leite (em completo abandono), São Félix (desaparecido), São Domingos, Rio Claro e Pilões, em Goiás, e Paranã, no Tocantins. Falar em arraiais “isolados” pode parecer um eufemismo, pois, no começo, tudo em Goiás-Tocantins era isolado. À exceção da antiga Villa Boa, à sombra da qual uns poucos arraiais pequenos se aglomeraram (Ouro Fino, Ferreiro, Barra, Anta etc) e de Trayras, que “comandou” a mineração à sua volta (São José do Tocantins, hoje Niquelândia, Cocal, Água Quente, Piedade, que não mais existe, Santa Rita etc), os outros arraiais no mais das vezes constituíam pontos isolados, mais próximos ou mais distantes uns dos outros, na imensidão do espaço. Só mais tarde, a partir de das primeiras décadas do século XIX, é que outros arraiais e vilas começam a aparecer fora do eixo tradicional que constituíam os caminhos coloniais que ligavam Goiás a São Paulo, Rio de Janeiro, Mato Grosso e Bahia (este já no Tocantins, tendo Natividade como ponto de encruzilhada). Essa é a segunda fase da colonização de nosso território, em que, como se sabe, a agricultura e a pecuária foram tradicionalmente praticadas fora do eixo de mineração do século XVIII. Ela foi feita não mais por hordas desorganizadas de mineiros e aventureiros do início, mas por famílias em busca de terras novas e virgens, vindas, como, sobretudo de Minas Gerais e do Maranhão. Elas se instalaram, respectivamente, no sudeste e no norte da então Província de Goiás, em torno de cidades como Rio Verde, em Goiás, e Tocantinópolis, no Tocantins.

No eixo norte-sul, que corresponde grosso modo ao que é hoje a rodovia “Belém-Brasília”, só teve de fato seu povoamento e sua urbanização iniciados já no século XX. O restante do espaço, principalmente o vale do Araguaia, tanto do lado goiano, quanto tocantinense, só começou a se modificar e a realmente receber homens e cidades em ritmo mais acelerado há pouco mais de 50 anos. Atualmente, são as zonas de cerrado o habitat preferido da expansão das novas fronteiras econômicas dos dois estados, mas que têm como pontos de apoio as velhas cidades dos bandeirantes e dos fazendeiros do século passado. Esse avanço em direção ao cerrado se dá como se fosse uma disputa entre dois ambientes que se opõem, pelo menos geomorfologicamente: o vale, tradicionalmente fértil e carregado de muito simbolismo, e a chapada enorme, a grande barreira invisível que, no passado, separava os homens e os lugares e que criou nos habitantes de nossa terra uma espécie de síndrome do isolamento, mas que, economicamente, foi o grande pasto natural que deu sustentação e vida à atividade pecuária tradicional.



www.observatoriogeogoiias.com.br

Em Goiás-Tocantins, e isto não faz muito tempo, foram os terrenos ondulados, os vales dos grandes rios e regiões como o “Mato grosso” de Goiás e o “Bico do Papagaio” que venceram a disputa econômica contra a chapada e o cerrado no processo de ocupação e valorização do espaço regional. Se por mais de dois séculos a chapada e os cerrados foram vistos apenas como pastos naturais e eram classificados como terra de terceira ou quarta categoria, o interesse que hoje eles despertam é justamente o oposto do que são as zonas de mata, de boa cultura, mas excessivamente “acidentadas” e impróprias para a mecanização moderna. Os papéis se inverteram: o que antes era bom para apenas pasto, e assim mesmo com uma certa reticência, hoje, em linguagem que cheira a brequite, é o filé mignon da moderna agricultura. O lugar da roça antiga – as terras naturalmente férteis dos fundos de vale, ou melhor “as terras de primeira”, em que abunda o bacuri, símbolo de solo rico –, acabou virando pasto e se transformando em bacia leiteira ou em pastos plantados para o gado de corte criado com muita tecnologia. No passado, não faz muito tempo, o alqueire de terras do cerrado valiam quatro ou cinco vezes menos que o de terras de “cultura”. Agora é o inverso, ou quase. Esse embate se parece muito com aquele ditado popular – “um dia é da caça (o mato grosso) outro do caçador (o cerrado, a chapada)” – só que com atores diferentes: pois hoje é “um dia é do cerrado e da chapada (plantações comerciais em grande escala), o outro é do mato (pastos plantados). Como se pode observar, os papéis se inverteram e, ao que parece, para sempre. Adeus emas, seriemas, tatus, tamanduás, veados campeiros, muricizeiros, pequizeiros, barbatimão, pau-terra, cagaita, mama-cadela, bacu-pari, tesoureiro, galo-campina, salta-chão, teiú, cajuzinho... Os tratores tudo revolvem e expulsam dos lugares por onde passam. Os grãos nobres, como na fábula de La Fontaine, o lobo e o cordeiro, são a razão do mais forte – “a razão do mais forte é sempre a melhor”.

POPULAÇÃO URBANA x POPULAÇÃO RURAL

Por quase um século, durante o período da mineração, quando os olhos de todo mundo se voltavam apenas para os “aluviões dourados”, a população em Goiás-Tocantins era praticamente toda “urbana”, ou melhor, se concentrava quase toda nos arraiais do ouro, como nos mostrou Palacin em sua obra pioneira. É também ele que diz que, no início do povoamento da Capitania, a incipiente agricultura mal abastecia as minas. O que consumia



www.observatoriogeogoiias.com.br

essa gente? Não se sabe ao certo, mas, sem dúvida, pouca coisa que por aqui era produzida: carne seca, algum arroz com feijão, certamente mandioca e farinha, eis tudo, ou quase tudo. O resto do que consumia aquela gente vinha de fora. Mais adiante falarei sobre essas frugalidades da alimentação de nossos primeiros povoadores.

O quadro era paradoxal: pessoas vivendo num meio, digamos, urbano, mas, sem que houvesse uma retaguarda rural – campos de cultivo expressamente organizados em volta dos arraiais – capazes de lhes aprovisionar em produtos agrícolas básicos. Viviam no meio do sertão, sem contudo terem hábitos rurais. Não havia praticamente população rural propriamente dita – aquela que vive da terra e dela se sustenta –, pois, lato sensu, a agricultura, que fixa as populações no campo e que fez do nosso território uma Província e depois Estados essencialmente agrícolas e rurais, só se deslanchou, e assim mesmo vagarosamente, a partir da segunda metade do século XIX. Diante disto, pode-se afirmar sem medo de errar, que num primeiro momento a população goiano-tocantinense era eminentemente “urbana” vivendo em torno das minas. Só depois, como se sabe, é que ela se ruralizou. É assim que a história é contada nos livros e nas escolas.

Então, por muito tempo, após a volta definitiva para o campo, essa população permaneceu mais rural que urbana, pois, a partir de meados do século XIX as correntes migratórias em direção ao território goiano-tocantinense vieram povoar os campos, e não as cidades. Estas foram surgindo mais devagar, não mais à beira das minas, mas nos fundos de vale, próximas de aguadas abundantes, para dar apoio aos fazendeiros e agricultores. Hoje, de novo, mas explicado por um processo irreversível de modernização da agricultura e de urbanização aceleradas, o campo se esvazia de forma pouco pacífica – concentração exacerbada da propriedade nas mãos de poucos, êxodo rural forçado, miséria repulsiva no meio rural, por exemplo – e a população passa definitivamente a ser predominantemente urbana: em Goiás-Tocantins cerca de 80% da população vivem atualmente nas cidades. Há trinta anos 58% dos goiano-tocantinenses ainda viviam no campo (70% no Tocantins).

OS SÍTIOS URBANOS “IMPOSSÍVEIS”

Os arraiais mineiros surgiram aos pés das minas. Logo, todo garimpo promissor teve o seu arraia como apoio logístico. Como o tipo de mineração praticada no início era, e continuou por muito tempo, bastante primitiva – catava-se o ouro à bateia, quando não



www.observatoriogeogoiias.com.br

com as mãos, tamanha era a riqueza dos aluviões. Nessas condições, o garimpo e o futuro arraial só tinham vida

longa se realmente os aluviões fossem ricos, caso contrário os acampamentos de pau-pique e cobertos de palha não evoluíam para a condição de arraial. Tinham que ser construídos aos pés das minas por razões práticas e de segurança. Os donos de escravos encaravam a empreitada segundo aquele ditado popular, “é o olho do dono que engorda os porcos”, ou seja, é o olho de quem vigia o garimpo e vistoria as bateias manejadas pelos escravos que faz a riqueza do mineiro. Por esta razão, raro era o arraial que não tenha sido erguido à beira das minas, independentemente das condições topográficas locais. Não se conhece praticamente nenhum arraial que sobreviveu ao tempo que não seja atravessado pelo córrego de onde inicialmente o ouro era extraído: Trayras (Tupiraçaba), à beira do rio de mesmo nome; Meya-Ponte (Pirenópolis), cortado pelo rio das Almas; Corumbá, na encosta da margem direita do rio de mesmo nome, Jaraguá, à beira do córrego do Jaraguá (aliás, o primeiro nome do arraial foi Córrego do Jaraguá); Amaro Leite, nas cabeceiras do rio do Ouro; São José do Tocantins (Niquelândia), no fundo do vale do ribeirão Bacalhau; Santa Luzia (Luziânia), à beira do córrego Vermelho; Crixás, à beira do ribeirão d’Antas; Arraias, na margem do rio de mesmo nome; Natividade, no fundo de vale de um afluente do rio Manoel Alves e, para citar mais um exemplo clássico, Villa Boa (Goiás), cortada ao meio

pelo rio Vermelho. Não tinha como ser diferente, pois a proximidade do córrego ou do rio era também fator importante para o abastecimento do arraial em água potável e para uso doméstico. Uma das poucas exceções foi o arraial de Pilar, cujas minas estavam um pouco distantes do córrego que as deveria banhar. Mas foi aqui também que se implantou o primeiro “aqueduto”

de Goiás – um imenso rego que captava água em lugar distante para, por gravidade, abastecer não só algumas casas “burguesas”, como também para lavar o cascalho que continha o ouro. A esse tipo de garimpagem deu-se o nome de grupiara. Desse modo, praticamente todos os sítios dos antigos arraiais do ouro do século XVIII eram impróprios para o desenvolvimento de qualquer aglomeração classificada de “urbana”.

As declividades desses lugares – muitas delas ultrapassando mais de 20%, o que hoje seria classificadas como áreas de risco – faziam com que as ruas se adaptassem à topografia sem quase nenhuma geometria, conforme se pode verificar no exemplo da



www.observatoriogeogoiias.com.br

antiga capital abaixo. Mas esse aspecto, digamos anárquicos, de nossas cidades coloniais não reflete apenas a pressa e o pragmatismo dos antigos mineiros que queriam ter suas casas próximas à minas, mas a um dos traços marcantes da personalidade dos colonizadores portugueses, a frouxidão da estrutura social e a falta de uma hierarquia organizada, de que tanto fala Sérgio Buarque de Holanda . Para ele, diferentemente das cidades castelhanas, as cidades portuguesas – e aqui pode-se incluir os arraiais auríferos de Goiás-Tocantins – “refletem as circunstâncias do ‘liberalismo’ luso (pois), as casas se achavam dispostas segundo o capricho dos moradores [...] As coisas estavam só por acaso em seus lugares, em desalinho quase anárquico {...} As formas regulares, quando se manifestavam, não resultavam de uma atração pelas formas fixas e pré-estabelecidas, exprimindo uma enérgica vontade construtora [...] Precedem, em sua generalidade, dos princípios racionais e estéticos de simetria que o Renascimento instaurou...”. Se esse “liberalismo” é espelhado em cidades coloniais mais antigas, como São Vicente, Salvador, São Paulo, Rio de Janeiro, que foram construídas devagar e têm uma história mais longa de crescimento e desenvolvimento urbanos, nos sertões auríferos, em que tudo, no começo, acontecia muito depressa e via de regra provisoriamente, o aspecto anárquico dos arraiais é explicado por outros caracteres, como o desleixo, próprio do espírito do garimpeiro. Além do mais, dado o caráter itinerante da atividade mineradora naquele tempo, não havia como pensar em levantar um arraial sólido, com cara de definitivo, porque corria-se o risco de deixá-lo para as traças e cupins se o sítio aurífero não fosse promissor e duradouro. Como as pessoas, os arraiais pareciam se mudar de um lugar para outro, quão grande foi o número deles que surgiram hoje para, praticamente amanhã, serem reerguidos mais adiante. A impermanência dos mineiros afetou a permanência no tempo e no espaço dos embriões de nossas primeiras cidades.

Como diria Sérgio Buarque de Holanda (id. *Ibidem*, p. 76-77) elas foram construídas “sem nenhum rigor, nenhum método, nenhuma providência, sempre esse significativo abandono que exprime a palavra ‘desleixo’ [...] Se prende, antes de tudo, a um realismo fundamental, que renuncia a transfigurar a realidade por meio de imaginações delirantes ou códigos de postura e regras formais...”. Mas esse caos urbano é o verdadeiro retrato de nossas cidades mineiras e, por certo, constitui o charme que as cidades de traçado urbano mais racional não possuem. O caráter anárquico a que se refere Sérgio



www.observatoriogeogoias.com.br

Buarque de Holanda é essa espécie de contraste que rompe com a harmonia. Não há como negar, e digo isto pela experiência em construir imagens a partir de códigos e de regras de construção rígidos, como é o caso dos mapas, que harmonia e contraste, como dizia um famoso cozinheiro de Luiz XIV, Vatel, a que me referi acima, são os elementos essenciais de toda a beleza. Nesses antigos arraiais do ouro, como as antigas Villa Boa, em Goiás, e Villa Rica, em Minas Gerais, a harmonia e o contraste, o charme e a originalidade, não estão estampados apenas no barroco de sua arquitetura, mas também, e sobretudo, no aparente desarranjo de sua urbanização, nas suas ruas, ladeiras, becos – e até mesmo praças de traçados pouco cartesianos –, que se adaptam à topografia e ao relevo, rompendo com qualquer simetria ou rigidez de forma sugeridas pelo Renascimento.

VILLA BOA E SEU SÍTIO

O sítio urbano da antiga capital de Goiás, a velha Villa Boa, ou Goiás Velho, teve um papel para o bem e para o mal, como veremos. Encravada num autêntico funil constituído pelos contrafortes da Serra Dourada, fechando-se, estrangulando-se para o leste, para o sul e para o norte e abrindo-se apenas vagarosamente para o oeste, o arraial não tinha mais como expandir-se. Entretanto, foram essas contingências naturais que a permitiram sobreviver como o nosso mais importante patrimônio histórico, arquitetônico, urbano e cultural. Não fosse o seu sítio “impossível”, como o é também o da cidade de Ouro Preto em Minas Gerais, ela não teria sido escolhida, 273 anos depois de sua fundação, “Patrimônio da Humanidade”, título que lhe foi conferido pela Unesco em 2000.

A transferência da capital para Goiânia foi, mais que um ato político, uma exigência da modernidade trazida pela Revolução de 1930, que a antiga Villa Boa não mais tinha condições de responder. Por esse motivo, ela foi salva por um triz de ser desfigurada e despojada do que ela tem de mais precioso: o seu passado histórico e sua arquitetura colonial, agora tombados e

reconhecidos como patrimônio da humanidade. Os tempos da geopolítica da “Marcha para o Oeste” exigiam instrumentos estratégicos – uma cidade mais bem situada com relação ao centro geoeconômico do território – para servir de suporte logístico à ocupação do coração verde de Goiás, o “Mato Grosso” de Goiás e, através da Colônia Nacional Agrícola de Goiás – CANG, o “Vale do São Patrício”. Repito, Villa Boa se salvou então por um triz,



www.observatoriogeogoiias.com.br

pois o seu sítio “impossível”, acanhado e de circulação interna difícil para os tempos que se anunciavam – o da revolução do caminhão e do automóvel –, é o mal que lhe trouxe o bem, é o charme que lhe é peculiar. Aliás, como também disse um costureiro famoso, Christian Dior, o charme é o segredo de toda beleza. Não existe beleza sem charme.

Outras cidades históricas goianas não tiveram a mesma sorte. Somente sobreviveram como patrimônio histórico aquelas cujos sítios dificultaram o seu crescimento urbano: Pirenópolis, a Meia-Ponte de outrora, Corumbá, Pilar e São Domingos, em Goiás; Natividade e, de um certo modo, Dianópolis, ex-São José do Duro, e Porto Nacional, no Tocantins. As outras se desfiguraram, ou pela proximidade massacrante de uma grande cidade (Luziânia, ex-Santa Luzia, Planaltina, ex-Mestre d’Armas, Formosa, ex-Couros e Santo Antônio do Descoberto, ex-Montes Claros, cidades periféricas e satélites de Brasília) ou porque atravessadas pelo mais perturbador e agente transformador do espaço, a rodovia e a ferrovia (Jaraguá, Porangatu e Catalão, sobretudo).

Algumas não resistiram à presença de uma atividade industrial moderna e mudaram de fisionomia (Niquelândia, ex-São José do Tocantins, e Crixás) ou mesmo ao tempo, como são o caso principalmente de Trayras – que, exuberante no passado, literalmente, quase desapareceu do mapa, não passando hoje de um amontoado de ruínas; trocaram até o seu nome, passando a chamar-se Tupiraçaba – e São Félix, que chegou a abrigar a Casa de Fundação das minas do Tocantins, mas cujos vestígios de sua existência são mesmo difíceis de ser encontrados no terreno. Nessa categoria se poderia também incluir o antigo arraial do Amaro Leite, também conhecido como Lavrinhas, que, para sobreviver como município, teve que mudar a sede para um outro sítio às margens da rodovia “Belém-Brasília” e o nome para Mara Rosa.

No restante do antigo território da Capitania, mais precisamente no topo da Chapada dos Veadeiros, Cavalcante é hoje uma cidade híbrida, em que a percepção de seu lado antigo é mascarada pelo novo e pelo moderno. Não fossem a presença da velha igreja e de alguns casarões coloniais, dir-se-ia que a cidade não nasceu no século XVIII e sim ontem. A mesma coisa pode ser dita de Monte Alegre de Goiás, ex-Morro do Chapéu e Flores de Goiás, que já se chamou Urutágua, mas voltou, de novo, a ser Flores. Silvânia, ex-Bom Fim, descobriu na agricultura comercial a sua nova vocação econômica. No pé da Serra Geral de Goiás, São Domingos, que, como a antiga Villa Boa, tem seu sítio acanhado, é a única sentinela do passado colonial goiano que ainda conserva sua fisionomia de arraial



www.observatoriogeogoiias.com.br

do ouro no “Vão do Paranã”. Santa Cruz sobrevive apenas como cidade de beira de estrada, do mesmo modo que Chapada, ex-Chapada da Natividade, Chapada de Areia, ex-Príncipe, e Conceição do Tocantins, ex-Conceição do Norte, no Tocantins. Não se fala mais de São Miguel das Tesouras, à margem do rio Tesouras, entre Mozarlândia e Mundo Novo de Goiás, arraial d’Anta, próxima ao rio Vermelho, Chapada de São Félix ou de Carlos Marinho, próxima à antiga São Félix, arraial do Maranhão, que teve vida efêmera, Pontal da Natividade, Pontal do Porto e muitos outros arraiais que apenas os mapas antigos mencionam a sua existência, como é, por exemplo, o caso de Curriola, próximo a Amaro Leite, mostrado no mapa de Colombina de 1751.

Alguns historiadores, como Braudel, dizem que, uma vez instalada, a cidade não mais pára de crescer e de se desenvolver. Isto em parte pode ser verdade, principalmente nos dias de hoje, pois, segundo André Pitier (apud Braudel, op. cit., v. I, p. 220), “a cidade surgiu como um ponto de cooperação, de relações para todos aqueles que viviam no espaço circundante”. No caso das cidades coloniais, ou melhor, dos arraiais do ouro goiano-tocantinenses, em que o meio circundante era ocupado apenas pelos primitivos habitantes – os índios –, cuja forma de organização social e tribal foi totalmente desmantelada e destruída com a chegada dos primeiros homens brancos, não se pode dizer que a cidade surgiu como ponto de cooperação. Na verdade ela surgiu como contingência de uma atividade no mais das vezes predadora do meio ambiente e instável no tempo e no espaço: a mineração. Mesmo praticada artesanalmente, em que a bateia era o principalmente instrumento de trabalho do mineiro, a extração do ouro no século já trazia consigo os riscos de deterioração do meio natural, pois a “limpeza” do ouro de já era, naquele tempo, e muito antes disto, feita com a utilização do mercúrio, um metal pesado e altamente contaminador dos cursos d’água. Mas as cidades não pararam mais de surgir tanto aqui como alhures e, mais uma vez, como diz Braudel (op. cit., v. III, p. 178), “não é de surpreender que elas tenham permanecido no local: o sítio é, para elas, o ponto de ligação, do qual é impossível se libertar. Uma cidade, tão logo tenha mil habitantes e mesmo menos (caso de muitas da que existem por todo lugar), só pode se abrir para o exterior, zonas onde encontram água, víveres, lenha, madeira...”.

A DISSIMETRIA DO ESPAÇO



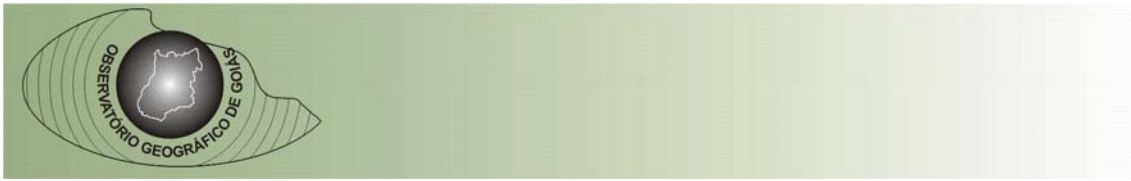
www.observatoriogeogoiias.com.br

“Toda unidade nacional é superestrutura, ou seja: uma rede lançada sobre regiões dessemelhantes. A rede conduz à mão que a segura um certo privilégio. A desigualdade se instala por si mesma. Pergunta-se se houve, em todo o mundo, uma única nação que não fosse dissimétrica” (Braudel, op. cit., v. I, p. 259).

O Brasil era e continua sendo dissimétrico, não apenas em seu meio geográfico natural, mas principalmente pelas diferentes formas como, no espaço regional, os processos históricos e sociais se desenrolaram e se procederam. Por exemplo, entre um litoral antigo, de povoamento linear, ganglionar, e o eixo que é o rio Amazonas, também antigo em suas primeiras explorações (séculos XVI e XVII), há um enorme espaço constituído pelo bioma do cerrado e as terras firmes da bacia amazônica ainda pouco povoado e organizado economicamente. A sua incorporação à vida social, econômica e política nacional deu-se num movimento litoral-interior, “arredondando” o país com terras que, oficialmente, pertenciam à coroa espanhola. Até hoje o processo é praticamente o mesmo: uma região, digamos, core, com diversas cabeças-de-ponte espalhadas ao longo da imensa costa atlântica, comandando o avanço para o oeste em ondas sucessivas, constituindo como que auréolas.

Primeiro foram as “entradas” e bandeiras, depois, migrações espontâneas, zonas pioneiras que se sucederam, fronteiras que se tornaram agrícolas e econômicas, geopolíticas mais globais que resultaram, e ainda resultam, em grandes projetos nacionais e internacionais de incorporação do espaço ao mercado, e assim por diante. As marcas desses movimentos são concretas:

missões religiosas e de catequese do índio nas fronteiras sul e norte do país, fazendas de gado no sertão nordestino, descoberta do ouro no Centro-Oeste, surgimento de cidades coloniais e de arquitetura barroca em Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso, fortificações militares ao longo do grande anel que rodeia nossas fronteiras no Mato Grosso, Rondônia, Amazonas, Roraima, Pará e Amapá, zonas pioneiras no noroeste paulista, no norte do Paraná e no centro-sul de Goiás, no extremo norte do Tocantins, fronteiras agrícolas que se deslocam em direção ao oeste goiano-tocantinense, ao centro de Mato Grosso, Pará, ao sul do Mato Grosso do Sul e ao coração da Amazônia, regiões de novas oportunidades nos chapadões sedimentares de Goiás, Mato Grosso, Bahia e Minas Gerais. Tudo isto visto de



www.observatoriogeogoiias.com.br

um plano superior fornece uma imagem dinâmica do que é, em nosso país, essa rede em constante transformação.

No interior desses imensos espaços brasileiros, notadamente os ocupados pelo cerrado e pela floresta, de dimensões continentais, sub-espços mais ou menos “homogêneos” ou contínuos deram lugar ao aparecimento de novas entidades históricas, geográficas e institucionais bem características e diferentes de outras entidades já existentes. Elas tomaram o lugar dos espaços indígenas e, na verdade, a eles se superpuseram. Estamos falando das Capitâneas de minas que foram, respectivamente, Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. Minas Gerais é a montanha conjugada com a floresta e o cerrado, Goiás-Tocantins é basicamente o cerrado e o Mato Grosso é a floresta e o cerrado juntos. Dentre elas, Goiás-Tocantins é um caso particular: é ao mesmo tempo ponto de passagem e encruzilhada ligando os velhos sudeste e nordeste ao novo e grande oeste e norte do Brasil. Tem o seu “Bico de Papagaio” que se insinua na mata amazônica, suas chapadas areníticas e vales basálticos que se comunicam com a bacia do Prata, seus vales férteis e pouco povoados do Araguaia-Tocantins, suas terras altas do Planalto Central dispersando águas e convergindo estradas e idéias. Por tudo isto, e por causa disto, o território é dissimétrico. Até recentemente havia um “deserto” entre o seu sul, bastante povoado, e o seu “bico”, insinuante, relativamente rico, mas voltado para o norte e o nordeste do país.

Utilizando um termo cunhado pelo economista e historiador Paulo Bertran, essa “Mesopotâmia” do cerrado só veio a ser realmente integrada à economia de mercado, já mostrei isto, há pouco mais de 40 anos, com a abertura da rodovia “Belém-Brasília”. Nesse contexto, cidades como Porto Nacional, por exemplo, existiam como que “ilhas” isoladas, verdadeiros “oásis”, na imensidão do “deserto” goiano-tocantinense. A criação recente do estado do Tocantins resultou muito mais dessa dissimetria, principalmente no plano político-administrativo, que da vontade deliberada de sua população.

Paradoxalmente, ele nasceu quando a espinha dorsal que daria sustentação ao seu território – a grande rodovia – já estava consolidada. Porém, com ela estavam também consolidados os sentimentos nativistas que se formaram ao longo dos mais de 250 anos de separação dos dois Goíases: o do sul, povoado por populações vindas dos vizinhos do sul (São Paulo e, principalmente,



www.observatoriogeogoias.com.br

Minas Gerais) e o norte, com suas ligações preferenciais voltadas para o nordeste e para o norte do Brasil (Maranhão, Piauí, Bahia e, em menor escala, o Pará). Realmente, como afirma Braudel, “as distâncias unem e separam ao mesmo tempo”. Assim, sem se dar conta, uma autêntica fronteira – o vazio quase absoluto dessa “Mesopotâmia” – se instalou no território goiano-tocantinense separando, e principalmente isolando, duas grandes “ilhas” humanas: o sul (hoje Goiás) e o norte (hoje o Tocantins).

território goiano-tocantinense, condenado por muito tempo ao seu papel de encruzilhada, iria mais tarde receber a grande massa de população migrante que povoou os imensos espaços vazios do território, mormente os do sul, do centro e do extremo norte. Essas pessoas vieram, numa primeira leva (a partir das primeiras décadas do século XIX), sobretudo de Minas Gerais (em direção ao sul) e do Maranhão (em direção ao norte). Em uma segunda leva, os fluxos, já no século XX, principalmente quando da expansão da fronteira agrícola que se iniciava na década de 1930, buscaram, num primeiro momento, o centro geoeconômico do território, o “Mato Grosso” de Goiás e, num segundo momento, em que a rodovia “Belém-Brasília” funcionou como uma verdadeira ponta de lança, o vale do Araguaia e o grande interflúvio que separa aquele grande rio de um outro também grande rio, o Tocantins. Mais recentemente, num movimento migratório interno, as populações foram abandonando as suas regiões pioneiras, que já começavam a ficar “deprimidas” – caso principalmente do “Mato Grosso” de Goiás e do sul-sudeste do território – e seguiram as estradas rumo à nova fronteira agrícola que se abria nas imediações dos estados vizinhos do Mato Grosso e do Pará. Assim, o sul do Pará se “goianizou” tão rapidamente quanto, no passado, o sul goiano se “mineirizou” e o norte do Tocantins se “maranhanizou”.

Esta história é bastante conhecida, mas como entender tudo isto? “A dificuldade está em encontrar hipóteses que tenham uma relação com a realidade”, diz um autor, Joan Robinson (*Hérésies économiques*) citado por Braudel (op. cit., v. II, p. 7).

AS POPULAÇÕES ILHADAS, A “DECADÊNCIA”, A AGRICULTURA

“Outrora a história era menos precipitada que hoje em dia. Ao contrário das águas dos rios, que salta no ponto de partida e se acalma na direção da jusante, as águas da História correm inicialmente em marcha lenta e só se



www.observatoriogeogoiias.com.br

aceleram ao se aproximar de nós e de nossa época...” (Braudel, op. cit., v.

II, p. 67)

“Nenhuma economia de certa extensão, de certo volume, pode viver sob o signo da autarcia” (Braudel, idem., ibidem, p. 102)

Dizia-se logo acima que a cidade, uma vez implantada, raramente morre de todo quando cessa a motivação que lhe deu origem. Via de regra elas encontram uma nova motivação. No caso das cidades goiano-tocantinenses que nasceram à beira das minas, as que resistiram ao tempo e ao desmoronamento da empreitada mineradora, encontraram na agricultura a nova motivação que não as deixaram morrer. Muitas delas, senão todas, regrediram, perderam população, mas resistiram à fúria do tempo. Muitas se transformaram em cidades cadavéricas, mas insistiram em sobreviver, porque a cidade é também refúgio e lugar de convergência de interesses mútuos. Tendem, como na época das invasões bárbaras na Europa romana, para a autarcia e, como diz um historiador (Alexandre Rüstow, apud Braudel, op. cit., v. II, p. 83), “a só se alimentar de seu cinturão, dos campos que as rodeiam”.

Em Goiás-Tocantins do século XVIII não houve certamente invasões bárbaras, mas invasões de populações quase bárbaras ávidas por enriquecimento rápido (a ilusão enriquecimento fácil nos garimpos de hoje é a mesma dos tempos de antanho) que, subitamente, como já nos mostrou Palacin (op. cit.), se viram ilhadas, confinadas mesmo – a figura é menos retórica que real – na imensidão do espaço que as rodeava. Não havia muralhas concretas nesse confinamento, apenas as grandes distâncias e o isolamento que elas impõem aos indivíduos. Entregues ao seu próprio destino, e antes que a agricultura se mostrasse como a única saída para este estado de coisas, essa população se fechou em si mesma no campo e em suas cidades quase fantasmas à espera de uma nova saída para o mar, ou seja, para o resto do país. Parece que só tinham olhos voltados para os seus umbigos. Por esta razão, por este isolamento mortal que lhe era imposto pelas grandes distâncias, pelos dissabores do esgotamento das minas, por essa “letargia coletiva” que tomou conta das pessoas, como sublinhou Palacin, é que se pode falar, mais em sentido figurado que em sentido concreto, em autarcia das cidades coloniais goianas. Por que? porque, não havendo mais ouro, o “motor” de toda a vida de



www.observatoriogeogoiias.com.br

relações que caracterizou o período da mineração, diminuíram drasticamente o comércio e o movimento de pessoas – vendedores ambulantes, comerciantes, compradores, aventureiros, escravos... –, levando-as a um quase enclausuramento dentro de si mesmas e de suas próprias cidades e fazendas.

Parafraseando Norbert Elias (op. cit.) “um muro invisível, um abismo profundo” separava homens e cidades goiano-tocantinenses do resto do país. Literalmente, permaneceram prisioneiros, no coração do Brasil, das grandes distâncias (o muro invisível, o abismo profundo) que os rodeavam. Não seria a distância um paradigma da geografia?

Nas décadas seguintes ao esgotamento das minas, as fazendas, na verdade até numerosas, mas que praticamente só criavam gado, passam realmente a produzir o que se requer de uma propriedade rural tradicional: cereais básicos e outros produtos de consumo que iriam alimentar a população das cidades adormecidas (arroz, feijão, milho, cana, mandioca, leite, carne etc). Lenta, mas progressivamente, começam a exportar, ou a trocar, o excedente, para obter as coisas e os objetos que não produziam (sal, tecidos, ferragens etc). Não existem estatísticas sistematizadas que permitam avaliar a intensidade desse comércio e dessas trocas ou escambos, mas é lícito afirmar que já no início do século XIX, buscando informações em Souza e Silva (op. cit., p. 50), a parte que cabe à Fazenda Real no que diz respeito às carnes verdes “rendem pouco mais ou menos 1:800\$000 rs., que estão por ordem régia aplicados para os presídios do norte”. Nenhuma palavra sobre a produção agrícola. Na verdade, ela pouco, ou nada mesmo, rendia ao erário público, pois era certamente consumida localmente, seja alimentando as populações das fazendas, seja comercializadas nos arraiais vizinhos, longe dos olhos do fisco. Como Souza e Silva, Alencastre, em seu trabalho cobrindo a nossa história de 1625 a 1824, isto é, por dois séculos, cita apenas a exigüidade da produção econômica da Ex-Capitania. Não há uma cifra sequer, a não ser para os rendimentos clássicos e despesas, muitas despesas, da Fazenda Real: “entradas”, “dízimos”, “passagens”, “ofícios”, “décimas”, “selos”, “sizas” etc.

Ao falar da economia como um todo Braudel diz que “na verdade, nunca é o ouro, nem a prata, que reanima a economia e sim a volta ao crescimento e a atividade da economia que atrai e faz circular a moeda. É a conjuntura que comanda e que, sempre que necessário, cria, encontra e a seguir utiliza a moeda” (op. cit., v. II, p. 101). Partindo desse raciocínio, é de se compreender porque realmente numa Capitania de minas, como era a de



www.observatoriogeogoiias.com.br

Goiás – cuja estrutura foi montada para, e a partir do ouro (produção, cobrança de quintos, coibição do contrabando), fato conjunturalmente explicável naquele momento da economia colonial ávida de numerário –, a única atividade econômica que lhe daria sobrevivência e duração no tempo, a agricultura, foi relegada a segundo plano. Nesse contexto, não é difícil compreender e ver o quanto a população voltada para a mineração era dependente da produção de apenas um produto: o ouro. Todo o resto necessário à sobrevivência dessa população – víveres, sobretudo –, era pago a peso de ouro. Desaparecendo o ouro, também desaparece a atividade que dele dependia: o comércio, a circulação de mercadorias e de pessoas e com eles a moeda, as esperanças. Tudo tão simples, mas trágico. O isolamento, as distâncias, tantas vezes aqui invocados, porque necessários à compreensão do processo histórico goiano-tocantinense, acabaram se transformando no grande Saturno que

devorava os seus filhos. A economia do ouro foi curta demais para que deixasse no espaço as bases necessárias à sua substituição imediata por uma outra, mais lenta em sua implantação e em seus desdobramentos sociais e econômicos, que é a agricultura e tudo que a ela se relaciona: produção, estocagem, circulação, comercialização, consumo, incorporação de novas áreas produtivas, modernização, melhoria da qualidade de vida etc. Não passaria isto de hipóteses simplificadamente, para não dizer apressadamente, elaboradas? Talvez sim, talvez não; na verdade, como se disse antes, “ a dificuldade está em encontrar hipóteses que tenham relação

Recorro às advertências de Alencastre para dar, senão solidez, pelo menos uma certa credibilidade ao que muitos autores, sobretudo Palacin, constataram sobre esse estado de coisas da economia e do estado de espírito dos goiano-tocantinenses durante e após a exuberância das minas. Primeiramente, sobre as minas, ou melhor, sobre o Eldorado que se acreditava eterno:

“Um imenso lençol de ouro se desenrolava às vistas ávidas do mineiro ambicioso, e suas esperanças eram plenamente satisfeitas, no princípio, sem quase trabalho e sacrifício. Mas foram poucos os anos de grandeza e prosperidade. O meteoro passou, e à luz fugaz dessa transitória grandeza sucedeu o quadro mais contristador (sic). O deslumbramento, continuou por muito tempo ainda” (op. cit., p. 17).



www.observatoriogeogoiias.com.br

As atividades que dariam sustentação à mineração – a lavoura e o comércio de gado – mereceram do autor comentários não menos pessimistas:

“No entanto via-se o comércio do interior fiscalizado e vexado; a lavoura quase de toda abandonada; a indústria de criação limitada e interdita; o fisco insaciável [...] Morria-se de fome, mas a mineração não parava [...] A mineração era o alvo de todos os desejos, uma como que febre ou delírio de que o povo estava tomado [...] A extensa Capitania de Goiás tornou-se em pouco tempo uma vasta mina [...], empreendidas e realizadas somente a poder do braço do homem [...] E quantos malogros e quantas decepções” (id., ibidem, p. 18-19).

Na esteira do movimento desorganizado, mas gigantesco da população, “dilacerada pelas lutas intestinas – o crime alçava o colo, e por toda parte se multiplicavam os roubos a mão armada e se cometiam os bárbaros assassinatos –, mas obrigada de novo a reunir-se pelo instinto da própria conservação”, enfatiza Alencastre (idem, ibidem, p. 22), os arraiais iam sendo plantados à beira das minas: De alguns nem restam vestígios! Já em 1789 dizia o governador Tristão Cunha ao rei: “devo informar a V.M. que em toda ela (a Capitania), os grandes arraiais que se estabelecem, de ordinário sem mais outra escolha que a riqueza do lugar, se fazem mais ou menos consideráveis à proporção da riqueza dos descobertos, de tal sorte que se vêem hoje quase despovoados e reduzidos a tapera arraiais que, poucos anos antes, floresceram e foram pupulíssimos” (sic) (idem, ibidem, p. 22-23).

Fechando esse quadro repleto de pessimismo e de constrangimento, conclui Alencastre : “A mineração era uma espécie de Saturno a devorar seus filhos, era um simulacro desse louco trabalhar das Denaidés, sem fim e sem resultado, porque sempre estava no começo [...] Hoje Goiás é uma das mais pobres províncias do Império” (idem, ibidem, p. 23). Alencastre fez esta observação final em 1863, quase um século e meio após a descoberta das primeiras minas de ouro, o que nos leva a corroborar o que escreveu Palacin (op. cit., 142) acerca do povoamento e ocupação do território goiano-tocantinense: “A decadência da mineração pôs em evidência o que a riqueza do ouro mantivera encoberto até então: o povoamento de Goiás tinha-se antecipado século e meio ou dois séculos ao processo natural de penetração para o interior. O ouro possibilitou essa



www.observatoriogeogoiias.com.br

antecipação histórica, correndo com os gastos de instalação de populações inteiras, e mantendo depois alta a tensão econômica, para que ocorresse nos dois sentidos o fluxo do comércio”. Nada mais verdadeiro, porque, como já dito dezenas de vezes nestas páginas, os fluxos de população em direção a Goiás-Tocantins só se tornaram regulares, e de maneira contínua e sempre em aumento e mais acelerados, a partir da metade do século XIX, com o advento da agricultura como forma permanente de atividade econômica.

Saint-Hilaire, um olho estrangeiro que viu o nosso mundo em nada diferente do que viu Alencastre, o olho sertanejo, meio século mais tarde, fez o seguinte resumo sobre Goiás de então: “Minas de ouro descobertas por alguns audaciosos e empreendedores, uma multidão de aventureiros precipitando-se sobre as riquezas exageradamente anunciadas, uma sociedade que se forma no meio de todos os crimes, que adquire hábitos de ordem sob o rigor do despotismo militar, cujos costumes são adotados pela influência do clima e de uma mole ociosidade, alguns instantes de esplendor e de prodigalidade, ruínas, e uma triste decadência, tal é, em poucas palavras, a história da Província de Goyaz”. Essa visão decadente que geralmente se tinha dos antigos sertões auríferos de Goiás-Tocantins não deixou de incitar nossos pesquisadores a verem nela uma construção ideológica e preconceituosa

engendradora numa Europa rica e sobretudo colonizadora, para quem, fora do velho continente, toda forma de organização social e política que não se espelhasse nela era considerada primitiva, pobre e decadente. Exageros à parte, não creio que possa existir um outro termo senão a palavra “decadência” para exprimir o contraste entre esse Goiás que permaneceu ilhado após o esgotamento de suas minas e aquele Goiás, inegavelmente mais exuberante e mais cheio de movimento, do apogeu do ouro, que perdurou até por volta de 1770. O termo “decadente” deve ser aqui aplicado muito mais ao empobrecimento material – arraiais, caminhos, construções, prédios públicos e religiosos, padrão de vida da população mais abastada, sinais externos de riqueza, enfim – que à degradação ética e moral da população. Houve, certo, momentos de esplendor, como confessa o próprio Saint-Hilaire, mas o que restou em pé após o esvaziamento de quase tudo em Goiás, quando boa parte da população mineira e não mineira refluíu para outras regiões do Brasil, os que ficaram, sabe-se disto agora, levou um certo tempo para recompor-se com outro estado de espírito e entregar-se à agricultura como forma, primeiramente, de sobrevivência e, depois, como atividade permanente da retomada do ritmo normal de desenvolvimento.



www.observatoriogeogoiias.com.br

Foi dito que uma vez implantada, a cidade raramente morre. Por aqui, muitas realmente morreram, mas as que sobreviveram juntamente com sua população, mesmo amargando um langor profundo que demorou muito para ser desfeito, retomou lentamente o curso da história como um rio que não secou de vez e que renovou suas águas com chuvas de esperança e de perseverança. No plano material – os costumes sociais evoluem com mais lentidão e geralmente só começam a ser percebidos pelas gerações seguintes – realmente o quadro era de uma decadência constrangedora, estampada na paisagem como um imenso mural

retratando duas faces, o “antes” e o “depois”, de uma época que, pelo menos pela quantidade de ouro que produziu, foi esplendorosa. Outros viajantes da época – Pohl e, sobretudo, Cunha Mattos – não foram menos impiedosos diante do quadro que registraram em seus diários de viagem. Cunha Mattos, militar e governador das armas, engenheiro competente, administrador exigente e por muitos considerado como um verdadeiro humanista, em sua obra escrita em 1824, aproximadamente à mesma época em que Saint-Hilaire percorreu os sertões de Goiás, talvez tenha traçado um retrato muito mais cruel daquilo que viu do que os outros viajantes que por aqui passaram. Sobre os antigos arraiais do ouro, ele raramente empregou o verbo no presente para situá-los

no tempo, mas sim no passado: “foi” ou “era”, em vez de “é”. Sobre Pilar, por exemplo, ele começa a descreve-lo assim: “este antigo, e em outro tempo (o grifo é meu) riquíssimo e mui extenso arraial...”. São poucas as exceções elogiosas – Santa Luzia, Meia Ponte e, com ressalvas, a velha Villa Boa, rebatizada em 1818 com o nome de cidade de Goiás – e muitas as lamúrias. Com relação aos edifícios sacros – as igrejas coloniais –, a palavra que ele mais empregou para deles falar foi o superlativo de pobre: pobríssimo.

O que dizer então das coisas particulares – casas, propriedades, fazendas, engenhos, roças, criação – e, de um modo geral do estado de espírito das pessoas? Aqui o termo “decadência” talvez seja realmente o mais adequado para descrever o que era à sua época a materialidade da Província. Seus relatos e suas constatações dão a impressão de que aquela gente não sairia jamais daquele estado de quase morbidez em que viviam quão grande era a pobreza de sua vida material, certamente com reflexos negativos sobre o lado espiritual, psíquico e moral de cada um dos habitantes. Palacin – “o mestre de todos nós”, como gostava de homenageá-lo um de seus inúmeros discípulos, Nasr Fayad Chaul, e unanimemente aclamado como o pai de nossa historiografia moderna –, viajante incansável



www.observatoriogeogoiias.com.br

pelos mais diferentes cantos de Goiás-Tocantins, em sua visão desarmada de qualquer tipo de julgamento preconceituoso sobre o que viu, constatou e pesquisou, não foi menos rigoroso na apreciação do estado de coisas do passado histórico de Goiás durante e após os anos dourados. Para ele a palavra “decadência” não tinha o sentido pejorativo que normalmente a ela se atribui, mas sim um certo lamento sobre o que resultou do período dourado vivido por Goiás-Tocantins durante o auge da mineração. “A decadência, nas minas, significa primeiramente decadência da mineração. A quebra de rendimento das minas, fonte de toda a atividade econômica, arrasta consigo os outros setores a uma ruína parcial: diminuição da importação e do comércio externo, menos rendimentos dos impostos, diminuição da mão-de-obra por estancamento na importação de escravos, estreitamento do comércio interno, com tendência à formação de zonas de economia fechada e um consumo dirigido à pura subsistência, esvaziamento dos centros de população, ruralização, empobrecimento e isolamento cultural”, enfatiza o autor em uma espécie de resumo do que aconteceu com a Capitania e sua gente após o período de fartura (op.cit., p. 137). Ele vai mais longe ainda ao afirmar que “embora a produção bruta de ouro não tenha decaído de forma tão alarmante senão a partir de 1778 [...], a decadência da produção relativa – rendimento homem –, já se insinuara desde muito antes, e com ela alguns dos sintomas da decadência geral” (id., ibidem). Ao citar tratadistas que analisaram o fenômeno da decadência em Minas Gerais – “quase todos semelhantes em seus diagnósticos [...], embora escritos para Minas poderiam sem esforço algum ser aplicados a Goiás” –, Palacin é enfático: “a única diferença, realmente importante, entre as duas regiões, é que em Goiás, por sua menor riqueza mineral, e por não ter-se chegado aqui à construção de uma sociedade estabilizada como em Minas, a decadência foi mais rápida e mais definitiva” (id., ibidem, p. 139).

Contrariamente ao que se poderia pensar, boa parte, senão a maior parte, dos grandes edifícios públicos e das mansões burguesas das cidades goianas do século XVIII não foi construída durante o auge do ouro. Parece que não havia tempo para a construção destas coisas mais sólidas, porque a população só tinha olhos para o ouro e sua difícil, cara e atrasada mineração. “O desenvolvimento atabalhado de Goiás e a fugacidade de seu momento de prosperidade não deram tempo à sedimentação de uma verdadeira cultura em nenhum dos campos”, escreve Palacin, inclusive para o lado urbano dos arraiais, conforme lamentava D. Marcos de Noronha, nosso primeiro governador: “Quando o Conde dos



www.observatoriogeogoiias.com.br

Arcos chegou a Goiás –1749 – constatou que não havia em toda a vila uma só casa que pudesse servir de residência ao governador com certo decoro. As casas eram todas de taipa, e só três tinham sobrado, mas tão pequeno que consistia numa única habitação, que dada sua exigüidade não poderia ser dividida”. Em seguida conclui: “todos os edifícios públicos foram construídos, portanto, já iniciada a decadência” (id., ibidem, p. 155).

As raízes de todos esses males, concordam todos os especialistas sobre Goiás e sua história, estavam nas pesadas cargas tributárias a que eram submetidos os habitantes da Capitania. Além da proverbial aversão dos mineiros à agricultura, “os dízimos estavam na raiz do fracasso de todas as tentativas de vitalizar a agricultura e a pecuária”, dizem todas as memórias e estudos que se escreveram naquela época sobre o assunto, citados por Palacin. Desse modo, o autor é enfático quando insiste sobre o que poderíamos apontar – ao lado do esgotamento das minas – como uma das principais causas dessa tão malentendida “decadência”: “os dízimos, e em menor escala outros dispositivos legais [...], matavam em germe toda a expansão da lavoura”. Assim, “Goiás regredia não só para uma economia local fechada, mas inclusive para uma economia de produção doméstica auto-suficiente” (op. cit., p. 150).

O próprio Cunha Mattos, por todo lugar por onde passava, lamentava o estado de abandono e decadência em que se encontravam “as fazendas de gado e os engenhos de açúcar”. Para Palacin, contudo, “de forma alguma, podemos representar a decadência de Goiás como uma transição brusca de uma situação brilhante de prosperidade para uma ruína opaca”. Pohl, segundo o autor, “não acreditava nem na pintura da grandeza passada, nem no conceito de decadência; para ele, as diferenças, meramente quantitativas, não constituíam um marco definitivo” (id. Ibidem, p. 154). No entanto, “dos pontos de referência aqui esboçados, pode-se deduzir que o conceito de decadência não pode aplicar-se a Goiás, senão parcialmente. Eu reduziria a três as manifestações profundas e duráveis da decadência: uma de caráter sócio-geográfico, a ruralização, as outras duas, a crise do trabalho e o derrotismo moral, com base na psicologia coletiva [...] A ruralização, não raro, era acompanhada de uma regressão cultural, que em muitos casos se traduzia numa verdadeira indianização de grupos isolados {...} O mal mais profundo da decadência, e que está na raiz de todos os outros, é o desprezo pelo trabalho, o gosto pela ociosidade. Nem se pode dizer que fosse uma doença privativa de Goiás, nem causada pela decadência da



www.observatoriogeogoias.com.br

mineração, é um mal constitutivo da colonização do Brasil, alimentado pela instituição da escravidão” (id. ibidem, p. 156-157).

Relendo outras literaturas sobre a economia aurífera que não a dos historiadores, vamos constatar que a palavra “decadência” permeia abundantemente os discursos quando se trata de falar sobre o colapso da mineração. Não podemos ver nela uma impropriedade, melhor ainda, um preconceito, ou ainda, uma maledicência contra uma Capitania que, por mais que se queira negar, encontrou-se realmente enclausurada numa redoma construída pelas grandes distâncias quando as minas secaram. Um dos nossos maiores intelectuais contemporâneos, Celso Furtado, não foi impiedoso e nem tampouco irreflexivo quando tratou do assunto; ele apenas constatou o que todo mundo já sabia: a regressão da economia mineira paralisou por muito tempo os ânimos de uma população que durante muito tempo não soube criar formas permanentes de atividades econômicas. “Não havendo criado nas regiões mineiras formas permanentes de atividades econômicas – à exceção de alguma agricultura de subsistência – era natural que, com o declínio da produção do ouro, viesse uma rápida e geral decadência (o grifo é meu) [...] Essa população relativamente numerosa e espalhada num grande espaço encontrará espaço para expandir-se dentro de um regime de subsistência e virá a constituir um dos principais grupos demográficos do país [...] A expansão demográfica se prolongará num processo de atrofiamento da economia monetária [...], involui numa massa de população totalmente desarticulada, trabalhando com baixíssima produtividade uma agricultura de subsistência”. Ao falar de população relativamente numerosa, Celso Furtado certamente levou em conta a maior densidade de habitantes que existia em Minas Gerais, também uma capitania de minas, se comparada com ao número baixíssimo de pessoas que ocuparam os sertões auríferos de Goiás e Mato Grosso. Por muito tempo Minas Gerais foi a Capitania, e depois Província e Estado, que mais população concentrava. Em 1872, quando do primeiro recenseamento geral do Brasil, enquanto ela possuía uma população de 2.039.735 habitantes (20,55% do total de 9.930.478 que tinha o país), e a Bahia, com 1.379.616 habitantes, despontava em segundo lugar, o território goiano-tocantinense “escondia” apenas 160.395 almas (1,61% do total brasileiro e 13 vezes menor que a de Minas Gerais). São Paulo, atualmente o mais populoso dos estados brasileiros, só supera Minas Gerais a partir dos anos 1930 com a política de Vargas de substituição de importação e, conseqüentemente, com o início do processo moderno de industrialização do Brasil. Então,



www.observatoriogeogoiias.com.br

por muito tempo, Goiás-Tocantins sempre conviveu com uma pequena população para povoar um imenso território. No meu entender, um dos problemas que mais afetaram a retoma das atividades econômicas em nossa Capitania, foi justamente o seu fraco e rarefeito povoamento. No auge da mineração, conforme constatou Palacin (op. cit., p. 83), entre escravos e população livre, havia cerca de 35.000 almas habitando um imenso território. Com o declínio da mineração, quando boa parte desse contingente, como já mencionei, refluíu para outras regiões, esse número certamente decresceu. Assim, nos anos seguintes, em vez de crescimento demográfico o que, com toda evidência, houve foi uma diminuição da já diminuta população da Capitania.

O conceito de decadência, por muitas vezes impregnado de estereótipos sociais e por uma visões distorcida sobre a índole de um povo, como o brasileiro em geral e os goiano-tocantinenses em geral, tem sido encarado como um autêntico paradigma da nossa historiografia. Para Paulo Bertran, “confundiu-se o crescimento econômico (que de fato aconteceu) com o desenvolvimento social que nunca aconteceu, ou que, por outra, aconteceu às avessas, com constantes quedas na qualidade de vida da maior parte da população”. Associado ao conceito de atraso, Nasr Fayad Chaul (op. cit., p. 16) é enfático: “o estigma da decadência passou a permear todas as análises que foram feitas sobre a história de Goiás”. Para ele, “a edificação de Goiânia é apontada como o marco da ruptura entre o presente e o passado”. Fica aqui subentendido que o passado é aquele Goiás que se arrastou por muito tempo para encontrar formas permanentes de atividade econômica, como a agricultura e a pecuária, e o presente é a inserção definitiva de Goiás na economia de mercado com o advento da Revolução de 30 de Getúlio Vargas. Foi mais de um século de espera, o que leva a crer que, nesse longo espaço de tempo, como que um urso em longa hibernação, Goiás parou e o quadro social e econômico que disso resultou não poderia levar outro nome que, se não for o de decadência, senão o de estagnação, com esse termo incluindo tudo: desenvolvimento econômico e crescimento demográfico lentos demais, regressão do comércio e das atividades a ele inerentes, como a mobilidade de pessoas e, conseqüentemente, espacial, empobrecimento da vida urbana e muitos outros fatores. Pouca variação semântica há entre um e outro termo. Insistiu-se muito, é verdade, em atribuir esse estado de coisas ao caráter pouco propenso ao trabalho do povo goiano. Mas Palacin, conforme colocado acima, não atribui isto a um traço marcante do povo de Goiás,



www.observatoriogeogoiias.com.br

mas a um mal constitutivo da colonização do Brasil, alimentado principalmente pela instituição da escravatura.

Sérgio Buarque de Holanda, que juntamente com Gilberto Freyre, Capistrano de Abreu, Fernando Henrique Cardoso, Florestan Fernandes e Darcy Ribeiro, redigiram um conjunto de obras que poderiam ser classificadas como uma verdadeira Identidade do Brasil, é estranhamente ignorado em trabalhos, como esse de Nasr Fayad Chaul, em que tanto se fala acerca das raízes de nossa cultura e da índole de nosso povo. Em Raízes do Brasil (op. cit., p. 4)

Sérgio Buarque de Holanda atribui à nossa herança ibérica um dos traços mais marcantes de nossa personalidade: “Pode-se dizer, realmente, que pela importância particular que atribuem ao valor próprio da pessoa humana, à autonomia de cada um dos homens em relação aos seus semelhantes no tempo e no espaço, devem os espanhóis e portugueses muito de sua originalidade nacional. Para eles, o índice do valor de um homem infere-se, antes de tudo, da extensão em que não precise depender dos demais, em que não necessite de ninguém, em que se baste [...] Trazem consigo a idéia de superação, de lutas tacitamente admitidas, admiradas [...] É dela que resulta largamente a singular tibieza das formas de organização, de todas as associações que impliquem a solidariedade e ordenação entre esses povos”. Esse tipo de repulsa tem desdobramentos em outros aspectos da vida social, o trabalho, por exemplo, que muitos estudiosos de nossa história e de nossa cultura, como muitos dos viajantes estrangeiros que por aqui perambularam, e citados à exaustão, classificariam até mesmo como imorais e inadmissíveis num ser humano, mas que, para Sérgio Buarque de Holanda, é um legado histórico do qual não nos afastamos nunca: “À frouxidão da estrutura social, à falta de hierarquia organizada devem-se alguns episódios mais singulares da história das nações hispânicas, incluindo-se aí Portugal e o Brasil. Os elementos anárquicos sempre frutificaram aqui facilmente, com a cumplicidade ou a indolência displicente das instituições e costumes”, diz ele (id., ibidem). Mais adiante completa como fato relevante o quanto “a invencível repulsa que sempre lhe inspirou (ao povo ibérico) toda moral fundada no culto ao trabalho [...] Só muito recentemente é que essa ética do trabalho chegou a conquistar algum terreno entre eles [...] Uma digna ociosidade sempre pareceu mais excelente, e até mais nobilitante, a um bom português, ou um espanhol, que a luta insana pelo pão de cada dia [...] O que entre eles predomina é a



www.observatoriogeogoias.com.br

concepção antiga de que o ócio importa mais que o negócio e de que a atividade produtora é, em si, menos valiosa que a contemplação e o amor” (id. *Ibidem*, p. 9-10).

Não podemos perder de vista que esse no far nienti, que fincou raízes fortes em nossa civilização, e perdurou – pergunto se ainda não continua socialmente fortemente enraizado entre nós – por muito tempo, se estendia principalmente à classe dos homens livres, mas que, como uma epidemia, contaminou também a imensa maioria das classes sociais mais pobres, inclusive a dos escravos libertos. Esse foi o jeito de ser e de existir de nossa sociedade. Como diz Darcy Ribeiro, “a sociedade e a cultura brasileiras são conformadas como variantes da versão lusitana da tradição civilizatória européia ocidental, diferenciadas por coloridos herdados dos índios americanos e dos negros africanos. O Brasil emerge, assim, como um renovo mutante, remarcado de características próprias, mas atado geneticamente à matriz portuguesa, cujas potencialidades insuspeitadas de ser e de crescer só aqui se realizaram plenamente”. Quanto ao empobrecimento das minas, Darcy Ribeiro usa a palavra decadência sem titubear, não para realçar a idéia de atraso, mas para diferenciar duas épocas distintas: a da fartura das minas e da classe senhorial que ela engendrou, constituída essencialmente de autoridades reais e eclesiásticas, ricos comerciantes e mineradores, militares de alta patente, burocratas, fiscais – em cujo círculo, como observou um testemunho europeu, todos se davam um trato cordial de “urbanidade sem afetação” – e a do regime de subsistência a que se referiu há pouco Celso Furtado. “Ao fim do século XVIII”, diz ele, “a vida urbana ainda parecia ter viço pelo brilho artístico que alcançara, pelos hábitos mundanos que cultivava. Mas já eram expressões da decadência (o grifo é meu), que pouco depois desapareceriam também, mergulhando a todos na pobreza envergonhada em que ainda vegetam os mineiros das antigas cidades do ouro e do diamante” (op. cit., p. 377). Ela falava certamente das Minas Gerais, mas, como não se pode mais ignorar, em Goiás o cenário não é diferente. “Os mineiros insistiam, porém, labutando com os escravos envelhecidos que não podiam renovar e endividando-se, mas persistindo sempre pela incapacidade de se voltarem para outra atividade.

Seu problema era determinar que mercadoria se podia produzir naqueles ermos montanhosos, como transporta-la até a costa distante e a quem vende-la, se o único mercado rico fora o das minas, agora empobrecidas” (idem, *ibid.*). Não se poderia esperar um outro quadro social e econômico que o que resultou desse colapso colossal como o que foi descrito pelo antropólogo-historiador: “Com a decadência (creio que não havia



www.observatoriogeogoias.com.br

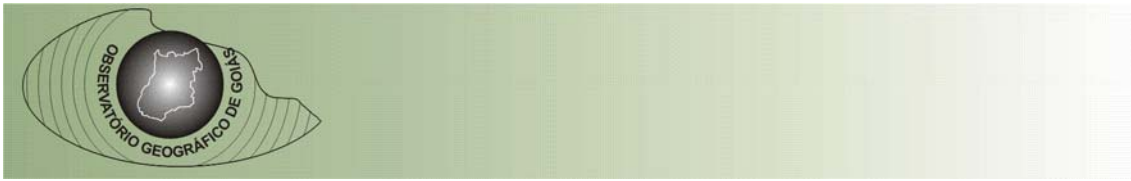
realmente outra palavra mais apropriada que esta a ser empregada aqui) da mineração, toda a área submerge numa economia de pobreza, com a regressão cultural resultante. Os mineiros se fazem sitiantes, escondendo na fazenda a sua penúria. O artesanato local de roupas rústicas e de utensílios volta a ganhar terreno, e com ele uma economia autárquica para subsistência” (id., ibidem).

O que mais acrescentar a essa querela, senão admitir que o termo decadência empregado por autores como Cunha Mattos, Palacin, Celso Furtado, Darcy Ribeiro, e mesmo os viajantes estrangeiros, não tem outra sentido que o de realmente comparar duas épocas que se distinguiam pela riqueza e pelo empobrecimento, pelo fausto e pela penúria? O seu emprego não envergonha e nem empobrece a nossa história, aliás, a realça, porque os goianos, como já afirmei antes, como uma fonte que não secara de vez, souberam, lenta e pacientemente, reencontrar de novo o rio da História. Como bem dizem dois historiadores citados por Braudel logo abaixo, “não há História senão de homens”.

ECONOMIA, POPULAÇÃO

“Para o historiador o indicador demográfico constitui o calibrador, a linha da vida, a linha de flutuação... Não há História senão de homens” (Pierre CHAUNU e Georges SUFFERT, citados por Braudel, op. cit., v. II, p. 140)

Braudel (op. cit., v. II, p. 129) é enfático ao afirmar que num processo de crescimento, de desenvolvimento econômico, que consegue também arrastar consigo o desenvolvimento de outros setores não propriamente econômicos – a cultura, o conforto e o bem estar material – ou de organização, estagnação ou decadência, “outras coisas são englobadas, ligando-as a um todo, sem se limitar à dimensão econômica. Ora, quando uma economia é atingida em toda a sua espessura e de maneira durável, não consegue restabelecer o seu equilíbrio e nem imaginar os remédios adequados; forçosamente a sua economia não é o único fator em questão, diversos outros motivos de desorganização estão em ação”. Seria isto válido também para Goiás-Tocantins? É lícito, por exemplo, atribuir a estagnação e a “decadência” da Capitania apenas ao esgotamento das minas? Isto já ficou mais ou menos demonstrado no item anterior, quando, tanto através da visão de



www.observatoriogeogoiias.com.br

historiadores brasileiros quanto na de estrangeiros, se atribuiu ao esgotamento prematuro das minas a causa de todos os percalços enfrentados pela Capitania nos anos que se seguiram ao ciclo do ouro.

Alguns, como Palacin, afirmavam que uma espécie de letargia coletiva havia tomado conta da população em geral e da administração, quando o ouro secou. Isto já está suficientemente repisado. Mas haviam outros fatores em jogo, como, por exemplo, os focos de despovoamento em torno dos arraiais que praticamente morreram com o esgotamento das minas (os de São Félix e Trayras são os exemplos mais traumáticos), a ausência de uma agricultura pelo menos abastecedora das necessidades imediatas da população em víveres, logo, ausência de um mercado que desse continuidade à circulação da moeda, de mercadorias e de homens capaz de dar vida e ânimo novos ao processo de povoamento e ocupação do espaço. Não havendo mercado, não havendo circulação de bens e de pessoas, o intercâmbio entre os arraiais e as outras regiões da colônia era praticamente inexistente ou muito reduzido.

Em conseqüência disto, os caminhos, por onde formigaram milhares de pessoas em busca da felicidade dourada, “morriam”. Muitos deles praticamente desapareceram, principalmente os que ligavam os arraiais miúdos das margens do rio Maranhão – Amaro Leite, Água Quente, Cocal, Anta, Sta. Rita, dentre outros. O “oásis”, ou melhor, as “ilhas” humanas enclausuradas nesses arraiais e nas fazendas isoladas fecharam-se em si mesmas, conforme já explicou Palacin logo acima. Tanto as estruturas (administração, polícias, comunicações, justiça etc), como as conjunturas (incorporação imediata de novas zonas de produção – ouro e alimentos, sobretudo –, para dar sustentação ao processo de colonização, este um devorador insaciável de numerário) parecem ter sido montadas para durar por muito tempo. Imaginava-se o ouro inesgotável e fonte permanente de riqueza, do povo e da administração, mas se esqueceram de um detalhe: em Minas, onde ele foi mais abundante, e para onde acorreram populações bem mais numerosas e bem mais organizadas social, econômica e culturalmente, o ouro durou menos tempo que em Goiás, mas as cidades barrocas – lá se podia empregar estes termos para qualificá-las – parece que nasceram para durar mais. E duraram. Por quê? Porque com o esgotamento das minas, logo uma atividade agrícola tomou o lugar da mineração como atividade econômica. Além do mais, Minas era uma



www.observatoriogeogoiias.com.br

espécie de retaguarda rural do Rio de Janeiro, o centro de comando político da colônia a partir de 1763.

Para Goiás e Mato Grosso, esta também uma Capitania de minas, mas com uma particularidade que Goiás não dispunha – fronteira das províncias espanholas, o que a fazia, no plano geopolítico, mais importante que Goiás – acorreram os piores mineiros, os piores homens e as piores técnicas de mineração. Citando o memorialista José Manuel de Siqueira, Palacin (op. Cit., 69) dizia “que o pior mineiro em Minas era o melhor em Goiás e que o pior aqui era o melhor em Mato Grosso”, como se as distâncias que os separavam da região mais próspera fossem diluindo pelo caminho afora o que lhes restava de conhecimento, de docilidade e de organização. Pode parecer exagero, repito, vincular a decadência de tudo em Goiás-Tocantins apenas à diminuição e quase desaparecimento do ouro fácil. Ele foi sem dúvida a causa imediata, e isto já foi exaustivamente explorado, pois aqui, tudo, ou quase tudo, girava e funcionava em torno das minas. Como disse Americano do Brasil, “Goiás povoa-se e despovoa-se de ouro”. Mas, os homens – a população civil mal preparada para a empreitada colonial, os administradores em geral –, a precariedade da infraestrutura material, o descompromisso com a regras sociais mais elementares não seriam estes, também, os ingredientes, os diversos outros motivos de desorganização e desestruturação de quase tudo em Goiás quando as minas secaram? O ouro, como um rastilho de pólvora, foi espetacular e fugaz ao mesmo tempo. Sua curta duração pegou todo mundo de surpresa. Quando pensavam que ia durar, desapareceu e com ele também desapareceram as esperanças, as motivações que empurram os homens para novas empreitadas, deixando em cada um uma sensação de impotência, de desespero, de fim de mundo, de fim do sonho. A realidade acabou por aprisiona-los numa grande masmorra: a imensidão do espaço e os muros tão invisíveis quanto intransponíveis das grandes distâncias. A desolação estava presente em toda parte. Com isto, houve retraimento de tudo, principalmente o demográfico,

porque boa parte do contingente humano, repito, refluíu para outras paragens ou para suas regiões de origem. Surgiram então, como se disse logo acima, os focos de despovoamento que, segundo o russo Valentei (op. cit., p. 70), são “sempre originados por um atraso econômico [...], por uma crise latente, provocada por muitos fatores, inclusive sociais” Os que aqui ficaram sobreviveram, porque, diz pertinentemente um historiador, “o verdadeiro segredo de uma população poderia ser exatamente a sua aptidão para sobreviver” (Pierre



www.observatoriogeogoiias.com.br

Goubert, apud Braudel, op. cit., v. II, p. 142). O próprio Braudel (op. cit., v. II, p. 140) vai mais longe ainda ao afirmar que “a realidade demográfica permanecerá no primeiro plano da observação a ser conduzida. Não que eu acredite que é a única determinante, repito, mas ela é, afinal, o registro por excelência de todas as forças às voltas com a História, as fugazes e as permanentes, as frágeis, as fortes... Ela é síntese, classificação...”.

A população goiano-tocantinense por volta de 1783, sessenta anos após a descoberta das minas, portanto logo após o seu esgotamento, por volta de 1778, conforme cifras fornecidas pelo governador Luis da Cunha Menezes, beirava os 60.000 habitantes (59.287, mais precisamente, segundo o governador), composta basicamente de escravos adultos (apud Palacin op. cit., p. 83). No início do século XIX (1804), Silva e Souza fala de cerca de 50.000 habitantes. Na verdade, é muito difícil falar de números numa época em que praticamente não havia nenhum registro oficial e nenhum controle sobre as pessoas que entravam e saíam da Capitania. Por volta de 1750, quando o primeiro governador de Goiás já estava instalado e montado, Palacin (id., ibidem), tendo por base a relação escravos/população branca – os escravos, incluindo-se adultos, crianças e meninos, representavam, segundo ele, cerca de 60% do contingente humano aqui vivendo –, calculava que a população não passava dos 35.000 habitantes. Quaisquer que sejam as cifras anunciadas pelos contemporâneos – Silva e Souza, Cunha Mattos, Escheweg, Saint-Hilaire –, somente um século e meio depois do descobrimento é que se pôde dispor de uma estatística mais ou menos confiável sobre o números de pessoas vivendo em Goiás-Tocantins: 160.395 habitantes, segundo o primeiro recenseamento geral do Brasil, realizado em 1872. Porém, mais importante que os números em si, é a análise e a interpretação dessas estatísticas, cuja curva se assemelha a uma “montanha russa”, com um gradiente positivo no auge da mineração e um negativo, que dura até a retomada do crescimento, com a afirmação da agricultura como a nova vocação econômica dos goianos e como fator de atração de população migrante em direção a Goiás-Tocantins. Porém, até recentemente, Goiás-Tocantins era marcado por um grande vazio demográfico, ou seja, por uma população reduzida para povoar um imenso território. Em 1804, os 50.000 habitantes de que fala Silva e Souza se distribuíam por um espaço de cerca de 1.000.000 de quilômetros quadrados, se levarmos em conta os antigos limites de Goiás-Tocantins, que incluíam o Triângulo Mineiro (“Sertão da Farinha Podre, constituído pelos então Julgados de Araxá e Desemboque) e parte do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul atuais, situada entre os rios



www.observatoriogeogoiias.com.br

Pardo e das Mortes e os rios Paraná-Paranaíba e Araguaia. É bem verdade que a maior parte dessa população ainda se concentrava nos arraiais ou em terras próximas a eles. Ela era, numa força de expressão, excessivamente “urbana”, daí a existência de “ilhas” de arraiais e de população a que me refiro constantemente. Era, então, muito pouca gente para tão enormes espaços, como também muito poucas eram as atividades por ela exercida.

Esse povoamento rarefeito pode também ser apontado como um dos fatores dos motivos da desorganização da economia e de retardamento da retomada do processo de desenvolvimento da Capitania e, mais tarde, da Província e do Estado. Isto não quer dizer, como escreve Braudel (op. cit., v. II, p. 130), ao falar da população na Idade Média “que o movimento de população,

‘indicador’ primordial, tenha determinado tudo, mas é ele que melhor ressalta as fases de um longo processo que acaba em drama”. Mas o poder de vida, essa potencialidade que faz os homens se levantarem diante das crises sociais e econômicas e das hostilidades do meio geográfico, foi o sal redentor das populações abandonadas à sua própria sorte, que viram no renascimento da agricultura o caminho a ser tomado em definitivo. Embora esse estado de coisas tenha demorado um certo tempo para ganhar novo alento, a curva ascendente do crescimento demográfico realmente passa a ser mais acentuada já em pleno século XX, quando o território goiano-tocantinense se transforma na nova fronteira agrícola e demográfica que hoje é. Assim, em 1872, os 160.395 goiano-tocantinenses se distribuíam no espaço à razão de 0,24 habitantes por quilômetro quadrado, apenas três vezes mais (197%) que

em 1804, o que representa um crescimento médio anual em torno de 2%, valor este muito baixo, se comparado aos índices verificados a partir do censo de 1920. Em 1890 a população chegava a 227.572 habitantes (crescimento de 142% em 18 anos; 255.284 na virada do século, em 1900 (crescimento de 12%); 511.919 em 1920, dobrando o efetivo populacional (crescimento de cerca de 3,5% ao ano). De lá para cá, os saltos são bem mais bruscos, se comparados com a lentidão inicial: 826.414 em 1940 (crescimento de 61%), 1.214.921 em 1950 (crescimento de 47%), 1.913.289 em 1960 (crescimento de 61% e taxas anuais de incremento de 4,9%/ano), 2.938.677 em 1970 (crescimento de 53%), 3.859.602 em 1980 (crescimento de 57%), 4.938.776 em 1991, dos quais 4.018.903 só no atual estado de Goiás (crescimento de 27%) e 6.160.326 em 2000, dos quais 1.157.098 só no Tocantins (crescimento de 24%). Embora as taxas de crescimento tenham variado para mais ou para



www.observatoriogeogoiias.com.br

menos entre um recenseamento e outro, os valores absolutos mostram contudo que a partir de 1920 a população goiano-tocantinense sempre aumentou em ritmo acelerado.

Atualmente (2003), os goiano-tocantinenses somariam mais de 6.500.000 habitantes (10 habitantes por quilômetro quadrado) se levarmos em conta a taxa de crescimento anual de aproximadamente 2% verificada entre 1991 e 2000. Porém, nessa distribuição dos habitantes entre os atuais estado de Goiás e do Tocantins, Goiás sempre abrigou nitidamente a maior parte: 75% em

1872, quando do primeiro recenseamento, e 81% em 2000, quando do último recenseamento. Não tenho notícias sobre a distribuição dos goiano-tocantinenses entre os dois estados em épocas anteriores.

Vê-se, então, pelos números que a grande curva ascendente do crescimento demográfico em Goiás-Tocantins dá-se a partir de 1900, com seu pico verificado entre 1950 e 1960, coincidindo com um fator que viria de vez modificar o quadro político e sócio-econômico do território: a construção de Brasília no Planalto Central goiano e a conseqüente abertura das grandes vias de integração nacional que são as rodovias “Belém-Brasília” (BR-153), “Brasília-Fortaleza” (BR-020), “Brasília-Belo Horizonte (BR-040) e “Brasília-São Paulo” (BR-050) e “Brasília-Cuiabá” (BR-060). Goiás-Tocantins não estão mais isolados do resto do país, como estavam até há pouco tempo, antes do advento da ferrovia. Como se sabe, a ferrovia foi um caso à parte, porque, não obstante os benefícios econômicos de sua implantação e as mudanças sociais e políticas que ela introduziu em Goiás, sua construção foi demoradamente demais para que ela cumprisse com a agilidade que se espera de uma obra dessa natureza o papel de agente transformador da paisagem geográfica e de modernização das relações sociais e econômicas da sociedade.

Isto realmente aconteceu, mas durou pouco tempo, porque a ferrovia já nasceu praticamente defasada como meio de transporte rápido e mais barato que o caminhão. Quem diz isto é Pierre Monbeig, um dos geógrafos da missão francesa que trabalhou no Brasil nos anos 1930. Para ele a ferrovia já nasceu caduca, seu traçado não permitia grandes velocidades e seu material

rolante (locomotivas e vagões) era insuficiente. Ela não passava de uma cópia das velhas ferrovias européias, que já precisavam de modernização . Mas, não obstante esses problemas de ordem política que cercam as obras de grande impacto sobre o modus-vivendi tradicional e conservador, são sempre contestadas e de difícil realização. Sabe-se



www.observatoriogeogoiias.com.br

hoje que a ferrovia, como bem demonstrou Barsanufio Gomide Borges, os benefícios e as mudanças introduzidas pela ferrovia em Goiás foi mais que revolucionária, foi fundamental para a incorporação do então estado na economia de mercado.

Observando-se o mapa do Brasil na época da entradas e bandeiras, vê-se que, após a descoberta do ouro em Goiás, poucos foram os caminhos que conduziam ao coração do País. Mas os que para aqui convergiam – os caminhos coloniais do Rio de Janeiro, de São Paulo e, de um certo modo, de Salvador – serviram, mais tarde, de “guias” para grandes rodovias de integração nacional – as atuais BR-040, BR-050 e, em menor escala, a BR-242. No resto Brasil, os caminhos e roteiros, tanto os terrestre como os fluviais, bordejavam as fronteiras da colônia com as terras espanholas. Formavam uma espécie de círculo que fechavam a Capitania de Goiás. Há nisso mais que casualidade, há estratégia geopolítica. Resguardado no coração do Brasil, o território goiano-tocantinense, ao contrário, por exemplo, do de Mato Grosso e das Capitanias do Norte, não precisava de proteção ou de vigília contra o “inimigo”. Sua posição central, hoje estratégica no contexto espacial e econômico do Brasil, porque “escondida” no deserto do cerrado, já era por si só uma proteção natural que dispensava tropas e fortalezas para se defender de qualquer investida espanhola em direção ao centro. Por quase de dois séculos essa “ilha” humana e territorial chamada Goiás viveu praticamente isolada do resto do País. A ferrovia, que chegou em Anápolis em 1935 e em Goiânia em 1952, foi realmente a primeira via ágil que rompeu com essa descontinuidade espacial que Goiás representava com relação ao resto do Brasil. Os caminhos terrestres existiam, mas, proverbialmente intransitáveis, principalmente nos períodos de chuvas, eles permitiam apenas um deslocamento lento demais para que os produtos goiano-tocantinenses chegassem aos centros de consumo em condições de competir com os produzidos por outras regiões melhor articuladas espacialmente.

Mero jogo de números e palavras? Nem tanto, pois esse indicador confirma o que, historicamente, sempre se soube: a ex-Capitania de Minas, grande e praticamente vazia que era no início, ganhou uma nova fisionomia com o aumento dos fluxos migratórios e com a retomada do crescimento demográfico natural; surgiu uma nova sociedade, caracteristicamente rural, à qual os habitantes tiveram que se adaptar política, social e economicamente.

Spencer, sociólogo evolucionista, afirmava “que, por si só, o aumento da população, na medida que suscita mudanças nas condições de existência das pessoas,



www.observatoriogeogoiias.com.br

obriga-as a adaptar-se de uma forma nova ao meio ambiente e a mudar a ordem social” (apud Valentei, op. cit., p. 70). E foi isto que aconteceu, porque o território goiano-tocantinense mudou, realmente, a sua face geográfica, e desde então é lícito afirmar que o território povoou-se cada vez mais aceleradamente em direção à urbanização de seus habitantes. Isto tem uma explicação sociológica evidente, pois, como afirma Valentei (id., ibidem), “quanto menos uma região era povoada, mais o aparecimento de uma população, mesmo que pouco numerosa, pode modificar profundamente a sua face geográfica”. Mas, mesmo repovoando-se rapidamente a partir das primeiras décadas do século XX, o imenso território goiano-tocantinense não conseguiu escapar de um estigma que o perseguiu desde o início: ele sempre foi marcado por uma divisão desigual de quase entre o norte (Tocantins) e o sul (Goiás), como se um lado existisse sem tomar conhecimento do outro; mas os irmãos

siameses, presos pelas costas, demoraram 267 anos para, finalmente, se separarem sem grandes traumas e sem dor.

A CONCENTRAÇÃO DA TERRA

A população órfão do ouro vivia, entretanto, uma contradição que não é nova: era rodeada por um imenso espaço próprio para a agricultura, mas o seu uso e a sua posse eram restringidos por regras bem rígidas, como a Lei de Sesmarias, por exemplo. Recorro ao excelente trabalho da pesquisadora Edma José Silva para fornecer ao leitor o espírito e o conteúdo dessa lei, que pode ser apontada como a raiz de um dos grandes males de nossa estrutura fundiária: a concentração da propriedade no Brasil. Apoiado em um estudo de Ruy Cirne Lima (Pequena história territorial do Brasil), a autora destaca, entre outros pontos, que, dados os estragos provocados pela peste negra em toda a Europa, criou-se, e colocou-se em vigência em Portugal, a Lei de Sesmarias (1375), na qual estava embutido o princípio da expropriação, se a terra não fosse aproveitada. O objetivo primordial da lei visava então fixar os trabalhadores à terra, combater a fome e diminuir as propriedades despovoadas. Por esse viés ela desmantelou a “propriedade privilegiada”, que vigorava até então. Assim, a Lei de Sesmarias veio para regulamentar o trabalho, punir vadios e ociosos e aproveitar todas as terras do reino de Portugal. Socialmente, ela expressa preocupação régia com o significado da terra – terra para lavar; necessidade de tornar produtiva a terra,



www.observatoriogeogoiias.com.br

mesmo que à revelia do proprietário; necessidade de assegurar o bem comum através da garantia de abastecimento; preocupação com a vinculação hereditária do lavrador à “arte da lavoura” e não apenas ao solo; necessidade de encaminhar vadios, mendigos e ociosos à lavoura e, principalmente, necessidade de promover o reerguimento da agricultura. No Brasil, onde foi implantada logo após o descobrimento, a lei não resistiu à forma como se deu a colonização, passando a ser mais um instrumento que favorecia a concentração da propriedade que ao uso social da terra. Originalmente criada para solucionar problemas da agricultura portuguesa no século XIV, compulsória, a Lei de Sesmarias, acompanhando a evolução histórica, sofreu reformulações e adaptações, e já na época das grandes descobertas, em Portugal, vazio de homens, seu objetivo não era mais povoar, mas repovoar através da agricultura. Em todo caso, era imprescindível o cultivo do solo. A concessão vigoraria por cinco anos, mas os obstáculos (degrado, tributos elevados, pensões e obrigações de serviços, o caráter de privilégio das concessões) deturparam o espírito maior da lei, que era o de povoar o campo, contendo o êxodo rural, e melhorar a agricultura. No Brasil em geral, e em Goiás-Tocantins em particular, o sesmeiro transformou-se em fazendeiro grande, proprietário, o que obliterou o antigo título dominial. Certos privilégios concedidos a sesmeiros poderosos e às ordens religiosas (Jesuítas e Beneditinos), como o pagamento de aluguel em troca de foro (arrendamento?) pelos colonos sem terra, podem estar na raiz de um dos problemas sociais que marcam a questão de terras no Brasil de hoje, como o movimento dos “sem-terras”.

Mais adiante (p. 340-346), a autora chama a atenção para a burocracia e para as impraticabilidade de certas obrigações por parte do sesmeiro de parques recursos, como, dentre outros, a obrigação de lavrar a terra. Isto não acontecendo, ele era obrigado a transferi-la a outrem. O não cumprimento dessas duas obrigações (cultivar ou arrendar), a propriedade seria simplesmente confiscada, retornando ao “bem comum”, ou seja, ao domínio do rei, advindo daí o termo “terra devoluta” (que foi devolvida à origem dominial). Os privilégios concedidos iam desde isenção de direitos de seus produtos enviados ao reino, pagando apenas a siza ordinária, a alargamento de cada légua de sesmaria para os sesmeiros dedicados à expansão da pecuária. Via de regra, a lei obrigava o sesmeiro a demarcar sua gleba, limitada a três léguas de comprimento por uma légua de largura (13.000 hectares) antes de confirmada pelo poder régio. O caminho a percorrer pelo futuro sesmeiro era longo e demorado, porque tudo deveria ter o assentimento do



www.observatoriogeogoiias.com.br

Conselho Ultramarino, órgão superior de gestão das colônias, sediado em Lisboa. Esse caminho passava pelas seguintes etapas: a) requerimento ditado aos oficiais da Câmara da Vila, constando de nome e atividade e bens do requerente, local da sesmaria, dimensões e limites da sesmaria; b) concessão, em caso de deferimento, da carta de sesmaria assinada pelo governador; c) confirmação régia à carta de sesmaria concedendo ao requerente o título de concessão provisória; ao final de dois anos, se a terra estivesse produzindo, garantia-se ao sesmeiro o título definitivo. Para se ter uma idéia das dificuldades que consistiam a obtenção do título definitivo, apenas 9 (nove) sesmarias tiveram as confirmações régias, de um total de 1052 requerimentos feitos na Capitania de Goiás entre 1726 (início da mineração) e 1770 (começo do fim da mineração). As despesas eram grandes demais para que se cumprissem todas as formalidades – medições, demarcações, confirmações régias, obrigatoriedade de fazer a terra produzir. A impraticabilidade da lei fez com que conflitos se instalassem no campo desde o início, opondo concessionários a arrendatários, posseiros e foreiros. Tudo indica que a produção de gêneros alimentícios – uma das finalidades da concessão de terras –, era uma obrigação secundária, uma vez que o objetivo mais importante para as autoridades reais era o povoamento dos imensos vazios dos sertões goiano-tocantinenses. Finalmente, em 17/7/1822, uma resolução real encaminhada pelo príncipe D. Pedro (futuro Pedro I) suspendeu a concessão de sesmarias e consolidou a posse do solo produtivo, criando, assim, novas contradições em relação ao acesso à propriedade.

Esse trabalho metucioso de Edma José Silva, nos leva a concluir que, excludente, a Lei de Sesmarias, como, aliás, praticamente todas as leis sobre terras que se fizeram no Brasil, era mais um instrumento que favorecia a concentração da propriedade que a repartição justa da terra. Somente a ela tinha acesso quem dispunha de posses e de recursos próprios para trabalhá-la. Só por este aspecto já se pode deduzir o quanto foi discriminatória a distribuição de terras no Brasil, mesmo numa Capitania imensa, como era a de Goiás. Pergunta-se, quem àquela altura dos acontecimentos, mesmo no auge da mineração, tinha condições de trabalhar a terra e ter acesso a ela segundo os dispositivos da Lei senão uma ínfima parcela da população que se poderia contar nos dedos das mãos? Os títulos de propriedade, como se sabe, só eram concedidos a uma certa casta privilegiada, a homens políticos, a militares graduados, a comerciantes ricos. Mesmo assim, o sesmeiro tinha que cumprir as inúmeras formalidades acima enumeradas. Como era de se esperar,



www.observatoriogeogoiias.com.br

poucas sesmarias foram confirmadas e os títulos concedidos. Mas, dada a abundante disponibilidade de terras, saltava-se de uma posse para outra sem que os olhos do fisco tivessem tempo de fiscalizá-las.

Algumas dessas posses, contudo, chegaram até os dias de hoje, como, o da Fazenda Onça, cuja ocupação por posseiros nos anos 1940-1950 deu origem ao movimento camponês de Trombas e Formoso liderado por José Porfírio, sobre o qual falarei daqui a pouco. Na verdade, tratava-se de terras devolutas, que não tinham donos, mas mesmo assim o lavrador, o que iria realmente fazer renascer a agricultura, vivia mais como meeiro que como dono: trabalhava, quando isto era permitido, numa terra que não era sua.

Os historiadores relatam que o sistema introduzido pela Lei de Sesmarias, que nasceu para resolver um problema de produção agrícola em pequenas propriedades em um Portugal dominado ainda pelos senhores feudais, foi no Brasil, repito, uma excrescência. O problema aqui não era falta de terra, ao contrário, era falta de uma cultura da terra, isto é, uma cultura camponesa que fosse capaz de fazer a terra produzir com mais técnica e racionalidade.

O modelo que deu certo em Portugal, pensavam, teria também que dar certo aqui. Porém, um problema logo mostrou a impraticabilidade da media: não tínhamos a tradição rural que em Portugal tinham os seus camponeses. Na Metrópole a Lei de Sesmarias redistribuiu a propriedade enquanto que, aqui, ao contrário, a concentrou nas mãos dos sesmeiros, que viam nesse tipo de posse o único poder real de que podiam dispor. A terra sempre foi poder em todo tempo e lugar. Aqui, as grandes concessões feitas não cumpriram de forma alguma o papel que se esperava, que era o de promover uma revolução na agricultura. Deu-se o contrário, porque, via de regra, tornou a terra em um imenso latifúndio improdutivo, reserva de valor e moeda para todo tipo de barganha no tabuleiro político do País e fortalecendo mais ainda o poder dos homens mais abastados, principalmente em regiões mais pobres e pouco povoadas, como era a então a Capitania de Goiás.

A Lei de Terras de 1850, ou Lei no. 601, em nada mudou o caráter discriminatório de acesso à propriedade da Lei de Sesmarias, ao contrário, acentuou-o mais ainda, é o que nos mostra Alberto Passos Guimarães, pois, dentre outros aspectos, ela a) proibia a aquisição de terras por outro meio que não fosse a compra, extinguindo, assim, o



www.observatoriogeogoiias.com.br

regime de posse; b) elevou os preços das terras para dificultar sua aquisição, já que os lotes só deveriam ser vendidos em hasta pública com pagamento à vista, cujos preços mínimos eram superiores aos vigentes no país; c) determinava o produto da venda à importação de colonos. Ao fortalecer a propriedade privada da terra, a Lei de Terras, no entender de muitos estudiosos da agricultura brasileira, “realiza uma das condições fundamentais do capitalismo, a submissão da força-de-trabalho ao capital”, ou seja, torna-se “instrumento de formação do proletariado, fonte de força de trabalho para o capital”.

Assim, qualquer que seja o ângulo sob o qual se analisa a questão de terras no Brasil, cai-se sempre no mesmo discurso. Nem a Lei de Sesmarias e nem a Lei de Terras de 1850, aliás, nenhuma lei que tratasse da regulamentação de terras nestes sertões longínquos tinha aplicação prática por vários motivos, dentre os quais a imensidão do espaço, tantas vezes aqui lembrada, e a farta disponibilidade de terras para serem apossadas. Exercer a fiscalidade sobre posses “ilegais” era praticamente impossível. “Quando a mineração dava os seus últimos sopros, não restava outra opção aos mineiros senão a ocupação das áreas próximas aos antigos centros mineradores. Apossaram-se das terras, requereram sesmarias, e procuraram legalizá-las – valendo mais a posse que a lei –, com o intuito de desenvolver uma agricultura básica que alimentasse a si e aos seus”, escreve Nasr Fayad Chaul (op. cit., p. 85).

Não havia, completaria Paulo Bertran, preocupação, “em extrair e expatriar mais-valia do povo e do território”. As razões disso já foram amplamente explicitadas pelos dois autores na condenação da visão europeizante que tinham dos sertões goiano-tocantinenses e de sua gente os viajantes que por aqui passaram. Durante o Império (1822-1889) e praticamente toda a República Velha (1889-1930), o acesso à terra continuou sob o mesmo signo da ordem social até então vigente, isto é, sob o signo das oligarquias rurais tradicionais nas regiões menos povoadas, como os nossos sertões, e dos novos barões da agricultura, os cafeicultores de São Paulo, estabelecidos sobre imensos latifúndios.

Braudel diz que “uma ordem social desmorona somente para dar lugar a uma nova ordem” (op. cit., v. II, p. 131). A ordem social em Goiás-Tocantins nasceu do ouro. Desmoronou para dar lugar à ordem social dos senhores donos das terras. A concentração da terra – na verdade este era o único poder real de que dispunham os notáveis da Capitania – foi a mais cínica das práticas de poder existentes no Brasil. Uma excrescência? Sem dúvida, porque os que eram donos raramente dispunham de meios materiais e



www.observatoriogeogoiias.com.br

humanos para fazê-la produzir. Nesse caso, a propriedade, historicamente sagrada e intocável, adormecia para, mais tarde, se transformar em reserva de valor ou em moeda com a qual se compravam os benefícios políticos, os cargos, os postos elevados na administração, as patentes de “coronel” da Guarda Nacional e muitos outros privilégios. Como acontecia na Idade Média, em que o camponês raramente era o dono da terra, o lavrador goiano-tocantinense não passava de um mero escravo. Cativo da terra, produzia para o sesmeiro e quando muito, o que não eliminava a sua condição de pária, para a sua própria subsistência. Os impostos, principalmente o dízimo, que recaíam sobre a parca produção, já se disse isto muitas vezes, desestimulavam toda e qualquer iniciativa em querer produzir mais abundantemente. A estrutura fundiária que hoje conhecemos não deixa de ser uma herança maldita das leis que “regulamentavam” o acesso à terra, cujos males sociais, políticos e econômicos se arrastam há séculos.

A REVOLTA CAPONESA DE FORMOSO E TROMBAS

O surgimento dos primeiros movimentos organizados de camponeses no campo deu-se, em Goiás, já em meados do século XX, quando, em meio ao processo de expansão da fronteira agrícola e econômica que tiveram como “suporte” a rodovia “Belém-Brasília”, apareceram as primeiras ligas camponesas. Como que à margem do processo de colonização verificado sobretudo no sul do país – São Paulo e Paraná, principalmente –, em nosso território a forma mais comum de acesso à terra deu-se através da distribuição de terras devolutas, de propriedade do governo estadual. Porém, com o surgimento dos movimentos organizados no campo, o processo foi estancado para, mais tarde, de novo ser retomado, mas, desta vez, dirigido com mão de ferro pelos governos militares pós-1964, que viam nas ligas camponesas um perigo permanente de desestabilização da ordem social e política vigentes. Em Goiás, a revolta camponesa de Formoso e Trombas liderada por José Porfírio durou cerca de vinte anos, como se pode depreender do trabalho de Maria Esperança Fernandes Carneiro, ao qual recorro para extrair as seguintes passagens esclarecedoras (op. cit., p. 93-136):

- ao que tudo indica, tudo começou com a migração em direção de Trombas de “excedentes” de camponeses – mineiros e nordestinos – que não mais tinham acesso à terra na então Colônia Agrícola Nacional de Goiás. Seguiram o rastro da futura “Belém-



www.observatoriogeogoiias.com.br

Brasília”, ponta-de-lança do processo de expansão da frente pioneira em direção ao norte do território, e foram se instalar no vale do rio Santa Tereza, no então município de Uruaçu, onde surgiram os povoados de Formoso e Trombas;

- foi uma migração diferente, organizada, com lugar certo de chegada e com regras mais ou menos estabelecidas de assentamento e posse da terra: ocupavam, desmatavam e plantavam em áreas de terras devolutas que variavam de 30 a 200 hectares no máximo;

- por cerca de dois anos – entre 1948 e 1950 – os posseiros acreditaram que uma vida nova realmente começava para eles, porque, afinal de contas, estavam ocupando uma antiga fazenda – Fazenda Onça – cujo sesmeiro, um tal Caetano Cardoso de Moraes, ocupante e requerente das terras desde 1795, não deixou herdeiros. Mas o usucapião das terras foi concedido a 36 requerentes, não posseiros, sob a alegação de serem os herdeiros legais do sesmeiro;

- a justiça de Uruaçu concedeu-lhes direitos sobre 6.520 alqueires (31.556 ha), mas os “grileiros” requerentes cercaram 14.000 alqueires (67.760 há) e começaram então a cobrar arrendo das terras por no máximo dois anos mediante entrega de 20% do que produziam os posseiros; findo esse prazo, a terra deveria ser desocupada e os posseiros mandados embora;

- a violência se instala, porque, na realidade, tratava-se de uma autêntica “grilagem” acobertada pelas autoridades (juiz de direito, promotor público, prefeito municipal, donos de cartórios de registro de imóveis, polícia militar) e tramada por hábeis advogados e agrimensores mal intencionados; houve escaramuças de ambos os lados, inclusive com morte de gente inocente; surge então a figura de Zé Porfírio como líder da rebelião;

- José Porfírio recomenda o não pagamento do arrendo aos grileiros, organizando os posseiros dentro da legalidade, fazendo valer os seus direitos de posse; chegou a respeitar o usucapião da Fazenda Onça, embora fosse “grilo”; as terras na região, não apenas as dos posseiros, mas também as de muitas outras fazendas, eram quase todas devolutas, poucas tinham escritura de propriedade;

- os posseiros, Zé Porfírio à frente, conseguem conversar com o presidente Getúlio Vargas e o governador Pedro Ludovico chegou a conceder alguns títulos de posse, embora provisórios, porém, imediatamente sustentados em cartório de imóveis de Uruaçu a mando dos “grileiros”;



www.observatoriogeogoiias.com.br

- em 1954 acontecem as queimadas de casas e roças dos posseiros. O PCB entra em cena e Zé Porfírio dá início à luta organizada em defesa das posses e das famílias ocupantes;

- as posses eram geralmente próximas umas das outras, com fundos para os córregos, pois a aguada era de fundamental importância para o gado e para garantir a higiene e o abastecimento de cada família posseira; assim, toda a terra foi dividida em Conselhos de Córregos, em que os moradores ribeirinhos passam a fazer parte do conselho do seu córrego; se reuniam de mês em mês e se falava de tudo, até da segurança de todos e das posses;- em 1955 é fundada a Associação dos Trabalhadores e Lavradores Agrícolas de Formoso e Trombas, com Zé Porfírio como presidente, reunindo em torno de si os 25 Conselhos de Córregos, base de sustentação de todo programa de ação e resistência; a Associação tornou-se o órgão executivo central do movimento de resistência e foram também criados grupos volantes para acolher famílias recém-chegadas, assentá-las em glebas de terras e garantir vigilância sobre elas, vigiando entradas e pontos estratégicos; todos participavam, inclusive crianças e idosos;

- a luta armada se instala, com mortes, tortura, ação policial; a imprensa nacional dá cobertura aos fatos (Manchete, Cruzeiro, Folha de São Paulo, Jornal de Notícias, este último precursor do Cinco de Março, hoje rebatizado de Jornal da Manhã); houve entrega de títulos durante os governos do presidente João Goulart e do governador Mauro Borges, mas o golpe militar de 1964 acaba com tudo, inclusive com a vida de Zé Porfírio. Lembro-me ainda desse dia de tensão, quando em minha terra, Uruaçu, perambulando pelos lugares vendendo pirulitos ou engraxando sapatos – bares, prefeitura, fórum municipal, cartórios, lojas – ouvia as conversas de pessoas notáveis sobre a ameaça que pesava sobre a cidade e sua população o movimento dos posseiros de Formoso e Trombas. Os mais preocupados eram os notáveis da cidade, que chegaram inclusive a enviar para o então ministro da guerra, Gal. Teixeira Lott, um longo ofício em que pediam forças federais para dar proteção à cidade. Alheio ao que reivindicavam os posseiros liderados por Zé Porfírio, também fui tomado por um pânico coletivo quando o líder camponês ameaçou invadir a cidade e incendiar os cartórios. Mais tarde compreendi que a pretensa invasão não passou de um pretexto para que a ação da polícia e, eventualmente, das forças federais, pudessem legitimar as ações violentas de repressão que se desenhavam. Perdi amigos e parentes ainda adolescentes como eu; os grileiros triunfaram e não se ouve mais falar de posseiros e de camponeses nas bandas de Formoso e Trombas. As terras



www.observatoriogeogoiias.com.br

devolutas não mais existem e as posses com direito a usucapião são cada vez mais raras.

ECONOMIA CAMPONESA

“Todos os países da Europa viveram, durante séculos, em economia camponesa”

(Braudel, op. cit., v. III, p. 10).

O epíteto de Braudel para a Europa poderia ser aplicado ao Brasil e a Goiás-Tocantins? Ou seja, teríamos, nós brasileiros e goiano-tocantinenses, vivido em economia camponesa nos moldes da que existiu na Europa? A resposta a esta questão não é nada fácil de ser dada, porque, aqui, “modelos” trazidos do velho mundo, como a Lei de Sesmarias constantemente invocada, não produziram os efeitos que deles se esperava. Ao contrário, criaram excrescências, como, em vez de racionalizar as práticas agrícolas, aguçou mais ainda o problema de acesso à propriedade pelas parcelas mais pobres da população camponesa. Os ciclos clássicos de nossa economia colonial em nada favoreceram a criação de uma verdadeira cultura camponesa, porque, eis um outro bordão, nossa colonização foi sobretudo de exploração e menos de povoamento. Primeiro, a exploração do pau-brasil – que não produzia alimentos, mas sim matéria prima para a indústria têxtil européia – se fez às custas de trabalho escravo de índios e degredados. O açúcar, saído dos grandes canaviais costeiros de Pernambuco e do Rio de Janeiro e São Paulo, não tinha sua produção baseada em uma estrutura tipo propriedade familiar – que caracteriza a economia camponesa –, mas sim em grandes áreas tipo plantation. As fazendas clássicas que se instalaram depois no interior do País, normalmente em grandes sesmarias, eram mais uma estrutura oligárquica, como a dos grandes engenhos e a dos grandes cafezais dos barões do século XIX, que uma propriedade rural voltada para o abastecimento regular das cidades próximas. Ademais, como salienta Braudel, citando um outro historiador, Daniel Thorner, “o adjetivo camponesa concentra a atenção na importância primordial da agricultura; o campo sustenta tudo, invade tudo; as outras atividades são apenas ilhas no meio do mar. Mas estas ilhas existem” (id., *ibidem*).

(Abro aqui um parênteses para tocar em uma das questões mais mal resolvidas de nossa economia agrícola – a da agricultura familiar. Em um artigo recente um especialista



www.observatoriogeogoiias.com.br

do assunto crê piamente “que a parte estrutural do programa Fome Zero”, anunciado e adotado pelo governo Lula, “é o começo da mudança do modelo agrícola atual, baseado nas exportações e na grande agroindústria, que seria substituído por um outro modelo de produção voltado prioritariamente para o consumo interno e alicerçado na agricultura familiar”. Segundo o autor, “o modelo agro-exportador contribuiu para que, no Brasil, coexistissem duas classes de produtores: de um lado, produtores modernos, de outro, produtores atrasados”. Enquanto a produtividade destes últimos é obviamente baixa, “dada a parcialidade das políticas governamentais”, a dos primeiros é grande, “dado o aporte de tecnologias de

ponta introduzidas na moderna agricultura”. Além desses problemas de ordem política e tecnológica, os pequenos proprietários “têm suas terras logo exauridas pelo seu uso inadequado e prolongado”, e pobre em tecnologia, na produção de alimentos. Como não dispõem de outros meios de sobrevivência senão a roça e o criatório tradicionais, uma boa parcela desses pequenos produtores não têm como desistir da empreitada desigual . Ademais, “são poucos os que se alimentam adequadamente. No entanto, resistem às agruras da roça e ainda conseguem uma boa quantidade de alimentos na mesa dos brasileiros”. Porém, enfatiza, enquanto essa dicotomia – modernidade/atraso – não for eliminada, “será impossível falar em soberania alimentar, democracia plena e preservação da natureza”. É sabido que o crédito “não atinge nem 20% dos produtores e a pesquisa agrícola se dedica principalmente ao setor moderno”.

No bojo do programa Fome Zero está prevista a implantação de uma ação denominada Plano Safra, que trata de crédito oficial “a ser concedido aos produtores agrícolas para a plantação de arroz, feijão, milho, mandioca e trigo”. Ao contrair empréstimo, continua, “o pequeno agricultor (familiar) poderá firmar com órgão governamentais – Conab, sobretudo – um contrato de venda de sua produção por um preço mínimo competidor. O pagamento desse empréstimo poderá ser feito em ‘equivalente produto’, entregando à Conab a quantidade de sacas de arroz correspondente ao valor tomado emprestado, ficando o produtor com o que sobrou para comercializar como quiser. Se não encontrar bom preço, vende o produto para a própria Conab pelo preço fixado na hora do plantio. Pode ainda o agricultor se proteger, através de seguro, em caso de ‘quebra de safra’. Eis, em resumo, o que prevê o tão esperado e desejado programa Fome Zero, não obstante todas as reticências quanto à sua funcionabilidade,



www.observatoriogeogoiias.com.br

principalmente por causa da nossa descrença histórica em programas oficiais, que são vistos como mais uma forma assistencialista do governo que como uma política de fato visando fechar de vez uma das chagas mais vergonhosas de nossa sociedade: a fome de milhões de brasileiros. São muitos os que não acreditam na agricultura familiar, apesar de ela ainda abastecer o mercado interno com mais de 50% dos alimentos clássicos que são consumidos pelos brasileiros. Isto tem, talvez, uma explicação óbvia: No Brasil, “desde o período colonial”, sublinha o articulista, “tudo foi montado para facilitar as exportações” – pau-brasil, açúcar, café e, agora, soja e carne).

Voltando os olhos para Goiás-Tocantins, com a redescoberta da agricultura nos campos que rodeavam as minas, em que a roça tradicional era tocada normalmente por braços familiares que não tinham recursos para pagar trabalho escravo, pode-se, talvez, timidamente falar senão de economia camponesa, pelo menos de produção camponesa de produtos básicos: arroz, feijão, mandioca, milho, cana e, na surdina, cachaça, e, claro, carne. Mas havendo, como sempre houve, o monopólio da terra, o camponês, no entender de José de Souza Martins, era, portanto, duplamente excluído: “da condição de proprietário de terras e da condição escravo, já que não podia ser convertido em renda capitalizada do tráfico colonial [...] Por isso, cabiam ao agregado funções ao mesmo tempo complementares e essenciais numa economia baseada no trabalho escravo [...] Isto é, aliás, o que basicamente caracteriza os camponeses brasileiros durante todo esse tempo, como produtores de gêneros alimentícios de consumo interno, lavoura de pobre, como ainda hoje se costuma dizer”. Desse modo, se levado rigorosamente ao pé da letra, não houve no Brasil e em Goiás-Tocantins do passado uma economia camponesa. Paradoxalmente, ao contrário do que caracterizou a Europa antiga, e ainda está hoje fortemente enraizada em países tradicionalmente agrícolas, como a França, por exemplo, o que se poderia chamar de economia camponesa só veio aparecer mais tarde, pelo menos em Goiás-Tocantins, com as migrações espontâneas de famílias procurando terras para se instalar e produzir alimentos e com a abertura das zonas pioneiras no “Mato Grosso” de Goiás e no “Bico do Papagaio”, a partir de meados do século XIX e início do século XX, respectivamente. Aí sim, pode-se falar de economia camponesa, principalmente nas zonas pioneiras. Por que? Porque ela se enquadrava dentro dos parâmetros dos quais fala Braudel (id., ibidem):

1) a agricultura, que se integra a essa economia, representava certamente a metade, ou mais, da produção total;



www.observatoriogeogoiias.com.br

- 2) a metade, ou mais, da população estava engajada em tarefas agrícolas;
- 3) a metade, ou mais, da produção dependia de famílias camponesas, por oposição às grandes explorações.

Como se pode afirmar isto, se somente há pouco mais de um quarto de século é que se realizaram realmente os primeiros censos agropecuários no Brasil? A experiência vivida e os autores que tratam das questões agrárias no Brasil, como José de Souza Martins e mestres estrangeiros, como Pierre Deffontaines, o confirmam. Este último fala, ao se referir aos arraiais de domingo, dos agricultores e pequenos proprietários que viviam trabalhando nas terras na abertura da frente pioneira paulista e que se organizavam e produziam uma agricultura caracteristicamente familiar. Espiridião Faissol aborda o assunto em seu trabalho sobre o “Mato grosso” de Goiás nos anos 1940, Horieste Gomes, em sua Geografia sócio-econômica de Goiás, de 1969, Eliane Dayrel, tratando também da Colônia Nacional Agrícola de Goiás, em 1974 Maria José Rezende Barreto em sua tese sobre a Colônia Agrícola Nacional de Goiás, nos anos 1980, Maria Esperança Fernandes Carneiro, que acabamos de citar, mostrando que um dos principais objetivos do movimento camponês de Formoso e Trombas era, dentre outros, criar um sistema democrático de agricultura familiar, e muitos outros autores contemporâneos. Entretanto, as transformações no campo se processando com rapidez, viu-se, com a modernização da agricultura, ou em conseqüência do desmantelamento sistemático da pequena agricultura de subsistência, com comercialização de excedentes, pelos governos militares após 1964, que tudo voltava a ser como antes. As estatísticas mostram que, de 1970 para cá, por exemplo, o número de pequenas propriedades familiares, que caracterizavam uma economia caracteristicamente camponesa, diminuiu, dando lugar seja às grandes fazendas de gado ou às empresas rurais que produzem grãos de exportação.

Excluindo-se talvez os hortifrutigranjeiros, que utilizam sobretudo os fundos de vales úmidos – os baixadões –, principalmente para a produção de verduras normalmente em propriedades familiares, ou arrendadas pela família, e os pequenos produtores instalados em quase minifúndios, tudo ou quase tudo que é classificado como “lavoura rica” vem dos grandes e médios estabelecimentos. Contraditoriamente, contudo, ainda era essa pequena propriedade de caráter familiar a que, em certos casos, até recentemente, abastecia o mercado consumidor em produtos básicos em cerca de 70%, no entender de especialistas como José de Souza



www.observatoriogeogoiias.com.br

Martins. Bem ou mal, ou melhor, quer queiram quer não, mesmo carcomida pelos anacronismos que a marcaram, e a marcam hoje tanto ou mais que no passado, porque castigada pelo monopólio da terra pelos “coronéis” e pelos oligopólios modernos, foi do campo, parafraseando Braudel (op. cit., v. III, p. 14-15), que surgiram os setores modernos da indústria, dos serviços urbanos, dos transportes e as mil formas novas da vida nacional e principalmente goiano-tocantinense. Acrescentaria: e também os problemas – êxodo rural maciço, inchaço das cidades, deterioração da qualidade de vida nas periferias das grandes, médias e mesmo pequenas cidades – advindos de uma situação tão velha quanto injusta, a da exclusão à propriedade da terra por parte de uma enorme massa de camponeses.

Não é à toa que o tema “reforma agrária” se constitui hoje em uma das questões sociais mais cruciais a serem resolvidas no Brasil. Sai governo, entra governo e a retórica é sempre a mesma, a de que o País não pode conviver com esse anacronismo vergonhoso – o de campeão da concentração da propriedade e tendo as dimensões continentais que tem e uma densidade demográfica relativamente pequena (cerca de 20 habitantes por quilômetro quadrado). “Entre os países continentais, o Brasil é o único que nunca mexeu na propriedade da terra”, escreveu há pouco mais de cinco anos o jornalista André Petry em um artigo de título percuciente – Parado por 500 anos. “Em 500 anos o Brasil nunca dividiu a terra. É o único país de extensão continental, em todo o mundo, com estrutura fundiária semelhante à de sua fundação”. O moderno (as grandes empresas rurais, tão insaciáveis de terra quanto o foram os senhores de engenho e os barões do café) e o velho (o anacrônico minifúndio improdutivo ou as pequenas propriedades familiares, entregues à sua própria sorte porque à margem das políticas de fomento à produção) convivem no mesmo espaço territorial, como se o primeiro só se justificasse, ou melhor, sobrevivesse, com a existência do segundo. Como se

disse, as estatísticas parecem confirmar isto, pois para exportar ou alimentar as grandes indústrias de transformação de produtos agrícolas, os grandes monopólios precisam de seus “satélites” menores: a pequena e média propriedade que abastecem o grosso do mercado interno em produtos de primeira necessidade. Até recentemente, e isto é do meu tempo, o lavrador trabalhava a terra com a enxada e derrubava o mato com o machado. E o arado já existia há mais de mil anos! Por que todo esse atraso? Perguntar-se-á sempre, mas as respostas não são jamais completas. Debita-se quase tudo ao modelo de sociedade



www.observatoriogeogoiias.com.br

que somos incapazes de mudar ou de trocar por outro mais justo. São 500 anos de latifúndio!

Muitos dos aspectos do que foi dito acima podem ser confirmados à vista dos dados fornecidos pelo censo agropecuário de 1975 que, para Goiás-Tocantins, podia-se dizer que ainda se tratava de um território que tinha o seu espaço marcado e organizado pela atividade agrícola. Numa rápida vista d'olhos sobre a distribuição geográfica de alguns desses caracteres – tamanho da propriedade, natureza da propriedade, se pública, privada, se individual ou não – certas oposições são facilmente constatadas, como, por exemplo:

a) a grande concentração das pequenas propriedades (aquelas com menos de 100 hectares), na região centro-sul, ou mais precisamente no “Mato Grosso” de Goiás, e, de um certo modo, também no “Bico do Papagaio”, justamente as regiões mais densamente povoadas de Goiás-Tocantins. Na verdade, como já afirmei em muitas oportunidades, lá onde a concentração de população é maior, maior também é o fracionamento da terra. Obviamente isto decorre de um simples fato: a pressão exercida pela população pelo acesso à terra é maior, como também maior é a especulação imobiliária. As pequenas propriedades familiares tendem aí a exercer uma agricultura diversificada com vistas ao abastecimento do mercado em produtos de maior demanda pela população vizinha – os víveres alimentícios clássicos. No extremo norte – no “Bico do Papagaio” –, ainda não de todo intensamente colonizado como já tinha sido o “Mato grosso” de Goiás, podia-se, naquele ano, dispor de uma elevada porcentagem de terras produtivas não utilizadas, o que significa a existência de imensas áreas guardadas como reserva de valor. Foi ali também que os conflitos pela posse da terra, opondo-se posseiros e grandes proprietários, mais se generalizaram, a ponto de o governo federal ter

criado um grupo executivo – GETAT- Grupo Executivo das Terras do Araguaia-Tocantins –, dirigido a manu militare, para impedir que os conflitos alimentassem outros tipos de ações, como foi o caso da “Guerrilha do Araguaia” ou das ligas camponesas, que colocavam em risco a estabilidade do regime militar.

b) Nas regiões em que o contingente populacional era, e, sob muitos aspectos, ainda é, raleado – nordeste e sudeste do Tocantins, nordeste de Goiás, sudoeste goiano e praticamente todo o vale do Araguaia –, com a população rural suplantando largamente a população urbana, a propriedade é geralmente grande (mais de 1.000 hectares), a pecuária é mais importante que a agricultura e a disponibilidades de espaço deu lugar para a



www.observatoriogeogoiias.com.br

implantação das grandes empresas rurais – as S/A do campo –, principalmente, e sobretudo, no vale do médio-Araguaia, tanto ao longo da “Estrada do Boi” (GO-164), como em volta da Ilha do Bananal.

c) Chama a atenção a grande concentração de terras ainda não utilizadas em volta do Distrito Federal, e isto tem uma explicação: àquela altura – 1975 – a revolução verde, ou melhor, a expansão das culturas de grãos nobres em Goiás, como a soja, só estava no começo. Por se tratar de uma região de características geomorfológicas bem particulares – um imenso planalto de estrutura levemente dobrada e coberta pela amostra mais rala do campo-cerrado –, a região ainda não tinha sido descoberta pela moderna agricultura como uma das mais propícias à produção de alta tecnologia de produtos de primeira linha da pauta de exportação brasileira, como a soja. Atualmente, no Entorno de Brasília, como de resto no Sudoeste de Goiás, em volta de Rio Verde, pratica-se a mais sofisticada e produtiva agricultura sazonal e irrigada de Goiás-Tocantins.

d) Praticamente toda a banda leste do território goiano-tocantinense, embora em porcentagens diminutas – 2,5% - se concentrava o maior contingente de pessoal feminino ocupado por estabelecimento. Isto tem uma explicação nada lisonjeira, porque – por tratar-se das regiões mais desassistidas dos dois estados –, é muito comum os homens migrarem-se em busca de outras oportunidades em regiões mais ricas ou nas próprias cidades da região, enquanto que as mulheres ficam, com os filhos menores, tomando conta da propriedade familiar.

e) Enquanto que as margens do território – ao longo das fronteiras leste e oeste – são caracterizadas pela atividades pecuária, dada a existência abundante de pastagens naturais que se estendem por enormes pradarias naturais, no grande corredor central, de um lado e de outro da rodovia “Belém-Brasília”, a agricultura sobrepuja a pecuária.

O COMÉRCIO E O MOVIMENTO CIDADE-CAMPO E VICE-VERSA

Pierre George nos mostra simplificada que comércio é a transmissão de produtos – segundo uma cadeia mais ou menos complexa dos lugares e das estruturas de produção – para os lugares de consumo. Nesse movimento, a forma mais elementar é a venda direta do produtor ao consumidor, tal como se praticou por muito tempo em todo o Brasil, principalmente em Regiões de pouca atividade comercial, como foi a Capitania de



www.observatoriogeogoiias.com.br

minas goiano-tocantinense. Pode-se, portanto, com toda obviedade, dizer que esse tipo de “transmissão de produtos” começou por aqui quando a agricultura primou sobre a mineração, sem contudo caracterizar uma autêntica rede, porque as trocas se faziam em um espaço restrito, de arraial para arraial.

No tempo do ouro, durante praticamente um século, tudo ou quase tudo vinha de fora, como nos garimpos de hoje. Nesse período, a Capitania de Goiás era uma região exclusivamente importadora de mercadorias e de homens. Mas, por mais inexpressiva que fosse, houve atividade rural que produziu alguma coisa, nem que fosse para amenizar as agruras do abastecimento das minas ou, como se disse, para trocas entre os arraiais. As trocas comerciais à distância, aquelas que realmente impulsionam o comércio e introduz mobilidade no grande espaço, só são realmente aceleradas, ou, na verdade, realmente iniciadas, com o incremento da agropecuária, quando se exportam os excedentes do que é produzido no campo – couros, carnes, farinha, açúcar de forma (mascavo), cachaça etc – para Minas Gerais, Mato Grosso, Bahia, São Paulo.

A vida agrária dominou o espaço goiano-tocantinense e a vida urbana por muito tempo. Os arraiais coloniais eram insignificantes demais – tanto pela sua população diminuta, quanto pelo que podiam oferecer de conforto e serviços para os seus habitantes –, para que as relações cidade-cidade, como ocorreu na Europa com o surgimento das primeiras redes urbanas, pudessem determinar o ritmo, a intensidade e especialidade da atividade econômica.

Enquanto na Europa do século XVIII, inclusive Portugal que nos colonizava, o movimento campo-cidade se intensificava dado o número cada vez mais crescente de manufaturas em consequência da primeira revolução industrial, em Goiás-Tocantins o movimento acontece em sentido contrário: cidade-campo.

As cidades, paralisadas por uma inércia que tomou conta delas depois que o ouro secou, pararam no tempo e no espaço. Por muito tempo pouco cresceram, tanto em população quanto em construções urbanas. A maioria não dispunha de uma mínima atividade manufatureira, senão pouquíssimos artesãos, ou melhor, fabricantes de utensílios e produtos corriqueiros – panelas de barro, tecidos grosseiros de algodão cru, arreios, calçados simples etc. A saída?

Todo mundo sabia, o campo. Inspirado em Braudel (op. cit., v. III, p. 196), eu diria que as cidades goiano-tocantinenses passaram a viver como parasitas dos campos que



www.observatoriogeogoiias.com.br

lhes rodeavam. Nelas permaneceram a tradicional categoria de servidores públicos e privilegiados notáveis (juizes, meirinhos, coletores de impostos, militares de alta patente), bem como a classe que se poderia chamar de burguesa – os ricos proprietários de alguma coisa, principalmente de terras e do comércio. Sabemos que poucos foram os arraiais que conseguiram sair dessa inércia. Mas muitos deles permaneceram, lá onde estão, meio adormecidos, é verdade, para, mais tarde, se abrirem para o exterior, para o comércio à grande distância. É nesse momento – mais precisamente a partir da segunda metade do século XIX, como se pode depreender dos inúmeros relatórios dos presidentes provinciais, que alguns

arraiais coloniais goianos vão desempenhar o importante papel de centros de comando da economia rural e demonstrar que cidade e campo são obrigados a viverem juntos. Braudel (op. cit., v. III, p. 16) diz que “de um modo geral é a atividade rural que induz a ordem urbana e as necessárias trocas para essa ordem. Mas a explicação inversa também é parcialmente verdadeira: o aumento das trocas à distância que não devemos desconsiderar, exaltou a cidade, que por sua vez induziu o aumento das atividades rurais. Houve crescimento paralelo, houve reciprocidades”. Partindo desse pressuposto, pode-se dizer que antigos arraiais como Catalão – por muitos anos a principal porta de entrada e saída das tropas e dos carros de bois que demandavam a Goiás –, Meia-Ponte (Pirenópolis) – principal confluência dos caminhos que vinham e que iam para o oeste, o norte, o sul e o sudeste do País –, Couros (Formosa) – porta de entrada e saída para a Bahia –, bem como Natividade, no Tocantins, e, claro, Villa Boa (cidade de Goiás), a capital e centro de decisões da Capitania, vão desempenhar o importante papel de centros de comando da economia. Por muito tempo eles se constituíram nos principais pólos da retomada dos fluxos que saíam de Goiás-Tocantins em direção às outras regiões do Brasil. Deles, portanto, saíam os outros caminhos secundários que – com o deslocamento, a partir de meados do século XIX, do centro de gravidade do território para cidades como Anápolis e, nos anos revolucionários de 30, para Goiânia – os ligavam às regiões produtoras que se abriam principalmente no sul e no sudoeste do território. O processo era, como é ainda hoje, muito simples em seu funcionamento: vilarejos e arraiais que serviam de pontos de apoio à zona rural captando os produtos e repassando-os para a cidade grande e estas, como que entrepostos avançados dos centros de consumo e comércio, exportando os excedentes e importando o que a região não produzia. Lentamente, como que sem pressa,



www.observatoriogeogoiias.com.br

criou-se então uma rede de relações entre o comércio goiano-tocantinense e o comércio de longo curso e, embora escassa, a moeda fazia parte desse jogo.

O processo era realmente este, mas o tempo que se levava nesses movimentos era enorme. A vida fluía – ela nunca cessou de fato –, porém, muito lentamente. Porém, ao se falar desse esquema funcional, que é tão antigo quanto a humanidade, pode-se dar a impressão de que os intercâmbios eram numerosos e que, nos seus rastros, toda uma vida nova e animada iria em breve redinamizar os arraiais antigos e os sertões. Sabe-se que uma tropa e seus carros de boi transportando as coisas levavam até meses para ligar essas cidades aos outros centros consumidores e fornecedores do sudeste, da Bahia ou do Mato Grosso. As grandes distâncias e a precariedade dos caminhos (na verdade, pistas que vazavam os sertões) se interpunham à pressa dos tropeiros. As minas secaram, mas a população ilhada, como que riachos quase intermitentes, ainda encontrava forças para se deslocarem, se juntarem e, de novo, formarem uma corrente contínua. Vidal de Lablache, citado por Max.

Derruau , confirma isto, porque, para ele, “uma aldeia (um arraial), uma vez constituída, cria um determinado ambiente de vida e que o tipo de agrupamento evolui de acordo com as circunstâncias históricas”. Nessa evolução, enfatiza Derruau, o autor leva em conta as interações do (meio) físico e do (meio) social. O difícil realmente era manter povoados esses arraiais, porque seus déficits em vidas humanas eram permanentes. Mas, num processo lento de crescimento demográfico, em que o saldo positivo era pouco maior que o negativo, o que caracteriza um pequeno, mas contínuo, crescimento vegetativo da população, as cidades que sobreviveram, e o campo, se sustentaram com pequenos contingentes demográficos até o advento dos grandes movimentos migratórios em direção às terras do sul e do norte da antiga Capitania. Estas observações e estas deduções, muito mais empíricas que comprovadas por estatísticas que nunca existiram, nos dão uma certa idéia de quão penosa foi a vida e quão difícil foi para a população goiano-tocantinense encontrar sua saída para o mar. Era muito pouca gente para não deixar morrer o que o ouro havia criado de esperanças e de anseios. Porém, Goiás e Tocantins sobreviveram. Mas, mesmo hoje, já mostramos isto, sua população é relativamente pequena para povoar o seu território.

Os especialistas dizem que “são dois os elementos prévios à existência de um país, de um Estado: uma população e uma porção de espaço. Embora isto não seja o



www.observatoriogeogoiias.com.br

suficiente, esses dois elementos são extremamente importantes”. Ora, o espaço existia – a recém-criada, em 1748, Capitania de Goiás – mas a população era muito diminuta, e, como se sabe, fugaz, passageira e muito mal distribuída. Qualquer análise que se queira fazer sobre o sucesso ou o fracasso, o apogeu ou a decadência desta antiga Capitania de minas que foi Goiás-Tocantins, o indicador demográfico tem que ser levado em conta como uma das principais variáveis em jogo. Retomando uma citação indireta de Braudel, cf, op. cit., v. II, p. 140 – “...o indicador demográfico constitui o calibrador, a linha da vida, a linha de flutuação... Não há História senão de homens” –, pode-se afirmar que foi esse o grande drama de Goiás-Tocantins: poucos homens para muito espaço. Nessa relação numérica desequilibrada, o espaço impôs sua lei, suas regras e seu ritmo: tudo fluía nele muito lentamente, pois poucas eram as veias – os caminhos – e o sangue – os homens – para alimentar o seu grande corpo. Porém, numa visão retrospectiva desse estado de coisas e tendo diante dos olhos o presente, sou tentado a confessar que, hoje, principalmente Goiás, é talvez no contexto territorial brasileiro, e sob a ótica do pragmatismo capitalista, o estado que melhor soube encontrar o equilíbrio entre um passado que não teve pressa e um presente de mudanças profundas, às vezes rápidas demais para serem assimiladas a tempo. O estado é cosmopolita, porque que para aqui convergiram as esperanças, e a vontade de construir uma sociedade nova, de muitos outros brasileiros e não brasileiros. E é justamente por causa dessa diversidade de migrantes, oriundos de diferentes regiões (maranhenses, piauienses, cearenses, mineiros, paulistas, baianos, paranaenses, gaúchos, enfim, gente de todo o Brasil) e de muitos países estrangeiros (portugueses, italianos, espanhóis, alemães, japoneses e, sobretudo, sírio-libaneses, os nossos “turcos”), que Goiás, como certamente o Tocantins, se diferenciam de muitos outros estados brasileiros. É essa combinação de tipos humanos e de hábitos sociais diferentes que confere à população dos dois estados essa peculiaridade, essa identidade que pouca gente sabe dizer o que é, mas que realmente existe, como nos mostra Nasr Fayad Chaul em um trabalho recente, em que ele se pergunta o que significa ser goiano. Por extensão, pode-se também aplicar essas mesmas adjetivações aos tocantinenses, pois Goiás e Tocantins nasceram e caminharam juntos por 267 anos (1722-1989) sob o mesmo processo histórico. Então, para Nasr, “a identidade goiana – eu acrescentaria goiano-tocantinense – está intimamente ligada aos caminhos do processo histórico de Goiás, passando pelos veios auríferos da Capitania e pela “decadência” construída pelos viajantes



www.observatoriogeogoiás.com.br

européus. Quando Goiás se separou de São Paulo, encontrava-se pleno de homens pardos, característicos da formação social local, homens que não economizaram reclames ao se depararem com a administração lusitana. A forma de manifestar a resistência, de afirmar direitos contidos, de atestar a cidadania foi efetivada mediante canais estabelecidos fora da administração lusitana, por meio de desobediências, de contrabando, de manutenção dos concubinatos, da reafirmação do ócio...”. Mais adiante, o autor questiona: “O que significa ser goiano? Que “bicho” é esse com o qual agora começam a se preocupar os estudos brasileiros em geral? Como se denominaria esse matuto macunaímico que vive entre o Grande sertão de Guimarães Rosa e as Veredas de Carmo Bernardes [...] Esse ET transformista misto de agrário e urbano, roça e cidade, curral e concreto”? Cada um de nós goiano-tocantinense trás dentro

de si o jeito de ser de cada um dos tipos sociais – sulistas, mineiros, nordestinos, estrangeiros que acabei de enumerar logo acima.

(Consultar o ensaio de Roberto Pompeu de Toledo “A saga dos italianos: do campo ao cemitério” e completar o texto sobre os estrangeiros. Ver também outras fontes, como Magalinsky, em tese sobre os poloneses, Heliane Prudente , sobre os “turcos” em Goiás, etc....)

A FORÇA DA NATUREZA, AS PAISAGENS, OS CAMPOS E OS HÁBITOS AGRÍCOLAS

Essa é uma das premissas fundamentais desse trabalho. Como é a natureza em Goiás-Tocantins, quais são suas especificidades, suas dificuldades e seus trunfos. De que maneira o homem a ela primeiro se adaptou e depois a dominou e a modificou. Braudel (op. cit., v. III, p. 21-22) nos abre a porta desse caminho quando, escrevendo ele próprio, ou citando filósofos consagrados, como Spengler e Marx, diz:

a) “A maior característica, traço obsedante da vida camponesa, é sua luta sem trégua contra as forças incontroláveis da natureza. Contra essas forças, ao longo dos séculos, ela acumulou seus trabalhos, a um só tempo destruições e construções. Segundo essa perspectiva, nada parece mais simples do que admitir, seguindo uma tradição bem



www.observatoriogeogoiias.com.br

estabelecida, a antítese entre história e natureza (cf. Spengler). A história é o homem em face à natureza cega. Isto é absolutamente exato?”

b) “De fato, o homem é parte integrante do mundo natural, ele está na terra, no clima, misturado à vegetação, tanto a que lhe escapa quanto a que, bem ou mal, lhe obedece, à condição que ele comece a aceitar suas exigências. Ele vive no meio da população de animais domésticos e selvagens, vive da água das nascentes, da água dos rios, da água que corre, ou que salta, que inunda as terras, devasta as montanhas, bem como daquela que estagna para melhor alimentar a roda de um moinho de aldeia. O homem é também prisioneiro da camada da energia solar. “Afinal de contas”, como escreve François Jacob, “é o sol que fornece a sua energia à maioria dos seres vivos, inclusive o homem”

c) “Portanto, ‘o homem vive da natureza’, o que significa que a natureza é o seu corpo, com o qual o homem deve permanecer unido e manter relações constantes, para não morrer’. Esta bela imagem de Marx é uma verdadeira perspectiva de história”.

Hoje em Goiás-Tocantins, nas regiões em que a revolução no campo quase tudo modificou e transformou nesses últimos 50 anos, a paisagem natural praticamente desapareceu. Essa paisagem nova é fruto de um processo histórico de ocupação e povoamento do espaço que, lento no início, se acelerou na última metade do século que terminou. Como diria Braudel (id., ibidem), “ela (a paisagem) dissimula a própria natureza, como uma roupa que lhe fosse vestida”. Apenas dissimula, pois, mesmo assim, pretender que o homem domine totalmente a natureza não passa de um sonho de Ícaro. Quando, para citar apenas um exemplo dos mais banais, ele desmata alucadamente, a natureza imediatamente lhe dá o troco com enchentes que destroem, devastam e matam. Muitas vidas foram ceifadas por desobediência às leis mais elementares do mundo natural. Os avisos são dados todos os anos e em todo lugar a todos os homens. Os dramas humanos vividos por milhares de famílias que ocupam imensas áreas de risco nas grandes regiões metropolitanas brasileiras, se repetem todos os anos. Parecem não servir de aviso, porque nunca pararam de acontecer. Os desabamentos verificados em Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo e Espírito Santos no mês de janeiro de 2003 nada mais são que refrões de uma canção fúnebre. Quando, por exemplo, o El Niño chega, trazendo chuvas abundantes no Sul e Centro-Oeste e secas impiedosas no Nordeste do País, as cidades que cresceram desordenadamente são castigadas e punidas pelo riacho insignificante que se transforma em torrente feroz, e as lavouras no sertão se reduzem a cinzas. Quando as



www.observatoriogeogoiias.com.br

tempestades chegam, o mundo vira de cabeça para baixo. Não há como impedir totalmente as grandes catástrofes naturais, pois o mundo, tanto no passado quanto no presente, ainda está submetido “à ditadura do meio físico”. Vidal de La Blache, há cem anos, nos mostrava que em qualquer estudo de geografia “há sempre que se referir ao conhecimento do meio físico [...], porque não há como ficar inteiramente livre da tirania das forças naturais” . A natureza pode, é verdade, ser em parte domada, mas em última instância é ela que, ainda, impõe seu ritmo.

“O grande jogo da natureza é a sucessão das estações”, diz Braudel em ritmo de verso, porém, particularmente em Goiás-Tocantins, aquilo que seriam as quatro estações, na verdade não passam de duas: uma chuvosa – de outubro a abril –, que para muitos é o “inverno”, e outra seca – de maio a setembro –, que é o “verão”. Quaisquer que sejam os nomes se dê a essa divisão

simplificada de nossas estações, são elas, como diria historiador francês (id., ibidem, p. 25-26) que “de maneira monótona, comandam o calendário dos trabalhos agrícolas [...] Elas ritmam a alternância dos períodos de atividades e de tempos mortos da vida camponesa”. A agricultura irrigada de hoje começa, no entanto, a romper esse ritmo, fazendo praticamente desaparecer o tempo “morto”, mas um outro problema começa a surgir: a água diminui assustadoramente com as modificações climáticas que se desenham e com o seu uso pouco controlado pelas autoridades estaduais.

Em Goiás-Tocantins, no começo, as coisas pareciam não ter pressa para acontecer, como se um estigma – o de um passado glorioso – nos impossibilitasse de esquecer as esperanças e os infortúnios que o ouro quase perpetuou na memória de cada um. Vimos que aqui a agricultura engatinhou quase um século para, finalmente, vir a ser a atividade social e econômica – mais social que econômica, na medida que ela interagiu na consciência dos indivíduos de que este era o único caminho para se sair de um estado de quase torpor coletivo – em torno da qual a grande maioria dos goiano-tocantinenses fez o seu caminho e a sua fartura. Mas, dos passos lentos iniciais à acelerada economia de mercado, que é hoje a moderna agricultura, foi necessário mais um século. Nesse percurso, as paisagens naturais e os campos derrubados e plantados sofreram transformações de tal ordem que, hoje, nem mesmo o viajante mais atento dos “anos dourados”, que são os da minha geração, seria capaz de reconhecer o que os olhos haviam



www.observatoriogeogoiias.com.br

registrado. De economia rural voltada basicamente abastecer o mercado interno e, lógico, para a auto-sustentação das famílias, a agricultura e a pecuária – mais a agricultura que a pecuária – goiano-tocantinenses se inseriram, a partir dos anos 1970, no mercado nacional e internacional não mais como meras produtoras de produtos básicos – arroz, feijão e carne –, mas como alimentadora de uma nova concepção da agricultura – a agroindústria. O curioso é que nessa nova ordem econômica, conforme já foi enfatizado, o que antes era espaço ocupado pelo boi, hoje são imensos campos semeados de grãos ditos nobres. À exceção das áreas ainda pouco exploradas pelas atividades rurais – sobretudo o vale do Médio-Tocantins e o Vão do Paranã –, a revolução no campo se operou nas mesmas zonas de povoamento e urbanização antigos, sobretudo no “Mato Grosso” de Goiás, como já enfatizou Leo Waibel . Constata-se por todo o território goiano-tocantinense que os grandes vales – como os do Araguaia, Tocantins, Crixás-Açu, Meia Ponte, Bois, Claro, Caiapó, Sono, Manoel Alves, Paranã e do Paranaíba – são o domínio da pecuária, aqui e ali mais moderna ou ainda tradicional, mas com ênfase para a moderna. As trocas de vocação econômica entre o vale e a chapada deram-se sem traumas, pois o palco das grandes plantações são as grandes áreas de pastagens de antigamente. Essa espetacular transformação social e econômica da atividade rural verificada no nosso principal bioma – o do cerrado – não tem paralelo em nenhuma outra região do País. Essa revolução se fez, portanto, em cima da atávica e arcaica estrutura fundiária dominada em sua maior parte por atávicas e também arcaicas oligarquias. É assim que regiões como a do Meia Ponte, em torno de Morrinhos, da Estrada de Ferro, em torno de Catalão e Ipameri, do Sudoeste Goiano, em torno de Rio Verde, Jataí e Mineiros, do Médio Tocantins-Araguaia, em torno de Alvorada do Tocantins e Gurupi, do Tocantins Oriental, em torno de Pedro Afonso e, mais recentemente, do Planalto Central, no Entorno de Brasília não mais conservam a fisionomia de paisagem adormecida que perdurou por muito tempo.

AS MUDANÇAS VERIFICADAS NO CAMPO: CAMINHO PARA A REFORMA AGRÁRIA E URBANA

As mudanças apontadas no item anterior têm, contudo, um preço elevado e suas conseqüências são geralmente desastrosas. Diria, como disse Braudel sobre o abalo colossal que transtornou em seu país o equilíbrio dos campos (op. cit., v. III, p. 119), que aqui,



www.observatoriogeogoiias.com.br

como lá, “tudo então foi desorganizado recentemente, num tempo relativamente curto, e tornado muitas vezes irreconhecível aos nossos olhos. O tempo presente não pode aparecer como o resultado normal de uma evolução que, desse modo, ele explicaria. Houve ruptura, e é esse o obstáculo do qual temos de ter consciência”. Ora, quando a ruptura é brusca e apressada, e esse é o ponto a ser levado em conta para se entender melhor os problemas atuais dos nossos campos, as conseqüências são graves, e perceptíveis o olho nu. A revolução no campo não tinha como fugir da lógica do capitalismo moderno, pois ela seria, cedo ou tarde,

comandada pelo grande capital nacional e internacional e pelos aportes inevitáveis de uma outra revolução – a da ciência e tecnologia. Realmente, não era mais possível tocar a economia rural apenas pelo fogo ateado todos os anos nos campos, nas derrubadas e pastagens naturais e pelo ferro dos machados e enxadas, como era feito há duzentos anos, ou seja, se perpetuando uma prática que não mais condição tinha de produzir o que demandava a população que não mais parava de crescer. Porém, o modo como ela se deu foi, e está sendo, catastrófico: em vez de trazer alívio para o campo, trouxe problemas quase insolúveis para as cidades. Estou falando de um dos seus lados mais perversos, o do êxodo rural maciço, ou melhor, forçado, e do conseqüente e incontrolável crescimento de nossas cidades, por mais modestas que sejam estas últimas. Na verdade, eis uma tese controvertida, o que houve foi simplesmente uma troca de ordem – o da ruralização da população pela sua urbanização. Aquela, por mais injusta que fosse, dado o processo de exclusão social advindo da concentração da terra nas mãos dos potentados rurais, ainda conseguia prender o pequeno agricultor à terra e fazê-lo produzir alimentos básicos, nem que fosse para o seu próprio sustento. A contradição pode até ser explicável enquanto processo histórico e econômico, mas jamais justificável enquanto processo social. Social e politicamente, suas conseqüências são mostradas todos os dias na mídia: O Movimento dos Sem-Terra (MST) mostrando que – ao contrário do que aconteceu em outros países de economia mais estabilizada e de distribuição de terra mais justa –, no Brasil a reforma agrária ainda não saiu de moda. Aliás, e fala-se nisso há muito tempo, ela está apenas começando, é o que mostra a grande reportagem da revista Veja (Op. cit., p. 34-58), em que se pode ler passagens como estas:

- “diante da caminhada dos sem-terra, a pior escolha é ficar de braços cruzados”;



www.observatoriogeogoiias.com.br

- “condenados à luta, no chão seco ou na lama, os sem-terra acampam sua esperança em todo lugar”;
- “o patrimônio é até bom, mas a maioria dos com-terra vive como classe média”;
- “quem fez, fez; quem não fez, perdeu o interesse: a reforma agrária saiu de moda no mundo”;
- “o Brasil desperdiça a chance de ser um grande produtor de alimentos”;
- a primeira passagem não deixa nenhuma dúvida: “ela lembra com simbolismo e clareza, que os pés-rapados querem um lugar ao sol; Querem uma reforma agrária que está vindo tarde [...] O atraso está aí. Os sem-terra são sua voz. Há que se fazer algo com eles. Há que se entender o problema”;
- os condenados à luta são contados aos milhões, votam à esquerda e vivem num país continental, onde a propriedade da terra é tão concentrada e tão desperdiçada que não encontra comparação em outros países do mundo: “em 14% da área agricultável, planta-se. Em 48%, cria-se gado. O resto é ocioso [...] Os 4,5 milhões de agricultores familiares do país, donos de um quarto das terras utilizadas para a agricultura garantem o sustento direto de 18 milhões de pessoas [...] É dali que sai metade de toda a produção agropecuária nacional...”;
- eles são jovens (54% têm menos de 40 anos), mas 1/3 não sabe ler nem escrever;
- os com-terra gostariam que os sem-terra fossem assentados em terras da União e, com raríssimas exceções, ninguém admite que sua fazenda é improdutiva e quem admite está pensando em gordas indenizações;
- entre as mulheres, mais da metade (55%) fez laqueadura de trompas [...] A grande maioria (78%) dos sem-terra é casada”;
- “em toda a história do Brasil houve agitações no campo [...], mas só foi neste século, nos anos 20, que o movimento tenentista agitou a bandeira da reforma agrária, tal como ela é hoje”;
- para a pesquisadora da Unicamp, Lígia Osório da Silva, “a origem do latifúndio é a lei de sesmarias {...}, mas elas (as sesmarias) não são a razão de o latifúndio durar até hoje, pois a lei foi revogada há mais de 170 anos”;
- Castello Branco fez o Estatuto da Terra (1966). Até hoje ele é considerado um bom instrumento jurídico para fazer a reforma agrária. Mas o Estatuto tinha uma parte sobre reforma agrária e outra sobre política agrária – e só esta saiu do papel. “Na prática”, diz



www.observatoriogeogoiias.com.br

José de Souza Martins, “o Estatuto só foi usado para reduzir as tensões sociais no campo, e não para reforma agrária”;

- há 2000 anos, falando da reforma agrária dos irmãos Gracco em Roma, Títo Lívio salientava que “foi então, pela primeira vez, promulgada a lei agrária, que, desde aquela época até hoje, nunca mais foi discutida sem provocar as mais violentas tensões”. Ao invocar o historiador romano, o autores da reportagem querem mostrar que, tanto na Roma antiga, quanto no Brasil moderno de hoje, o assunto reforma agrária sempre se constituiu em um tabu: “se Títo Lívio soa tão atual é porque a reforma agrária nunca foi discutida sem provocar violentas emoções. Reforma agrária não é simples instrumento para dar terra aos sem-terra. Como desafia o direito de propriedade e chacoalha a estrutura de poder, (ela) carrega consigo o espírito de uma autêntica revolução social. Mais de quarenta países experimentaram projetos de distribuição e posse da terra neste século – e nenhum deles permaneceu o mesmo depois disto”.

Para concluir, os autores enfatizam: “em países mais desenvolvidos, a agricultura é coisa séria. Entra nas preocupações estratégicas dos governos.

O Japão desembolsa 50 bilhões de dólares (por ano) a fundo perdido para que os produtores de arroz não larguem suas pequenas propriedades [...] Os países europeus gastam a mesma quantia por ano para sustentar 11 milhões de agricultores [...] Essas coisas são possíveis porque esses países, além de ricos, têm práticas agrárias e agrícolas”. Gigante adormecido, “70% do território brasileiro é formado por terras cultiváveis (cerca de 6 milhões de quilômetros quadrados ou 600 milhões de hectares), mas apenas 10% (600 mil quilômetros quadrados ou 60 milhões de hectares) dessa área estão ocupados por lavoura ou pecuária. É de assustar. De cada 7 hectares bons para plantio, apenas 1 hectare está produzindo”. Finalmente, 60% dos sem-terra ganham menos de um salário mínimo por mês. Em uma outra reportagem da mesma revista, intitulado Olho do espaço, o articulista chama a atenção para a importância estratégica mundial que, sob a ótica do governo dos Estados Unidos, tem a soja brasileira. A matéria não tem nenhuma relação direta com a reforma agrária, mas ela é pertinente ao assunto na medida em que destaca a prodigalidade de nossas terras quando há interesse em fazê-las produzir segundo as melhores e mais avançadas técnicas agrícolas. Por se tratar de um produto de exportação que compete diretamente com o que é produzido pela maior nação agrícola do planeta, a soja brasileira adquiriu, no contexto da economia nacional e mundial,



www.observatoriogeogoiias.com.br

a mesma importância estratégica que o café, por muitos anos o carro-chefe de nossa pauta de exportação. Eis um resumo desta matéria: “A soja brasileira vai ganhar tratamento de petróleo árabe do governo dos Estados Unidos. O novo status está menos para honraria que para maldição. A partir de março (1998), com auxílio de satélites, os americanos vão monitorar o plantio e a colheita do grão em solo brasileiro, exatamente como fazem com os campos de extração

de petróleo na Península Arábica. Em bom inglês, Washington passou a considerar a soja produzida aqui uma mercadoria estratégica para seus interesses. Preocupado com a competição que o produto brasileiro está impondo à soja americana nos mercados internacionais, o departamento de agricultura (leia-se ministério da agricultura) dos Estados Unidos decidiu coletar o máximo possível de informação sobre os campos de soja nacionais. Graças à espionagem espacial, os gringos vão ter informações e dados consolidados sobre nossa soja muito antes do governo brasileiro”.

A ATIVIDADE AGRÍCOLA

Por muito tempo a atividade agrícola em Goiás-Tocantins foi tocada a braços humanos – primeiro, por escravos, depois, por peões e meeiros. Se nas regiões mais desenvolvidas do País o uso de instrumentos agrícolas, como o velho arado puxado por animais, só chegou com a vinda dos primeiros imigrantes europeus, imagine como se trabalhava a terra por estas bandas goiano-tocantinenses no início de sua agricultura regular. Com as mãos, segurando os mais primitivos instrumentos de trabalho. Tudo por aqui, no começo, foi feito a golpes de machado, foice e enxada. Na época da colheita o milho quebrado era debulhado à mão, o arroz era cortado a facão (o cuitelo só aparece certamente mais tarde) e os feixes batidos no jirau com os grãos caindo sobre couros de boi estendidos no chão. Depois de recolhidos, iam para as tulhas e paióis. Raramente eram ensacados. No comércio, eles eram vendidos a granel, para onde eram transportados em lombos de jumentos e mulas ou em carros de boi. Sou ainda testemunha ocular desses tempos que não estão tão distantes assim do tempo atual. Mas, no sul, o trator e outros implementos agrícolas já estavam em uso. Presenciei e participei de tarefas dessa



www.observatoriogeogoiias.com.br

natureza e de outras tão duras e fatigantes quanto capinar, semear e colher de maneira rudimentar, como, por exemplo, colher restos de mandioca espalhadas no meio da palhada infestada de formigas e sob sol abrasador. Ralava-se em roda de ralar ou à mão, escorria-se a massa em tapitis, aparava-se a água em grandes bacias e gamelas para, depois de decantado o amido, retirar-se o polvilho. Torrava-se a farinha em tachos imensos de ferro, metia-se tudo nas bruacas e ia-se, com um grande sorriso nos lábios, para a cidade tocando os jegues carregados de farinha nova e de um pouco de polvilho. A metade do que era produzido ficava para o dono das terras.

Essas cenas vividas na adolescência se repetiam há mais de duzentos anos. Já havia caminhões, mas na grande maioria das propriedades rurais, das fazendas multifuncionais, praticamente tudo o que era necessário à subsistência era produzido localmente e a força de trabalho vinha dos braços dos homens e dos animais de carga. É justamente esse caráter do trabalho braçal e a auto-suficiência em gêneros de primeira necessidade – inclusive tecidos grosseiros saídos dos teares artesanais – o que melhor caracteriza a economia camponesa de que falei acima. Felizmente para os nossos camponeses de então, o que alimentava os homens não constituía – como em boa parte da Europa de um século atrás, ou menos – também em alimento para os animais, caso contrário não haveria excedente ou então se teria de plantar e de colher em dobro, para se dividir com os bichos. Digo infelizmente, não porque se auferia grandes lucros, mas porque o rendimento da terra era ínfimo se comparado ao que se colhe hoje em área idêntica à que era plantada antigamente: pelo menos quatro vezes mais. O espaço aproveitado da roça de queimadas representa a metade ou menos da área derrubada, pois o resto era ocupado pelos tocos e pelos troncos que o fogo não conseguia devorar. A fartura da colheita dependia, como se costumava dizer, de São Pedro. Estiagem prolongada, plantação arruinada. Chuva demais, arroz “amarelado” e chocho e feijão melado e grão mixo. Adubo? Só o da fertilidade natural do solo. Via de regra plantava-se uma vez por ano. Lavoura perdida significava de novo capinar o chão, preparar a terra a tempo, antes que a chuva fosse embora. O trabalho era insano, às vezes impossível de ser realizado por falta de tempo bom. Os animais comiam capim nos baixadões úmidos ou nos pastos naturais, quando muito completado, à noite, com um balde a mais de milho ou de raspa de mandioca. Tudo muito diferente do que era praticado no sul do Brasil, de clima quase temperado e de hábitos agrícolas mais modernos.



www.observatoriogeogoiias.com.br

A modernização da agricultura levou quase 50 anos para sair de lá e chegar a Goiás-Tocantins. Mas também muito diferente do que existia na velha Europa, de quem importamos a maior parte dos hábitos sociais que marcaram por muito tempo o nosso cotidiano no campo e na cidade. Por aquelas bandas, segundo Braudel (op. cit., v. III, p. 30), a cultura de cereais “se inseria no equilíbrio entre alimentos e produção: ou os homens ou os animais; ou o trigo ou a pastagem... Com demasiada freqüência, aquilo que alimenta o homem, alimenta o animal: certos alimentos são intercambiáveis”. Dizia-se mesmo que era necessário optar: ou os cavalos comem ou os homens, pois entre o homem e o animal há concorrência. Por aqui, repito, a cultura foi eminentemente braçal. Não havia como ser diferente, porque premido pela necessidade de sobrevivência, a imensa massa de camponeses não dispunha de outros recursos senão os próprios braços para trabalhar. Eram filhos das necessidades e escravos da terra que na maioria dos casos não lhes pertencia. Trabalhavam, e ainda trabalham em dobro para ser dividido.

Por seu lado, a pecuária tradicional só era possível porque Goiás-Tocantins sempre dispuseram de pastagens naturais imensas. Via de regra, as terras no cerrado têm dois ambientes bem distintos: um, as faixas de “mato grosso” que bordejam os cursos d’água, nos fundos de vale, geralmente destinadas à roça tradicional; o outro, as terras planas, as chapadas, ou as terras levemente onduladas, as encostas das serras, cobertas de uma vegetação mais rala e também de capim nativo, destinadas à criação de gado. O mato era derrubado para dar lugar à roça e o cerrado queimado para “limpar” o terreno e favorecer o crescimento do capim novo. Foi dentro desse quadro limitado de recursos naturais e de técnicas primitivas ao seu alcance que o camponês de ontem tocava a sua economia de sobrevivência. Pierre Deffontaines já chamava a atenção para esse traço característico de nossas práticas no campo: “No Brasil não se derruba o mato para o gado, mas para a plantação [...], porém, o gado é o único produto que vence as grandes distâncias[...]. Foi ele quem provocou em dois séculos, XVIII e XIX, uma rede de caminhos através de todo o continente e ao mesmo tempo o fez sair de sua inércia após o esgotamento das minas”. Nesse sentido, conclui, “ele foi o principal elemento de mobilidade”. Outro viajante estrangeiro, mais familiar a nós goiano-tocantinenses, Sainte-Hilaire (op. cit., v. I, p. 357 e v. II, p. 241) resumiu em poucas palavras uma realidade de 180 anos atrás, mas até recentemente atualíssima: “queima-se a mata e semeia-se em suas



www.observatoriogeogoiias.com.br

cinzas; após algumas colheitas deixa-se de novo o mato crescer que, de novo, é derrubado; e assim se continua, até que a terra, não mais produzindo senão ervas daninhas, seja abandonada”. Ou então: “No meio do mato [...] havia-se cortado as árvores em um espaço de alguns hectares para aí fazer uma plantação. Segundo o costume, havia-se ateado fogo nos troncos abatidos e este havia se espalhado pela floresta. Eu vi árvores gigantescas, queimadas pelo pé, cair com estrondo e levar em sua queda aquelas que o fogo ainda não tinha atingido. Assim, por alguns alqueires de milho e por falta de precaução corre-se o risco de perder uma floresta inteira; e o dia em que os brasileiros se lamentarão de não mais dispor de matas não está certamente muito longe”. Realmente Saint-Hilaire tinha razão: hoje, sobretudo em Goiás, dispõe-se de pouco mais que 10% das antigas matas, conforme se pode constatar de um estudo realizado em 1989 para o governo estadual e do qual participei .

“Onde a pecuária domina, ela monopoliza a parte essencial da atividade rural, deformando-a, desfigurando-a aos olhos dos trabalhadores rurais ligados à policultura”. Dessa análise de Braudel (op. cit., v. III, p. 86), válida para a França do passado, tiro algumas reflexões para o quase presente de nossa atividade rural. As peculiaridades da estrutura fundiária de uma região nova como a de Goiás-Tocantins são bem distintas das de países antigos como os europeus em geral. Por aqui vimos que, de um modo geral, as propriedades são enormes com relação às de lá. Isto já um indicativo de que as práticas rurais são também bem diferentes. Por aqui sempre foi possível organizar as atividades agropecuárias bem compartimentadas, reservando-se para a agricultura terras bem distintas das destinadas para a criação de gado. Não há, portanto, superposição, mas rotação de usos. Num primeiro momento, a terra é desbravada para dar lugar à roça e, num segundo momento, depois de ser cultivada por um certo período – em geral por quatro anos no máximo –, a terra “cansada”, mas praticamente limpa devido às queimadas constantes, é destinada às pastagens. Em regiões novas, recém-abertas, como as que existem na Amazônia oriental, destinadas desde o início para a pecuária de corte, a mata é derrubada, o fogo ateado e – sem que houvesse o plantio da roça tradicional – logo em seguida o capim semeado. Porém, em zonas pioneiras tradicionais dos anos da expansão da fronteira agrícola, como a que se abriu no “Mato Grosso” de Goiás – incluindo-se aí o Vale do São Patrício – e no “Bico do Papagaio”, no Tocantins, o desmatamento tinha por finalidade primeira produzir alimentos com finalidades de se comercializar o excedente, tamanha era a



www.observatoriogeogoiias.com.br

fertilidade natural do solo. Só mais tarde, quando os objetivos da colonização foram sendo desvirtuados ou por falta de apoio oficial ao empreendimento ou por falta de tecnologia, é que as terras se transformaram em pastagens. A topografia ondulada dessas regiões, que exige técnicas de proteção do solo para evitar o desencadeamento dos processos erosivos, fez com que se mudasse de atividade por dois motivos principais: primeiro, porque a terra já estava cansada demais para produzir compensadoramente sem a ajuda de insumos agrícolas praticamente inexistentes naquela época; segundo, porque diante do desgaste natural da terra devido à ação natural dos agentes erosivos, principalmente das águas de escoamento superficial, a sua única proteção seria transforma-las em pastos. Nesta passagem de um uso para outro, ou por falta de motivação, ou por falta de recursos técnicos e financeiros por parte dos pequenos proprietários, as propriedades foram sendo reagrupadas, deixando de ser pequenas, para se transformarem em verdadeiros latifúndios nas mãos de grandes pecuaristas. Como é sabido de todo mundo, a atividade pecuária em sua forma tradicional, é muito mais exigente de espaço que a sua irmã agricultura. As várias histórias de ocupação pioneira em Goiás-Tocantins são contadas do mesmo jeito: a agricultura desbrava, a pecuária toma, depois, o seu lugar. Foi assim que aconteceu por toda parte, e uma das mais recente delas – a da região da “Estrada do Boi”, contada em livro pela geógrafa Celene Monteiro Antunes Barreira, pode ser apontada como aquela em que esse

fenômeno é o mais típico.

Mas as coisas mudaram desde então. Goiás se inseriu no mercado brasileiro e mundial como o novo Eldorado da moderna agricultura. De fato, só hoje ela é realmente compartimentada quanto à função produtiva da terra: ou só agricultura, ou só pecuária. Sob esse ponto de vista, é possível constatar, como fez o historiador francês para o seu país, que lá onde as grandes plantations dominam, normalmente nas grandes áreas de chapadas espalhadas por todo o território goiano-tocantinense, realmente a pecuária é ausente. O gado ocupa áreas menos próprias à plantação, sobretudo nos terrenos latossólicos amarelados do extenso vale do Araguaia ou nas regiões mais acidentadas das antigas zonas pioneiras da vertente do Paranaíba, do “Mato grosso” de Goiás, do “Vão do Paranã e do vale do Tocantins. Foi-se praticamente o tempo em que toda propriedade rural por aqui era multifuncional. Esse caráter sócio-econômico só subsiste em regiões mais pobres do território, ou, e ainda assim timidamente, em pequenas propriedades de caráter familiar,



www.observatoriogeogoiias.com.br

voltadas mais para o mercado local e regional. A divisão do trabalho e de função produtiva da terra estão definitivamente implantadas no campo.

De um modo geral, nos países em que a agricultura primava sobre o pastoreio, o desprezo do sedentário (o agricultor) pelo nômade (o pastor, o vaqueiro) atravessou séculos. No Brasil em geral e em Goiás-Tocantins em particular, dar-se-ia o contrário. Por aqui, sublinha Palacin (op. cit., p. 148), “o desenvolvimento da agricultura tropeçava em dois problemas graves: um, com fundamento na psicologia social, era o desprezo dos mineiros pelo trabalho agrícola, o outro, a legislação fiscal”. No apogeu das mineração, ou mesmo após a sua decadência, quando pouca gente se ocupava da terra para produzir alimentos, os que o faziam tinham entretanto seus olhos voltados para o gado, criado à solta. Mais acima chamei a atenção para o fato de alguns autores consagrados de nossa historiografia, como Alencastre, pouco se referir à agricultura da Capitania, e até mesmo da Província, porque, na realidade, essa atividade era vista pela maioria das pessoas como uma atividade pouco nobre. Nutria-se um imenso desprezo pelo lavrador. Aliás, pergunto se ainda hoje não é a mesma coisa, pois as palavras “roceiro” e “caipira” são mais que pejorativas, são mesmo insultosas para quem é assim qualificado. De onde viria esse preconceito? Certamente, buscando uma explicação mais simples, do fato de, até há pouco tempo, o agricultor trabalhar a terra apenas com suas mãos e seus braços no manejo dos instrumentos típicos do lavrador – o machado e a enxada –, como o faziam os scravos com as ferramentas de então tanto nas minas quanto nas fazendas de cana do Nordeste e de café no Sudeste. De um modo geral, salvo algumas exceções, como o trabalho dos artesãos, o trabalho braçal simbolizava, e simboliza ainda, o trabalho escravo, logo, desqualificado. Se antigamente o escravo era forçado a exaurir toda a sua força física em tarefas desumanas em troca de nada, hoje o trabalho braçal é mal remunerado. Essa é, por exemplo, a situação dos peões de obras, dos bóias-frias cortadores de cana, catadores de algodão e, sem dúvida, das empregadas domésticas, eufemisticamente chamadas de “secretárias”. Por outro lado, mesmo realizando um trabalho manual diferenciado, é verdade, daquele realizado pelo agricultor, como cuidar do gado, o vaqueiro se sente mais importante, e até socialmente superior, que o capinador e plantador. Até a postura de um e de outro se diferenciava: enquanto o agricultor trabalhava com o dorso curvado e olhar fixo para baixo, o vaqueiro parecia ser mais altivo, pois do alto do lombo de seu cavalo campeador ele tinha os olhos fixos no horizonte, como um senhor feudal que



www.observatoriogeogoiias.com.br

observava as lonjuras de sua propriedade. Poderia mesmo dizer que olhar para o chão é coisa de bicho à cata de comida. Cavoucar e escarafunchar a terra é coisa de bicho. A verdade é que no Brasil, em todo tempo e lugar, criar gado era mais nobre que plantar. Nem mesmo hoje, quando em muitas propriedades modernas o cavalo campeador cedeu lugar à moto campeadora, e os tratores e máquinas agrícolas inteligentes substituíram o machado e a enxada no campo, o agricultor não é visto no mesmo pé de igualdade do criador, do fazendeiro. Aliás, ser fazendeiro é sobretudo ser criador, e não roçar e plantar. Embora já se tenha incorporado ao vocabulário corrente a palavra “produtor rural” para minimizar a conotação pejorativa das palavras “camponês” “agricultor”, não devemos nos esquecer de que, ao longo da história, o adjetivo “camponesa”, segundo sublinhou o historiador Daniel Thorner logo acima, “concentra atenção na importância primordial da agricultura; o campo sustenta tudo, invade tudo; as outras atividades” e aí se inclui a criação de gado, acrescentaria, “são ilhas no meio do mar”. Um outro fato que não pode deixar de ser observado é que, dadas as facilidades oferecidas pela natureza, criar gado sempre foi mais cômodo e menos penoso que plantar. Porém, mesmo diante destas facilidades – pastagens naturais abundantes, ausência de longas jornadas de trabalho sob sol abrasador ou sob chuva, como é o caso do trabalho do agricultor, a pecuária levou um certo tempo para deslanchar. Tanto os governadores da Capitania quanto os Presidentes da Província de Goiás não cansavam de lamentar o “estado de abandono” em que se encontravam as fazendas de gado.

HOUVE FOME EM GOIÁS-TOCANTINS?

Se levarmos em conta que por aqui o número de bocas a alimentar era relativamente pequeno e os espaços disponíveis para se plantar e colher grande, torna-se difícil responder a essa pergunta. Porém, dada a voracidade do fisco – o temível dízimo e a forma como ele deveria ser pago, em dinheiro –, é provável, como nos mostra Palacin (op. cit., p. 151) que a população goiano-tocantinense tenha conhecido períodos devastadores de escassez de alimentos. “A maior parte dos lavradores preferia não plantar e não pagar imposto, a plantar, arriscar-se a não vender ou vender a crédito, e ter igualmente que pagar um imposto que não poderiam pagar”, diz o autor. “Todo excedente era evitado. Isto impunha a população a devastadores



www.observatoriogeogoias.com.br

períodos de fome, quando o ano agrícola, por qualquer causa, não correspondia às expectativas. [...] Que estes períodos se repetissem, com tanta freqüência, indica uma falha estrutural. O imposto do dízimo, tal como era exigido, pode ser culpado como o principal responsável”, conclui. A responsabilidade por tal desabastecimento não podia então ser debitado, como soe acontecer em regiões dizimadas por secas prolongadas, apenas a problemas de ordem natural. Outros autores, como Cunha Mattos, Silva e Souza e Alencastre falam destes constrangimentos, mas sem contudo ir mais fundo na questão. Cunha Mattos lamentava o tempo todo o estado de abandono em que se encontravam as fazendas.

Se houve fome, não foi, portanto, por falta de boas terras para plantar, mas, como ficou evidenciado, por razões estruturais de uma Capitania que se esvaziava de população conforme também se esvaziavam as minas. É desse modo que Francisco José Rodrigues Barata lamenta a pobreza, embora exagerada, de Goiás no início do século XIX (1806): “uma capitania (onde) os gêneros da produção de sua cultura e os mantimentos (são) tão pouco, não pode deixar de reputar-se pobre e isto pela falta de comércio, ou para melhor dizer, do ouro [...] A falta de numerário, ou do ouro [...] implica em deixar de vender e de comprar[...] Finalmente, pode-se dizer como princípio certo, que é muito mais deplorável para uma Capitania o sair dela o dinheiro, que gozava no seu comércio, do que se nunca tivesse circulado nela, pois que neste caso não experimentará a deserção dos habitantes, que passaram para outra Capitania, diminuindo-se a população...”. Em outras passagens, ele toca num dos problemas cruciais de uma Capitania encravada no coração do Brasil, com saídas para todos os lados, mas isolada por falta de uma maior articulação espacial com o resto do país, com reflexos negativos para o que seria um dos motores da economia, a exportação. Diz o memorialista que “ela produz mandioca, milho, algodão, açúcar, aguardente de cana, arroz, feijão, café, urucum, anil e trigo, carne de porco e de vaca, couros {...} Apesar desta fertilidade é a dita Capitania das mais pobres que se podem considerar na nossa América, procedendo a sua pobreza da falta de exportação dos sobreditos gêneros” (id., *ibidem*, p. 61). Mas, se não há como exportar, de que adianta produção abundante? Ele constata que cada arraial produz o essencial para a sua subsistência, fato que corrobora um dos meus pontos de vista de que não tenha realmente havido fome em Goiás, como lamentaram muitos administradores e o próprio Palacin. Também, dado que o fisco nada deixava escapar da cobrança do dízimo – em dinheiro! –



www.observatoriogeogoiias.com.br

não é pacífico que a produção tenha gerado excedentes capazes de alimentar o comércio externo. Não há como alimentar esse comércio com as outras Capitâneas, se, internamente, a atividade comercial é reduzida reduzida. “A agricultura sem o socorro do comércio seria muito limitada no seu efeito essencial [...] Sempre viverão pobres os que produzem apenas o essencial para subsistência e ricos os que produzem para comerciar [...] Goiás só tem visto a subsistência...”, diz em outros momentos o memorialista (id., ibidem, p. 64-65).

Um dos primeiros presidentes da Província, José Rodrigues Jardim, em 1835,, lamentava, como se fosse um mal crônico em Goiás, o quanto a lavoura e a produção de alimentos tinham decaído, fato que explicaria períodos de fome e penúria intercalados por outros de fartura. Ócio e falta de policiamento seriam as causas de tanta infortúnio, pois para ele, “o terreno é (tão) fértil, que na maior parte retribui ao lavrador duzentos por um. A lavoura tem estado em quase perfeito descanso (abandono) [...] Verdadeira base da riqueza, [...] há tempos ela tem decaído em Goiás [...] A falta de exportação e de consumo ao supérfluo tem afrouxado os braços: o ócio e a falta de polícia em um país onde se pode viver sem trabalhar tem também concorrido para a diminuição da abundância que nele se desfrutava. A fertilidade do solo é a mesma [...] (Aqui) a um ano de extrema fome (o grifo é meu), seguiu-se uma prodigiosa abundância, não sendo para isto preciso mais do que alguma aplicação dos lavradores, excitada pela carestia do passado...”. George Gardner, mais geólogo que historiador propriamente dito (percorreu Goiás-Tocantins entre 1839 e 1840) também deixava transparecer que, dado o estado de penúria em que viviam os goianos de então, não havia como não admitir que a fome grassou por aqui: “todos queixavam da carência de provisões e falta de dinheiro, mas nenhuma palavra dizia da indolência e ociosidade, causas sem dúvida, da fome então reinante [...] Ainda é para mim um mistério como consegue viver a grande massa de habitantes...” (apud Chaul, op. cit., 54).

A palavra pobre permeia todo o discurso do português Francisco José Rodrigues Barata, dublê de memorialista e de coronel de milícias da Capitania do Pará, e ela está associada sobretudo à figura do agricultor camponês, como se a este devessem ser debitados todos os problemas estruturais das insuficiências da agricultura em nossa terra. Braudel (op. cit., v. III, p. 387) pensa “que o hábito de se queixar dos camponeses foi



www.observatoriogeogoiias.com.br

levado muito a sério pelos historiadores. Talvez eles tenham se entregado de corpo e alma a um miserabilismo de bom grado e de boa consciência”. Como hoje, em períodos de crise, é normal que, naquele tempo, a população também criasse salvaguardas para se proteger dos períodos de escassez que se anunciavam, e uma delas era guardar para os piores momentos o pouco de numerário que ainda lhes restava. Como se afirmara antes, ao esgotamento das minas as formas permanentes de atividades – a produção agrícola, por exemplo – só foram ganhar solidez lá pela metade do século XIX, como mostram, dentre outros, historiadores como Nasr Fayad Chaul em seu *Caminhos de Goiás...* e Gylka Vasconcellos Ferreira de Salles em seu trabalho tratando da economia e da escravidão na Capitania de Goiás. Mas as salvaguardas para uma eventual necessidade mais premente existiam, pois, como afirma Braudel, citando um observador anônimo acerca da pobreza de uma das regiões da França, o Morvan, “as regiões pobres é que são muito mais ricas em dinheiro do que as regiões de grande cultura, pois, a despeito de todas as máximas dos economistas modernos, é sempre nos lugares onde menos se dispõe de dinheiro que mais ele sobra” (id., *ibidem*, p. 319). Na esteira dessas dificuldades de ordem estrutural, seguem-se os períodos de escassez de alimentos, logo, de penúria vividos pela população, evocado por muitos memorialistas.

O hábito alimentar daquela gente naquele tempo era muito simples e pobre, se comparado com a diversificação do que se produz no campo e se consome hoje em dia: quatro ou cinco produtos básicos – arroz, feijão, farinha, carne, rapadura ou açúcar mascavo. Alguma coisa mais sofisticada, como o azeite de oliva e o vinho, por exemplo, que vinham de fora, só era consumida por uma ínfima parcela da população. O problema do sal, indispensável também para o gado, vinha de longe e merece um capítulo à parte na história de Goiás-Tocantins. Havia também caça abundante e peixe farto. Viviam-se modestamente, ilhado, mas comia-se sem grande riqueza. Talvez tenha havido períodos de escassez, porque de vez em quando aconteciam as catástrofes naturais – estiagens prolongadas ou cheias devastadoras. É difícil, portanto, afirmar que tenha havido fome, na medida em que essa palavra significa sobretudo penúria em sua conotação de escassez absoluta de alimentos. Como dizia, tratava-se naquele tempo de uma população muito diminuta para ser alimentada, nem que fosse produzido o mínimo para a auto-suficiência. Certamente houve períodos de escassez de alimentos pelas razões anteriormente evocadas, mas não fome como acontece nos dias de hoje em regiões pobres do Brasil, como as que são constantemente mostradas pela mídia e que tanto choca a todos nós, e que é a causa



www.observatoriogeogoias.com.br

maior da sub-nutrição crônica de boa parcela da população dos que vivem abaixo da linha de pobreza. Pelo menos intuitivamente, por se tratar de uma região em que a terra era, e ainda é, farta e a natureza pródiga, pode-se afirmar que a população tinha a barriga cheia, nem que fosse de farinha, carne seca e rapadura. Como diz Paulo Bertran, prefaciando Caminhos de Goiás... (op. cit., p. 13), “...Goiás sobrevivera bem ao ocaso da mineração – e ainda que conservando um importante aparato urbano – já era eminentemente, desde fins do século XVIII, uma sociedade de economia agrária, uma economia de subsistência, à qual prefiro o conceito de economia de abastância. Abastância, de bastante, diferente de abundante. Plantava-se o que se ia comer, beber e vestir. Se algo sobrasse era para gastar em festas e coisas sumárias”.

OS CAMINHOS, A CIRCULAÇÃO

“Entendo por circulação o conjunto dos movimentos econômicos que o funcionamento de toda sociedade implica, aqueles que ela naturalmente assegura, aqueles que (ela) se esforça para promover, ainda que só consiga fazê-lo pela metade. Cada sociedade cede ao movimento, adapta-se a ele” (Braudel, op.cit., v. III, p. 208).

Em um artigo recente chamei a atenção para o papel que os caminhos terrestres desempenharam no passado, e desempenham no presente, no processo de povoamento e urbanização do território goiano-tocantinense. Uma das principais conclusões a tirar desse trabalho é que a estrada reflete toda uma vida de relações que, mais que os processos de produção, dominou a evolução da sociedade. No espaço, o traçado dos caminhos, não mais aleatório, como no início, constitui uma autêntica rede em que artérias e veias cumprem o papel de vasos comunicantes. As artérias constituem a circulação superior e as veias, a inferior. Uma não existiria sem a outra. Braudel (id. Ibidem) nos chama a atenção para esta inter-relação, ou melhor, para esta interdependência: “contrariamente ao que se pensaria a priori, a circulação inferior é, de longe, a mais volumosa e a mais estável das duas.

A circulação superior [...] permanece sendo minoritária, sensível aos choques da conjuntura, que aceleram ou diminuem seu movimento, que modificam as suas prioridades [...] Essa circulação inferior responde a necessidades cotidianas regulares. Ela as garante,



www.observatoriogeogoiias.com.br

sejam quais forem as dificuldades”. Essa hierarquia entre os caminhos é facilmente verificável no espaço. Basta uma consulta rápida aos mapas rodoviários para se certificar disto. Em Goiás-Tocantins os grandes eixos construídos pelas grandes rodovias de integração nacional, como, aliás, em qualquer estado brasileiro, são alimentados pela densa rede de outros caminhos de articulação regional e pelas inúmeras estradas vicinais, verdadeiros vasos capilares que se interligam às artérias maiores.

Talvez não haja elemento mais perturbador e modificador do espaço e dos homens que os caminhos. No artigo a que me referi logo acima, procurei mostrar o quanto eles mudaram a fisionomia do território goiano-tocantinense por onde passaram, tanto os antigos quanto os recentes. Eles são por excelência o símbolo da mobilidade permanente dos homens em nosso espaço geográfico. Se antigamente os caminhos coloniais, como uma nau sem rumo, desenhavam no chão percorrido um traçado aleatório, fruto das incertezas quanto à direção a tomar e das particularidades próprias do espírito bandeirante pioneiro, hoje as estradas, de traçado que atende a estratégias e geopolíticas de ocupação e organização do território, modificam e transformam com rapidez preocupante a paisagem urbana e rural do território goiano-tocantinense. Como isto se deu? É o que procurei mostrar no artigo em

epígrafe e, juntamente com Horieste Gomes, na segunda edição do nosso livro Geografia: Goiás-Tocantins, de onde tirei as principais passagens.

OS CAMINHOS DE ONTEM

O embrião das rede rodoviária de hoje foram as picadas, depois pistas e caminhos, dos pioneiros dos séculos anteriores. No início, antes que o primeiro desses caminhos se tornasse um das estradas reais ligando São Paulo a Vila Boa, a capital colonial de Goiás, os primeiros bandeirantes seguiram o caminho das águas – as monções de que fala Sérgio Buarque de Holanda – para atingir o coração do Centro-Oeste. Dentre esses caminhos, o rio Tietê, inicialmente chamado de Anhembi, era a principal porta de saída e entrada das bandeiras. Desembocando no rio Paraná, pelo Tietê se chegava aos sertões de Goiás e Mato Grosso através dos rios e dos imensos chapadões, na realidade autênticos espigões separando as bacias hidrográficas.



www.observatoriogeogoiias.com.br

Antes que Paschoal Moreira Cabral encontrasse as minas de Cuiabá e que a bandeira de Bartolomeu Bueno da Silva, o filho, “descobrisse” de vez as minas de Goiás (entre 1722 e 1725), bandeiras, entre grandes e pequenas, oficiais e não oficiais, procedentes tanto de São Paulo, como também de Belém, através do rio Tocantins, já haviam palmilhado os sertões do Brasil Central e deixado no terreno as marcas dos primeiros caminhos terrestres.

Para se ter uma idéia do que esses homens fizeram, há notícias de que já em fins do século XVI, “este continente”, como era conhecido o território goiano-tocantinense, foi percorrido por bandeirantes saindo de São Paulo. Palacin (op. cit., p. 16-18), com base no estudo sobre a lenda do ouro dos Martírios, de Manoel Rodrigues Ferreira, aponta pelo menos uma dezena de bandeiras importantes que percorreram os sertões dos goiases antes da do Anhangüera. Até os jesuítas, tendo como missão específica catequizar o índio, se embrenharam pelos nossos sertões e deixaram documentos descrevendo como se faziam as viagens fluviais, como, por exemplo, é o caso de uma carta do padre Antônio Vieira, que, mesmo não tendo percorrido o território goiano, aconselhava, no entanto, como por ele viajar (cf. Palacin, op. cit., nota 11, p. 24).

Sem rumo definido, sem apoio técnico e logístico, quando muito levavam consigo uma bússola rudimentar, e com a missão quase única de aprisionar o maior número possível de índios, a primeira bandeira que partiu de São Paulo rumo aos sertões de Goiás-Tocantins foi a de Antônio Domingos Grau (1590-1593), que chegou à região leste do rio Tocantins. Depois, para citar apenas algumas, vieram as de Domingos Rodrigues (1596-1600), que chegou à região do Bico do Papagaio pelo rio Araguaia; Afonso Sardinha (1598-?), que também chegou ao Paraopava (primeiro nome do rio Araguaia); Belchior Carneiro (1607-1609), indo mais ainda para o norte; Martins Rodrigues (1608-1613), que arranchou por vários anos no sertão do Araguaia; André Fernandes (1613-1615), que após entrar no Tocantins, subiu o Araguaia até às suas nascentes e, daqui, por terra, passou à bacia do Prata; Pedroso de Alvarenga (1615-1618), pelo mesmo trajeto da bandeira anterior.

Após “cinquenta anos de silêncio documental”, observa Palacin, a bandeira de Francisco Lopes Buenavides (1665-1666) “inaugura” o caminho por terra em direção a Goiás, não mais utilizando o Tietê como a quase única porta de entrada e saída de São Paulo e sim as pistas que já começavam a se abrir em direção do rio Grande e tendo como



www.observatoriogeogoiias.com.br

ponto de passagem os nascentes arraiais de Jundiá e Mogi-Guaçu, as primeiras bocas de sertão das bandeiras terrestres que buscavam as terras goianas.

Dentre todas essas bandeiras que precederam à do Anhangüera, das quais se conserva notícia documentada, segundo enfatiza Palacin (op. cit., p. 17), a de Sebastião Paes de Barros (1673) foi a maior das que saíram de São Paulo para Goiás – cerca de 800 pessoas –, tendo chegado à confluência do Tocantins-Araguaia, porém não mais em busca de índios e sim de metais preciosos, isto é, ouro. Depois dela os “cinquenta anos de silêncio” se explicariam por um motivo muito simples, na opinião de Palacin (id., ibid. p. 18): “o caminho de Goiás, por terra, já era tão conhecido, que pequenos grupos anônimos – sem as formalidades de uma bandeira – o transitavam normalmente”.

Cinquenta anos depois foi a vez da bandeira do Anhangüera repisar as pistas e seguir os roteiros não mais incógnitos. As vicissitudes e dificuldades da empreitada ficavam por conta das formas quase idênticas das paisagens constituídas pelas imensas chapadas e vales a perder de vista, que só um mapa preciso seria capaz de diferenciar e registrar com exatidão. Mas esse mapa não existia senão na memória do sertanista mais experimentado. Esses instinto - o de farejar a riqueza, o ouro, em locais impossíveis de se achar, e de se orientar no vazio da paisagem –, somente o bandeirante tinha.

De Belém, a porta de entrada e saída para Goiás-Tocantins era uma só: o rio Tocantins, que de 1644 a 1674, foi percorrido por bandeirantes e jesuítas, inclusive pelo padre Antônio Vieira, a quem já nos referimos, mas que só chegou às vizinhanças da futura Capitania de Goiás (cf. Palacin, op. cit., p. 18).

Assim, o cenário geográfico, logo após a descoberta do ouro em Minas Gerais já estava, no alvorecer do século XVIII, montado para a grande ópera, no que ela tem de trágica e épica, que foi a ocupação, exploração e povoamento dos sertões de Goiás-Tocantins. As tênues, mas constantemente avivadas, marcas dos primeiros caminhos em direção ao território goiano-tocantinense não mais se apagariam. Foram elas que mais tarde serviram de arcabouço e referência para se implantar as grandes rodovias de integração nacional e regional que cortam atualmente os estados de Goiás e do Tocantins, conforme se pode constatar nos mapas do Brasil e de Goiás aqui exibidos.

No início, como enfatizei, esses caminhos – na verdade, tratava-se de meras picadas abertas na mata virgem - tinham como ponto de partida a Vila de São Paulo, cabeça-de-ponte entre a Capitania de São Vicente – produtora de açúcar, mas carente de



www.observatoriogeogoias.com.br

mão-de-obra escrava para tocar a lavoura e os engenhos de cana – e o sertão habitado por índios escravizáveis.

Concomitantemente, caminhos não menos expressivos saíam de Salvador – capital da colônia – em direção aos sertões do rio São Francisco, onde, já no século XVII, surgiram as primeiras fazendas de gado afastadas do litoral. Mais tarde, com a notícia do ouro abundante nas minas goianas, outros caminhos ligavam Vila Rica, a atual Ouro Preto, a Goiás. Com a mudança da capital de Salvador para o Rio de Janeiro (1763), o caminho real que comunicava Vila Boa ao litoral passou a ser, por razões óbvias, o do Rio de Janeiro, pois o ouro goiano não mais seria embarcado no porto de Santos, mas no da nova capital colonial, e raramente no de Salvador.

UMA VIDA DE RELAÇÕES

Todos esses acontecimentos – bandeira de apresamento de índios, surgimento de fazendas no mais longínquo dos sertões, busca incessante de riquezas minerais, ouro e diamantes, sobretudo –, têm como conseqüência o estabelecimento de toda uma vida de relações. Eles foram os tijolos de um mesmo edifício – o edifício colonial – que só têm significado porque se integram a um corpo maior, o espaço geográfico colonial, e nele interagem.

Assim, como se fossem fios de uma grande rede, os caminhos, e toda a vida de relações que eles engendram, sustentaram e alimentaram o grande corpo, que é o território, com o que ele mais necessita para sobreviver: os homens e suas obras maravilhosas que são as cidades e os campos por eles construídos e habitados. Os caminhos descortinam os horizontes e levam consigo esperanças, ansiedades e, não poucas vezes, também amarguras, porém, mais esperanças que amarguras. Eles dão passagem, melhor seria dizer abrem passagem, a homens de toda espécie e caráter: uns obstinados pela riqueza incerta, outros, aventureiros sem maiores ideais ou em fugas permanentes, alguns, movidos pela fé cristã, outros, simplesmente pela ambição e pelo poder.

Quaisquer que tenham sido as motivações particulares e coletivas, o certo é que esses homens deixaram, nos mil e um pontos de passagens, as sementes das futuras cidades de hoje – os arraiais do ouro de outrora. Tudo, ou quase tudo, na antiga capitania de Goiás,



www.observatoriogeogoiias.com.br

parece ter nascido dessa vida relações engendradas pelo ouro e pelas atividades a ele inerentes: caminhos, roças, fazendas de gado, registros aduaneiros, presídios e fortificações militares, aldeamentos indígenas, pousos de tropas e boiadas e tantas outras motivações que ajudaram a povoar e a urbanizar o espaço goiano-tocantinense.

Essa saga, pois tratava-se de uma autêntica saga, dadas as histórias de alegria e de tristeza, de perdas humanas e materiais, de violência e desobediência aos mais elementares valores sociais, éticos e morais, foi contada com muito mais detalhe e realismo pelas crônicas e relatos – escritos e orais – da época e condensados, primeiro por Silva e Souza (op. cit.) e depois, apoiado em documentação oficial, por Alencastre (op. cit.).

Dentre os viajantes estrangeiros que visitaram Goiás, os que mais contribuíram para a historiografia desse período foram sem dúvida o francês Auguste de Saint-Hilaire (op.cit.) e o austríaco Johan Emmanuel Pohl . Porém, em Goiás, ninguém melhor que Luís Palacin entendeu e retratou essa vida de relações e os processos – de produção, políticos e sociais – a ela inerentes. Esse enfoque novo que ele deu à história, com ênfase para a história das mentalidades, transparece em fino estilo literário e profundas reflexões filosóficas sobre a finalidade do homem e da sociedade, em muitas das suas inúmeras obras sobre o Brasil em geral e Goiás em particular

AS NOVAS REDES DE RELAÇÕES

Hoje, o que acontece não é muito diferente do que aconteceu no passado. Há apenas um dado a mais, pois as estradas atuais obedecem, em seu traçado, à uma outra lógica, que é a de dar sustentação e viabilidade social e econômica à apropriação do espaço e à sua produção, segundo o modo predominante de produção. Antigamente foi o ouro, e tudo o que ele engendrou, principalmente as cidades e as fazendas multifuncionais, a motivação maior a determinar a abertura dos caminhos e o desbravamento e ocupação de regiões desconhecidas. Dentre essas últimas, algumas se constituíram em autênticas zonas pioneiras dois séculos depois de descobertas e percorridas, como é o caso, por exemplo, da que chamamos de “Mato Grosso” de Goiás. Atualmente, múltiplos são os fatores, sobretudo a urbanização acelerada, dado o esvaziamento, também acelerado, do campo, que



www.observatoriogeogoiias.com.br

orientam a ocupação do espaço e a implantação das redes de articulação e interligação necessárias – as estradas. A agropecuária moderna continua, no entanto, sendo o fator determinante na implantação e ampliação da rede de relações sociais, econômicas e políticas que os homens constroem sem parar.

Porém, enquanto que a agricultura reconquistou os cerrados, a pecuária melhorada buscou as áreas de planície de todo o vale do Araguaia para criar o gado de corte voltado para o mercado externo. A estrada foi a ponta-de-lança de todo esse processo.

Reafirmando o que foi colocado no início, a estrada – aí se inclui o caminho colonial – é o resultado da mobilidade dos homens em seus deslocamentos permanentes. Reflete, assim, toda uma vida de relações que no espaço se estabeleceu e se desenvolveu e foi certamente essa vida de relações que, mais que os processos de produção, dominou a evolução da sociedade. A estrada é a própria mobilidade dos homens, é a busca de riquezas e de bem estar, o seu suporte e sustentação. Em sentido amplo, ela é o primeiro, e talvez o principal elemento de sustentação do espaço econômico – a paisagem humanizada. Ela é sem dúvida o principal equipamento à disposição dos homens que se instalam no espaço para, aí, se organizarem socialmente. De todas as vias de comunicação, ela não apenas é a mais antiga – antes do uso do rio e do mar como “caminhos”, houve primeiro que se inventar os meios próprios de locomoção, isto é, as pirogas primitivas e, depois, os barcos modernos –, mas também a mais flexível, “leve” e polivalente: dá passagem a homens, mercadorias, tropas e boiadas, a pé ou em montaria. Ela se ajusta à economia e à tecnologia: de simples trilha de bandeirantes e pioneiros passa à rodovia de integração nacional; de estrada de chão batido evolui para auto-estrada pavimentada e ricamente ornada com obras de arte de engenharia. Esse é um dos lados da moeda. O outro é menos, digamos, “técnico”, porque a estrada não é apenas traçado, ou seja, não é apenas abertura, mas principalmente atenção e cuidados especiais. Pelo movimento permanente dos homens e pelas riquezas que por ela escoam, a estrada é por isso mesmo um organismo vivo que necessita de permanente atenção e de cuidados especiais.

Como todo organismo vivo, ela raramente sobrevive isoladamente. Ao contrário, se articula, se comunica, como fios de uma mesma rede, como artérias de um mesmo corpo, com outras estradas e caminhos. Às grandes artérias, como a aorta no corpo humano, se interligam as veias e pequenos vasos capilares. Assim, em seu conjunto, as



www.observatoriogeogoiias.com.br

estradas se integram ao conjunto orgânico da vida de relações de uma região, de um estado, de um país, de um continente, do mundo todo. Nesse sentido, a estrada não somente é um elemento de aproximação e de convergência de homens e entidades territoriais, mas também de problemas que interferem na vida da região, do estado, de cada um dos seus cidadãos. No passado, por exemplo, ela desarticulou a vida indígena, e continua desarticulando em regiões ainda pouco habitadas e urbanizadas, como a Amazônia; hoje, mesmo levando progresso e desenvolvimento a regiões isoladas do território estadual e

nacional, ela aí introduz hábitos e costumes novos, trazidos pelos viajantes de outras terras, que acabam modificando a vida de relações sociais antes existente. Para muitos esse é o seu lado contraditório como elemento de progresso e desenvolvimento; para outros, esse é o seu papel legítimo e inexorável: abrir o espaço à ação permanente dos homens, quaisquer que sejam as motivações e os interesses em jogo.

O INÍCIO DESSA VIDA DE RELAÇÕES

No Brasil colonial do Centro-Oeste (Goiás, Tocantins e o antigo Mato Grosso) e em Minas Gerais, a estrada, ou melhor, o caminho colonial, foi a expressão da economia aurífera. Muitos deles desapareceram ou só tiveram ida sem volta, porque o ouro minguarda ou sumira de vez. Outros permanecem vivos em nossa paisagem geográfica, porque se transformaram em importantes vias de

integração nacional ou regional. Esse é o caso, por exemplo, dos “caminhos reais” saindo de São Paulo, Rio de Janeiro e Salvador em direção às minas goiano-tocantinenses. Com base no primeiro mapa, de 1751, em que a Capitania de Goiás é mostrada

inteiramente, pôde-se reconstituir o trajeto do caminho real de São Paulo a Vila Boa, a cidade de Goiás, que, dentre outros pontos, interligava as localidades antigas e atuais de Jundiá, Campinas, Mogi-Mirim, Mogi-Guaçu, Aguaí, São José do Rio Pardo, Mococa, Altinópolis, rio Sapucaí – na confluência com o ribeirão da Paciência, local de um aldeamento –, Franca, Ituverava e rio Grande, na divisa com Minas Gerais. No Triângulo Mineiro, então chamado de “Sertão da Farinha Podre”, que pertencia à capitania de Goiás, buscava-se a direção norte, via Uberaba, ou então desviava-se para o leste, em direção a Desemboque e Araxá, contornando as cabeceiras do rio Paranaíba, para então juntar-se à



www.observatoriogeogoiias.com.br

estrada do Rio de Janeiro. Por Uberaba chegava-se a Iberabinha (atual Uberlândia) – denominada Iberaba falsa no mapa de Colombina –, Registro do rio das Velhas, próximo à cidade de Araguari e, atravessando o rio Paranaíba, à altura da cidade atual de Anhangüera, atingia-se Catalão. Mesmo não tendo sido um autêntico arraial do ouro, Catalão foi certamente a principal porta de entrada nas terras goianas durante quase duzentos anos. De Catalão, o caminho conduzia às cidades atuais de Ipameri e Pires do Rio em direção ao importante arraial do ouro que foi Santa Cruz de Goiás. Daqui, contornando as cabeceiras do rio Piracanjuba, e tangenciando o arraial de Bom-Fim – atual Silvânia –, chegava-se a Corumbá de Goiás e ao arraial de Meya-Ponte, a cidade de Pirenópolis, o mais importante ponto de convergência de todos os caminhos coloniais que demandavam a Goiás. Por sua posição estratégica nessa rede de relações, Pirenópolis foi, sem dúvida, ao lado de Vila Boa de Goiás, o único arraial colonial que sobreviveu sem grandes dificuldades ao esgotamento prematuro das minas. De Pirenópolis, os caminhos de São Paulo e Rio de Janeiro se abriam em duas direções: para o oeste e para o norte, em direção às minas do Tocantins. Em direção ao oeste, buscavam-se as minas de Cuiabá e a distante Villa Bella da Santíssima Trindade, erguida como local fortificado às margens do rio Guaporé, próximo à fronteira com as províncias espanholas, e que, a partir de 1752, passaria a ser a capital do Mato Grosso até o ano de 1820, quando Cuiabá retoma esse título. Nesse trajeto, o caminho passava por Jaraguá, Curralinho – atual Itaberaí –, Ouro Fino, Villa Boa de Goiás, Barra, hoje Buenolândia, Anta – ou Pilões e Rio Claro, fazendo um pequeno desvio por aqueles arraiais supostamente diamantíferos –, Itapirapuã, Jussara e registro do rio Grande, hoje Registro do Araraguiaia, Barra do Garças, General Carneiro, Primavera do Leste, Chapada dos Guimarães, Cuiabá, Poconé, Cáceres e Villa Bella. Para o norte da capitania, o caminho servia as localidades de Trayras (atual Tupiraçaba, um dos mais prósperos arraiais do ouro, hoje reduzido a ruínas), São José do Tocantins (Niquelândia), Cavalcante, São Félix (praticamente desaparecida do mapa), Arraias, Conceição do Norte (Conceição do Tocantins), Natividade, onde se juntava com o caminho da Bahia, Monte do Carmo e a importante cabeça-de-navegação no Tocantins, que era o arraial de Porto Real (depois batizado de Porto Imperial e, hoje, de Porto Nacional). O caminho real partindo rio de Janeiro, percorrido por figuras ilustres da administração colonial, como o Capitão-General Luís d'Albuquerque Pereira e Cáceres, de cuja viagem, em 1772, resultou um mapa minucioso para a época, passava pelas localidades de Petrópolis, Três Rios (ex-Parayba),



www.observatoriogeogoiias.com.br

Juiz de Fora, Santos Dumont, Barbacena, Conselheiro Lafaiete, Ouro Preto (antiga Villa Rica e capital das Minas Gerais), um outro rio das Velhas, Caeté, Sabará, Belo Horizonte, Curvelo, Corinto, Andrequicé, hoje afastada do novo traçado da BR-040, rio São Francisco, à altura de Três Marias, Abaeté, João Pinheiro, Paracatu, Arrepêditos (rio São Marcos), rio São Bartolomeu, Santa Luzia (Luziânia), Brasília, Santo Antônio do Descoberto, Corumbá de Goiás e Meia-Ponte (Pirenópolis). Daqui à cidade de Goiás, o trajeto é o mesmo descrito no parágrafo anterior.

De Salvador para Goiás, em direção ao vale do rio Tocantins, o caminho passava pelas cidades de Feira de Santana (que desde o século XVII já era importante feira de gado do nordeste brasileiro), Ipirá, Mundo Novo, Morro do Chapéu, rio São Francisco, à altura de Ibotirama, Barreiras, Mimoso do Oeste (agora denominada Luís Eduardo Magalhães), Serra Geral e, daqui, aos arraiais do Duro (Dianópolis) e Natividade. Como a antiga Meia-Ponte, no norte da Capitania Natividade exercia o importante papel de entroncamento de caminhos levando ao rio Tocantins e às minas de Arraías, Chapéu (Monte Alegre de Goiás), São Domingos, Cavalcante, São Félix, Trayras, São José do Tocantins, Cocal, Água Quente, Amaro Leite – cuja sede municipal de hoje é Mara Rosa –, Pilar, Guarinos, em direção à capital, Villa Boa, fechando o périplo que os caminhos do século XVIII constituíam. Pelo sudeste da Capitania ia-se de Couros (Formosa) ao noroeste de Minas Gerais, em direção à cidade de Salvador, por antigos caminhos de tropas e boiadas, passando por Januária, Caririnha, Caetitê, Jequié e Nazaré.

OUTROS CAMINHOS DE ONTEM E DE HOJE

Com o surgimento de outras cidades, já no século XIX, como Campinas, a “Campininha das Flores” (atualmente bairro de Goiânia), Piracanjuba (ex-Pouso Alto), Morrinhos (antiga Villa Bella de Morrinhos), Itumbiara (batizada primeiro de Santa Rita do Paranaíba), Rio Verde (Dores do Rio Verde), Jataí (ex-Paraíso), Mineiros, dentre outras, as grandes rodovias atuais que são, respectivamente, a BR-153, a BR-060 e a BR-364, não são mais que os traçados antigos, com pequenas modificações, dos antigos caminhos imperiais e provinciais que ligavam Villa Boa a São Paulo, via Barretos e Ribeirão Preto, e a Cuiabá, pelo sudoeste de Goiás, via Alto Araguaia e Rondonópolis. A BR-070, ligando Brasília a Cuiabá, via Pirenópolis, Goiás, Jussara, Barra do Garças é o mesmo caminho do século



www.observatoriogeogoiias.com.br

XVIII a que já me referi, chamado de “estrada do Cuiabá”. A GO-118 é o caminho que, de Planaltina (antiga Mestre d’Armas) se chegava a Arraias e Natividade; a BR-242, atravessando os chapadões ocidentais do rio São Francisco, é, em sua quase totalidade, a estrada colonial da Bahia, levando a Salvador via Barreiras e Feira de Santana; a BR-050, a partir de Catalão, é o caminho pioneiro dos bandeirantes, que, atualmente corrigido em boa parte do seu percurso, forma uma das mais importantes auto-estradas de São Paulo, a “Via Anhangüera”. Outros velhos caminhos ficaram em segundo plano, como o trecho da estrada real que ligava Catalão a Meia-Ponte (Pirenópolis), via Santa Cruz, pois apenas parte dele, em decorrência do aparecimento de cidades mais novas e mais dinâmicas, como Anápolis, Vianópolis, Leopoldo de Bulhões, dentre outras, corresponde às atuais GO-020 e GO-330. A BR-040, em sua quase totalidade, salvo apenas pequenas correções aqui e ali, é a rodovia que melhor se superpõe ao antigo caminho real do Rio de Janeiro.

Nos dias atuais, a “Belém-Brasília” (parte mais importante da BR-153 em território goiano-tocantinense) e a “Estrada do Boi” (GO-164), que liga a cidade de Goiás à BR-153 à altura de Alvorada do Tocantins, através do vale do médio Araguaia, já contam uma outra história: a das transformações mais recentes do espaço ocorridas em nosso Estado, sobretudo a partir dos anos 1940. Com toda evidência, elas foram, ao lado da Estrada de Ferro Goiás, os caminhos que maiores impactos produziram na vida sócio-econômica e política dos Estados de Goiás e do Tocantins. Por exemplo: a “Belém-Brasília” tirou do isolamento em que se encontrava até praticamente os anos 1950 toda a Mesopotâmia goiana – a extensa região situada entre os rios Tocantins e Araguaia –, incorporando-a definitivamente à economia de mercado. O ponto de partida foi, no início dos anos 1940, a criação da “Colônia agrícola Nacional de Goiás” – CANG – e a abertura da futura BR-153, chamada inicialmente de “Transbrasiliana” e depois de BR-14, entre as cidades de Anápolis e Ceres (1941-1944), e depois estendendo-se até à cidade de Belém, cuja epopéia é contada em livro de inestimável valor geopolítico e histórico.

A “Estrada do Boi” foi talvez a última grande obra no território goiano-tocantinense construída ainda sob o espírito pioneiro e colonizador que tomava conta de Goiás a partir de meados do século XIX mas que, sob o governo moderno de Juscelino Kubitschek (1956-1960) ainda se encaixava perfeitamente na filosofia do seu conhecidíssimo Plano de Metas: integração do território nacional a partir de um marco de referência, que foi Brasília, e que, dentre outros objetivos (cf. Barreira, op. cit., p. 23),



www.observatoriogeogoias.com.br

visava à consolidação de uma extensa periferia para produzir excedentes e matérias-primas e consumir produtos industrializados, bem como absorver contingentes migratórios procedentes de outras regiões do Brasil (Nordeste Minas Gerais, sobretudo). Sua consolidação deu-se nos anos 1970, à mesma época da fracassada tentativa de “colonizar” a Amazônia, sob a ideologia do “milagre brasileiro”, e tendo como ponta-de-lança obras tão faraônicas quanto inúteis, como a inacabada rodovia chamada “Transamazônica”.

O PAPEL DAS ESTRADAS NA CIRCULAÇÃO, POVOAMENTO E URBANIZAÇÃO DO TERRITÓRIO GOIANO-TOCANTINENSE

Em Goiás-Tocantins, ilhado por muito tempo no coração do Brasil, principalmente pelas grandes distâncias que os separavam do resto do Brasil, nenhum outro fenômeno humano, repito, provocou tantas mudanças na paisagem geográfica, inclusive no comportamento social das pessoas, quanto os caminhos, os antigos e, principalmente, os atuais. Como elemento de suporte de ocupação do espaço, as estradas têm muitas funções, e uma delas, senão a principal, é assegurar a circulação, que, para Braudel (op. cit., v. III, p. 208), “é o conjunto dos movimentos econômicos que o funcionamento de toda sociedade implica, aqueles que ela naturalmente assegura, aqueles que ela se esforça para promover, ainda que só consiga fazê-lo pela metade. Cada sociedade cede ao movimento, adapta-se a ele”. E foi o que aconteceu com Goiás-Tocantins, porque, salvo engano, não acredito que haja no Brasil ma

outra região em que esse elemento essencial da circulação – os caminhos – tenha provocado tantas mudanças espaciais, sociais e econômicas como aqui provocou. Muitos dirão que, em São Paulo, no início do século XX, com a expansão da cultura do café em direção do noroeste, tendo o rio Tietê como guia, as ferrovias mudaram em pouco tempo a fisionomia natural e humana de uma região como jamais se viu em tempo algum e em parte alguma do Brasil. Mas a ferrovia é uma via de circulação mais rígida, menos maleável que a rodovia. Uma vez implantada, ela raramente muda de lugar. Ao contrário, por ser mais maleável e de construção mais rápida, a rodovia, como no corpo humano fazem as veias e capilares, se insinuam e se infiltram por todo lugar, mudando rapidamente de rumo, de extensão e de velocidade. Elas são o símbolo da mobilidade espacial, logo, da circulação, por excelência. Observando-se atentamente os mapas do Brasil e de Goiás-Tocantins sobre



www.observatoriogeogoiias.com.br

os caminhos de ontem e de hoje, podemos constatar que, qualquer que seja a direção tomada rumo ao interior do país, o ponto de convergência e bifurcação dos caminhos está situado no território goiano-tocantinense.

Primeiramente, foram os caminhos coloniais que deram início às transformações espaciais que não mais cessariam de acontecer. Depois, já no século XX, foram as chamadas rodovias de integração nacional e regional – BR-153, BR-020, BR-060, GO-118, GO-164, para citar apenas algumas delas – que vieram de vez provocar a mais espetacular revolução na vida econômica e

social do território goiano-tocantinense que se tem notícia. De todas elas, na segunda metade do século XX, a mais influente e a que maiores impactos e mudanças sociais provocou no campo e na cidade, principalmente no atual território tocantinense, foi a BR-153 (antes batizada de BR-14 ou “Transbrasiliana”). Muitas cidades goianas nasceram influenciadas por ela – Professor Jamil, Goianápolis, Terezópolis de Goiás, Rianápolis, Nova Glória, São Luiz do Norte, Mara Rosa, Santa Tereza de Goiás. Outras teriam parado no tempo e no espaço não fosse a sua passagem – Jaraguá, Uruaçu, Porangatu. No Tocantins, a BR-153 é mais que espinha dorsal que dá sustentação e viabilidade econômica e social ao seu território, porque ela é causa direta do seu desenvolvimento e crescimento urbano e até mesmo da criação do estado. Podemos afirmar sem nenhum constrangimento que o Estado do Tocantins

é “filho” da “Belém-Brasília”. Sem ela, o estado, hoje, não passaria de um imenso território mesopotâmico, em sua maior parte situado entre os rios Araguaia e Tocantins, isolado do sul do país e sem saída para o norte, a não ser por água, como antigamente. O estado do Tocantins é uma dádiva da grande rodovia, porque praticamente não há cidade que não tenha nascido de seu “ventre” ou que não tenha recebido as influências e os impactos econômicos, sociais e ambientais decorrentes de sua abertura e passagem: Talismã, Alvorada do Tocantins, Figueirópolis, Cariri do Tocantins, Gurupi, Aliança do Tocantins, Fátima, Oliveira de Fátima, Nova Rosalândia, Pug Mil, Barrolândia, Miranorte do Tocantins, Rio dos Bois, Fortaleza do Tabocão, Crixás do Tocantins, Guaraí, Presidente Kennedy, Brasilândia do Tocantins, Colinas do Tocantins, Nova Olinda, Wanderlândia, Palmeiras do Tocantins (ex-Mosquito), Darcinópolis, Aguiarnópolis, e muitas outras que continuam a surgir quase todos os dias. Como aconteceu em Goiás, aqui também ela tirou do isolamento e da inércia cidades importantes, como: Paraíso do Tocantins, Araguaína e,



www.observatoriogeogoiias.com.br

um pouco mais afastadas do seu eixo, Porto Nacional, Cristalândia, Pium, Miracema do Tocantins, Tocantiniópolis. Aliás, a BR-153 “acordou” de uma vez por todas esse imenso espaço vazio e sem quase nenhuma mobilidade espacial, que era até à sua chegada, o atual Estado do Tocantins.

Confira isto no mapa que mostra as cidades nascidas das rodovias e da ferrovia. Outras importantes rodovias nacionais e regionais também contribuíram para o nascimento de cidades, como, por exemplo: a BR-060 (também chamada de “Brasília-Cuiabá”), “mãe” de Santo Antônio da Barra, Indiara, Acreúna e Alexânia, por exemplo; a BR-020 (“Brasília-Fortaleza”), que gerou Alvorada do Norte e Simolândia, todas em Goiás; a GO-164 (“Estrada do Boi”), ao longo da qual surgiram, ou foram reanimadas, Faina, Araguapaz, Mozarlândia, Nova Crixás, Novo Mundo de Goiás, São Miguel do Araguaia e, um pouco mais distante do seu eixo, Novo Planalto.

A FERROVIA

O que falar da ferrovia, também um caminho, uma estrada, de particularidade toda especial? Bem, a ferrovia, como a navegação no Araguaia, por exemplo, tem uma história em Goiás-Tocantins tão traumática como revolucionária. Traumática, porque enfrentou por parte das oligarquias regionais conservadoras toda sorte de preconceito e boicote. Elas tinham medo da modernidade. Sobre esse assunto, o professor Barsanufu Gomide Borges (op. cit.) é enfático: “os coronéis, contrários a qualquer tipo de mudança de caráter progressista não queriam a estrada de ferro, pois ela representaria uma força nova na transformação que poderia ameaçar o poder por eles constituídos”. E foi isto o que mais emperrou a sua construção. Por outro lado, há que se levar também em conta o papel que já desempenhava, nas primeiras décadas do século XX, o caminhão varando sem medo os caminhos abertos sobre os chapadões goiano-tocantinenses. Na verdade, difundiu-se uma autêntica “ideologia do caminhão” em desfavor da ferrovia – mais versátil, mais esperto, mais isso, mais aquilo que o trem de ferro. A crise, na época, atravessada pelos caminhos de ferro europeus, e a falta crônica de verbas públicas para sua construção, acabou por jogar água na fervura. A ferrovia, então, empacou e levou mais de meio século para atravessar o rio Paranaíba e chegar a Anápolis (1935), então o principal centro urbano comercial e econômico de Goiás, num percurso de pouco mais de 300 km. Em Goiânia só



www.observatoriogeogoiias.com.br

chegou em 1952. Consultando alguns mapas do final do século XIX, constatamos que a verdadeira “Transbrasiliana” projetada naquela época não era uma rodovia, mas sim a imensa ferrovia que deveria unir o Sul ao Oeste e ao Norte do Brasil, passando, em Goiás-Tocantins, por antigos arraiais do ouro, como Pirenópolis, Cavalcante, Arraias, Natividade em direção a Belém do Pará. Para o Oeste, ela deveria servir a antiga capital, cidade de Goiás e, atravessando o rio Araguaia à altura de Aruanã, então chamada de Leopoldina, chegar à cidade de Cuiabá. Mas tudo isto não passou de uma imitação, no papel, do que foram as grandes ferrovias européias e norte-americanas.

Não obstante tantos tropeços, a ferrovia, assim como as rodovias de que falamos, também chegou e mudou, literalmente, quase tudo de lugar. Antes do triunfo definitivo do caminhão e da revolução que ele introduziu nos transportes, observa o Borges (op. cit.), “a ferrovia foi o primeiro meio de transporte e comunicação modernos [...] servindo como via de integração da economia regional nos quadros da economia capitalista em expansão no país”. Como a rodovia, ela deu à luz a muitas cidades goianas – Anhangüera, Cumari, Ouvidor, Goiandira, Urutaí, Pires do Rio, Vianópolis, Leopoldo de Bulhões, Bonfinópolis, Senador Canedo – e reanimou muitas outras – Catalão, Ipameri, Orizona, Silvânia e, logicamente, realçou o papel de Anápolis como centro polarizador de todo o Sul-Sudeste de Goiás. Porém, como se sabe, o seu papel transformador e modernizador durou pouco mais de meio século, pois, hoje, a antiga Viação Férrea Centro-Oeste (VFCO) não passa de um caminho de ferro arcaico e ultrapassado quase sem nenhuma serventia para os fins que ela foi construída: integrar em todos os sentidos o Centro-Oeste do Brasil, principalmente o Sul-Sudeste de Goiás, à região core da Nação representadas pelas duas grandes metrópoles nacionais – Rio de Janeiro e São Paulo. É com um certo ar de nostalgia, mas também de bom senso, que vemos hoje o esforço do governo de Goiás em fazer reviver o papel da antiga ferrovia como meio de comunicação e de transporte de passageiros. Várias de suas estações estão sendo recuperadas arquitetonicamente e tombadas como patrimônio histórico e cultural da sociedade. Seu novo papel não será mais o de abrir o espaço à saga colonizadora que caracterizou a ocupação do Sudeste de Goiás no início do século XX, mas o de revitalizar um dos setores da economia mais em voga atualmente: o turismo. Parece que os velhos trilhos vão ver de novo neles trafegar os velhos vagões de passageiros em viagens que parecem uma volta ao tempo.



www.observatoriogeogoiias.com.br

No estado do Tocantins, os reflexos da ferrovia foram quase imperceptíveis, senão nulos, porque, àquela época, a região como um todo não passava ainda de um imenso território praticamente isolado do resto do antigo estado de Goiás e do Brasil, segundo pudemos constatar há pouco. Aqui, naquela altura dos acontecimentos, as vias de comunicação mais importantes – e sob muitos aspectos, as únicas – ainda eram os rios. Mas, dado que o sonho de se ter uma autêntica espinha dorsal de ferro – dando mais mobilidade espacial e viabilidade econômica ao território goiano-tocantinense – está em vias de ser realizado com a construção da ferrovia Norte-Sul, ainda não se perdeu a esperança de se ver concretizado o antigo projeto da verdadeira “Transbrasiliana” a que me referi no parágrafo anterior.

CONCLUSÃO

Para concluir, uma coisa é certa e irrefutável: os caminhos pioneiros de ontem são as rodovias modernas de hoje. Se não se superpõem totalmente, como se imaginava que assim fosse, isto tem uma explicação óbvia: nada é definitivo e permanente em se tratando da ação dos homens. Os caminhos antigos refletem na paisagem geográfica as realidades e possibilidades políticas e sócio-econômicas de uma época. Pelo menos é assim que se pensa. Indecisos, quase aleatórios, esses caminhos seguiam mais a intuição e o conhecimento prático dos primeiros desbravadores que a ação planejada que requer uma obra definitiva moderna. Tinham, entretanto, esses pioneiros uma certeza: num território tão continental como o nosso, os caminhos certamente levariam à descoberta de algum tesouro escondido, ou pelo menos ao alargamento dos horizontes, tão a gosto dos bandeirantes e aventureiros e da geopolítica portuguesa do século XVIII. De fortuito, aliás, quase nada houve, senão que rumo tomar. Tomaram primeiro os caminhos das águas, que têm começo e fim. Depois, por terra, foram levados a outras águas, fechando o périplo e descobrindo que do coração do continente uma imensa rede de caminhos fluviais se dispersava para todas as direções do território brasileiro. Estava, assim, descoberta a vocação geopolítica do Planalto Central. A construção de capitais modernas – primeiro Goiânia, e depois Brasília e Palmas –, apenas corrobora essa vocação. Os caminhos das águas são, porém, mais difíceis de ser domados. Têm também



www.observatoriogeogoiias.com.br

suas limitações, e uma delas é não mudar de rumo segundo o desejo de quem o percorre. A correnteza impõe ao viajante apenas duas únicas direções: ou buscar as nascentes, onde ela tem início, ou o mar, onde ela “morre” em definitivo.

Por seu lado, os caminhos terrestre, os mais universais dos sistemas de comunicação, oferecem aos indivíduos uma outra possibilidade: romper as disparidades e discontinuidades do espaço, pois os caminhos atravessam vales, contornam dificuldades do relevo, furam matas e florestas. São maleáveis, levam aos lugares em que se quer chegar. Se adaptam ao meio natural e mudam de rumo e traçado quando se quer e se deseja. Foi assim que aconteceu no início: de simples trilhas evoluíram para uma autêntica rede de comunicações, órgão de comando do território e instrumento de intercâmbio, fruto da mobilidade dos homens e da rede de relações que se estabeleceu e se desenvolveu no espaço.

O QUE FALAR DAS HIDROVIAS?

Ao falarmos de problemas, sejam eles políticos, administrativos ou de ordem técnica, somos sempre tentados, quando tese e antítese não dão respostas satisfatórias às questões levantadas, a procurar uma terceira via. Com relação às vias de comunicação, a terceira via é a hidrovia, conforme nos mostra Braudel (op. cit., v. III, p. 218-219): “se a grande via é a primeira via de circulação e a estrada de ferro é a segunda, prioritária, [...] a terceira é a hidrovia [...] Se os historiadores ressuscitam os rios, tão agitados nos dias de hoje, isto acontece porque ressuscitá-los significa reencontrar a vida de outrora, o seu encanto, mas também o pavoroso trabalho dos homens”. O caminho das águas sempre exerceu um fascínio sobre os indivíduos, principalmente o que consiste em saber para onde eles vão e onde eles terminam. Em Goiás-Tocantins, no início, ele teve um papel fundamental na exploração e ocupação inicial do nosso território, pois é daqui que se dispersam para o norte, o sul e o leste as águas que vão formar três das grandes bacias hidrográficas brasileiras – a Tocantínia, que se integra à Amazônica na baía de Marajó, a Paranaica, que com outros grandes rios forma a bacia Platina, e a Sanfranciscana, engrossada pelos rios Preto e Urucuia, cujas nascentes se situam nas proximidades da cidade de Formosa. Há, então, uma magia no caminho das águas goiano-tocantinenses, porque ele leva os homens para os planaltos, para as planícies e para o mar, passando pelo sertão. As águas são, por



www.observatoriogeogoiias.com.br

assim dizer, o caminho da esperança, de vida, de riqueza, da alegria, quando elas são abundantes, e da tristeza, quando elas secam. As águas correm – todas – para o mar e depois voltam para realimentar os mesmos rios e caminhos fluviais que elas mesmas criaram. Pelas encostas acima, esses caminhos levam até às fontes de onde brotam as águas para, num ciclo quase eterno, pelas mesmas encostas abaixo, retornarem ao mesmo grande mar. Nesse seu retorno, regam tudo: o fundo do vale, a alma dos homens, a terra e a tudo dão vida e a todos ensinam o caminho da fortuna e da sabedoria. Isto me traz à lembrança os versos de não sei quem – creio que de Goeth – implorando com insistência: “não impeçam que (as águas) escurram no leito que elas cavaram... É desse leito que elas alimentam tudo ao seu redor. A riqueza maior não é o ouro ou o diamante que elas escondem; tudo isso é efêmero e fugaz...” Quando as águas não correm mais livremente pelas encostas, de onde descem quase enfurecidas em busca do leito reparador do cansaço, os caminhos de vida e esperança também deixarão de existir. As águas secam e partem ao meio a alma e o corpo de cada um de nós. Sem o caminho das águas não há magia e nem esperança. Só há tristeza, que pode ser maior que a alegria. Os nossos caminhos sempre foram os caminhos das águas, os caminhos da vida de cada um, rumo ao destino que não tem desvio: o vale verdejante ou a pradaria monótona que elas alegram. Somos, todos nós, filhos das águas. Se as maltratamos, não passamos de filhos da outra. Viemos das águas, fontes primeiras de toda forma de vida. Vamos todos banhar e viver nessa fonte que tem todas as cores, principalmente o verde da vida. Parece não ter sido essa a motivação que moveram autoridades e empreendedores a ressuscitar recentemente o caminho das águas ao retomarem o tema “navegação”, principalmente do Araguaia-Rio das Mortes-Tocantins. Evidentemente, os rios têm outra serventia que a de simplesmente servir de deleite para os seus ribeirinhos, pescadores e turistas. Porém, em se tratando de navegação, essa terceira via tem de ser tratada com muito cuidado. Primeiro, tanto rios quanto canais têm de ser adaptados ao uso ao serem construídos, reconstruídos e retificados. É esse o grande problema das hidrovias. Demanda tempo e muito dinheiro. Uma hidrovia nunca pára de ser reconstruída.

Em Goiás e Tocantins, as hidrovias, principalmente a do Araguaia, se constituíram em uma verdadeira obsessão tanto de governantes quanto de alguns governados, principalmente os grandes empresários, interessados apenas na realização de obras gigantescas de grande impacto político e financeiro, mas de pouca, ou quase



www.observatoriogeogoiias.com.br

nenhuma, serventia para a parte mais interessada: as populações pertinentes. Ora, histórica e teimosamente, parecia que, em Goiás-Tocantins, só havia um rio em que a navegação fluvial era possível e plausível – o rio Araguaia. Na verdade, foram duzentos anos ou mais de obstinação, durante os quais só se conheceu um lapso curto de tempo – vinte anos – de felicidade, quando, em 1868, Couto de Magalhães, então Presidente da Província do Mato Grosso, inaugurou a navegação a vapor no Araguaia. Ao iniciar a República, iniciava também o seu declínio, “sem que ela conseguisse integrar Goiás ao litoral”, segundo nos mostrou, com um certo ar de decepção, a professora Dalísia Martins Doles em seu trabalho pioneiro sobre o assunto. No mais das vezes, o fracasso do empreendimento só vinha confirmar o que acreditamos ser uma visão distorcida, senão obtusa, da questão: em vez de se procurar adaptar os engenhos – os vapores e embarcações – às possibilidades naturais de navegabilidade do rio Araguaia, teimou-se em fazê-lo aceitar as máquinas que não combinavam com a sua geografia. Assim, em vez de se refletir sobre a adaptação das embarcações às condições naturais de navegabilidade do grande rio, propôs-se a “endireitá-lo” com obras de infraestrutura que, mesmo hoje, são muito difíceis de serem realizadas, como, por exemplo, abertura de canais secundários, desviando-se parte do leito natural, construção de eclusas, dragagem de canais etc. Fracassou tudo e o assunto “navegação a vapor” caiu por muito tempo no esquecimento dos goiano-tocantinenses, deixando para o Araguaia o papel que ele mais sabe desempenhar: o de ser o nosso mais belo cartão postal. É muito mais sábio e sensato, pois o Araguaia e sua imensa planície inundável, principalmente a parte ocupada pela originalíssima Ilha do Bananal, têm equilíbrio ecológico inteiramente dependente das condições naturais do seu meio ambiente circundante. Qualquer modificação nesse meio frágil – represas, estradas, canais, dragagens, eclusas – terá como consequência imediata o desaparecimento daquele ecossistema original ainda em plena formação e evolução. Lembramos, enfim, que embarcações menores – canoas, igarités, balsas – nunca haviam deixado de circular não só no rio Araguaia, como também em outros rios importantes, como o Tocantins, Paranã, Vermelho, Maranhão, Paranaíba, dos Bois, do Peixe e outros rios goiano-tocantinenses.

Porém não satisfeitos com relação a essa questão, de tempos em tempos o assunto “navegação”, agora rebatizado de Hidrovia do Araguaia-Tocantins-Rio das Mortes”, volta à baila com ares de modernidade e com mensagens, para muitos enganosas, de que, por exemplo, ela seria o caminho mais curto para a revitalização da economia não



www.observatoriogeogoiias.com.br

só goiano-tocantinense, como também matogrossense, paraense e até maranhense. Pelo menos é o que deixa transparecer os arrazoados contidos no Plano Plurianual 2000-2003 da Presidência da República, batizado de “Avança Brasil”, segundo o qual a hidrovía tem por objetivo “criar uma via fluvial de transporte de cargas, para reduzir o custo de exportação de grãos do centro do Brasil para os mercados externos, e estimular a expansão da fronteira agrícola nos cerrados e a oferta de grãos”. Veremos mais adiante que, mesmo sob o argumento puramente econômico, a hidrovía é desaconselhável, porque muito afastada do que chamei de “polígono da soja” – que produz os grãos nobres para o mercado externo –, situado em volta das cabeceiras do Rio Araguaia, nos estados de Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Este é um dos lados enganosos da questão. O outro, bem mais grave, é o que revela um estudo realizado por inúmeras organizações governamentais e não-governamentais (Fundação Centro-Brasileiro de Apoio e Referência Cultural – EBRAC –, Instituto Sócio-ambiental – ISA –, o Fundo Mundial para a Natureza – WWF –, a Rede Internacional de Rios – IRN –, o Simpósio Ambientalista Brasileiro do Cerrado, Rios Vivos e Rede do Cerrado, dentre outros), segundo as quais a hidrovía “é inviável sob todos de vista”, porque trará enormes prejuízos ao meio ambiente e às populações ribeirinhas, urbanas e indígenas dos estados de Goiás, Mato Grosso, Tocantins, Maranhão e Pará, conforme relata a jornalista Fabrícia Hamu em matéria publicada no jornal O POPULAR em 19 de março de 2000 sob o título “Estudo conclui que hidrovía é inviável”. Muitos são os prejuízos apontados pelos órgãos contrários à obra, dentre os quais o mais grave de todos é sem dúvida a irreversibilidade dos danos que ela causará ao meio ambiente natural, social e cultural de uma das regiões mais sensíveis à ação antrópica desenfreada, que é, principalmente, a do Vale do Araguaia. Os argumentos dos que pensam que a hidrovía será realmente a redenção da economia do Centro-Oeste são aparentemente válidos, pois o Brasil em Geral, e o Centro-Oeste em particular, dispõem do que poucos países e regiões têm: rios em abundância e poucos explorados economicamente. Porém, analisando o mapa da bacia do rio Araguaia e a hidrovía “Paranaíba-Paraná-Tietê”, aqui exibido, uma primeira observação nos parece óbvia: não fossem as grandes barragens construídas ao longo dos rios da bacia do Paraná (Emborcação, Itumbiara, Cachoeira Dourada, São Simão, Promissão, Itaipu, dentre outras), dificilmente se poderia implantar uma hidrovía como essa. Ora, a não ser na Amazônia, em que os rios representam a parte fundamental das comunicações e interligações entre as



www.observatoriogeogoiias.com.br

diferentes localidades povoadas, o Brasil tem pouca tradição nesse campo, se comparado ao que representaram para a Europa, no século XIX, os grandes canais de navegação abertos, interligando importantes rios, como o Reno, o Volga, o Ródano e o Elba. Mas, por aqui, as barragens existem. Foram construídas para gerar eletricidade, e águas que tocam turbinas também tocam barcos graneleiros ou de passageiros. O Araguaia, por exemplo, não comportaria barragem alguma como essas da bacia do Paraná. Além do mais, para que uma hidrovia triunfe, há também que existir uma outra série elementos de apoio logístico, além da hidrografia propriamente dita: portos, cidades cabeça-de-navegação, rede viária e/ou ferroviária etc. Isto a hidrovia “Paranaíba-Paraná-Tietê” tem, inclusive um porto marítimo que a coloca voltada para o mercado exterior, o porto de Santos, com quem ela se comunica através de um sistema rodo-ferroviário já existente. Além do mais, essa hidrovia articula a mais rica região produtora de grãos de Goiás – o Sudoeste Goiano – , do Mato Grosso – o seu sudeste – e do Mato Grosso do Sul com o mercado mais rico e dinâmico do Brasil: São Paulo e seu imenso parque industrial. Não tem como não dar certo, porque, fato importante, essa hidrovia é auto-sustentável e bastante lucrativa, já que, praticamente, não mais requer obras de engenharia para torná-la francamente navegável.

Com relação apenas ao Rio Araguaia, que constitui a espinha dorsal dessa pretendida hidrovia, uma observação fundamental: como é que se quer fazer do Araguaia uma hidrovia lucrativa se ele corta de norte a sul uma das regiões mais pobres em cidades e em cultivo de grãos dos estados de Goiás, Mato Grosso, Tocantins e Pará, que é a sua grande peneplanície de vocação econômica voltada quase que unicamente para a pecuária moderna praticada sobre grandes propriedades – as S.A do campo? Não há, ao longo desse rio, nenhuma cidade com infraestrutura portuária e com população e produção industrial capazes de, pelo menos por este lado da economia, justificar a sua construção. Aliás, em todo o território banhado pelo Araguaia e seus afluentes, tanto do lado goiano-tocantinense, como dos lado matogrossense e paraense, não há nenhum grande centro urbano abrigando parque industrial expressivo, exceto, talvez, Marabá, servido pela ferrovia Carajás, que leva o minério de ferro para o porto de Itaqui, em São Luís do Maranhão. No vale do Araguaia, as cidades são poucas e pequenas e os centros produtores de grãos, que parece ser o argumento maior para a viabilidade econômica da hidrovia, estão bem longe das margens do grande rio. Literalmente, tanto de um lado como de outro de toda essa vasta peneplanície – que começa nas proximidades da cidade goiana de Baliza e termina no



www.observatoriogeogoiias.com.br

“Bico do Papagaio”, no Tocantins –, não há praticamente um palmo sequer de terras que seja propício à produção de grãos. Ali tudo gira em torno do boi. Transportar bois em hidrovias nunca foi tradição e nem é viável economicamente, pois tocar as boiadas nas estradas ou transportá-las em jamantas boiadeiras é mais econômico, mais cômodo e certamente mais rápido. Repito: os municípios

produtores de soja, de onde seriam escoados os seus grãos para os centros de consumo e para os portos de embarque voltados para o mercado internacional, situam-se em volta das cabeceiras do rio Araguaia – Mineiros, Chapadão do Céu, Rio Verde, Doverlândia, Serranópolis, em Goiás, e Rondonópolis, Alto Araguaia, Taquari, e Chapadão do Sul, dentre outras, no Mato Grosso e no Mato Grosso do Sul –, logo, muito distantes de um possível porto final de embarque e desembarque que uma hidrovia requer. Por esses aspectos práticos, pelo fato de a hidrovia atravessar uma região de vocação quase que exclusivamente pastoril, e que só produz alguns grãos de arroz, feijão e milho como produtos de subsistência em algumas poucas fazendas ainda tradicionais, a construção de uma hidrovia no Araguaia, além de ser inviável economicamente, só traz prejuízos para todo mundo: para a sua população ribeirinha, para as pequenas cidades de vocação turística pouco explorada, para as populações indígenas remanescentes que ainda existem às margens do grande rio – que dele dependem para sua sobrevivência – e, principalmente, para o meio ambiente que o circunda e o alimenta. Aliás, para cumprir o papel que se requer de um projeto dessa natureza, nada melhor que uma ferrovia, cujo traçado obedece às necessidades do empreendimento e não é tão imposto pela natureza, como é o caso de uma hidrovia. Parece que isto já existe, pois a Ferronorte já está em grande parte implantada bem no coração da região produtora, longe da peneplanície do Araguaia, cujos trilhos vão aos principais pontos de embarque do produto, que daí viajam para o seu destino final, os centros industriais de processamento dos grãos e os portos voltados para o mercado externo. No extremo norte da região, a Estrada de Ferro Carajás já é uma via de transporte não apenas de minérios, mas também de cargas e passageiros consolidada. A Ferrovia Norte-Sul, em construção, complementar essa malha de transporte terrestre e, do ponto de vista econômica, cumpriria com muito mais rapidez e economia, e com muito mais benefício social para a população regional, o papel que se requer do Araguaia como hidrovia. Do ponto de vista puramente técnico, a manutenção e conservação de uma ferrovia é muito menos onerosa que o de uma hidrovia em um rio que somente agora está



www.observatoriogeogoiias.com.br

caminhando para a sua maturidade. Como se sabe, o Araguaia tem, na maior parte dos seus quase dois mil quilômetros, leito ainda indefinido, o que exigiria, em caso de transformá-lo em hidrovia, correções, dragagens e obras de engenharia todos os anos, tudo isto a custos incalculáveis, que a tornaria antieconômica enquanto via de navegação para embarcações graneleiras e de transportes de cargas e passageiros. E o que falar dos prejuízos irreversíveis e impagáveis para o seu meio ambiente? É melhor deixar o Araguaia com a sua malemolência, porque é assim que ele há muito tempo faz parte do imaginário de todos nós como o nosso mais importante cartão-postal.

OUTRAS REFLEXÕES DE BRAUDEL

INDÚSTRIA E INDUSTRIALIZAÇÃO – Com a indústria e a industrialização, eis-nos sem dúvida face a problemas novos. Entretanto, eles evocam, curiosamente, outros que já encontrávamos ao tratar da circulação. Tudo se passa, na verdade, como se houvessem existido pelo menos indústrias: a grande, que é por excelência mutação, resultado, milagre, evolução, futuro, produção de massa – superestrutura –, a pequena, espalhada pelo conjunto do território, por muito tempo majoritária, espécie de epidemia tenaz, infraestrutura difusa à qual é necessário acrescentar a massa dos infinitamente pequenos: os artesãos independentes das cidades e do campo (v. III, p. 243).

Indústria (do latim indo, dentro de, e strure, construir) significou durante muito tempo : habilidade de se fazer algo, invenção, savoir-faire e, por extensão, ofício. A palavra somente ganhará o seu sentido corrente no século XVIII [...] Para complicar tudo, a palavra indústria, no século XIX, tendeu a designar toda produção, seja qual for o seu volume ou especificidade – indústria agrícola, indústria vitícola, indústria comercial, indústria interna – e das relações necessárias dessas indústrias entre si (v. III, p. 244).

A indústria não é um mundo em si mesmo, com sua lógica própria, mas uma atividade no seio da imensa vida econômica que a encerra. É necessário que a economia progrida, que a demanda se torne mercado regular, que se instale uma técnica nova, para que a indústria mude sua marcha e se modifique (v. III, p. 249).

Não há sucessão regular; portanto, a regra fundamental é forçosamente a coexistência: as grandes, as médias e as pequenas indústrias devem viver juntas. Ontem e hoje, nada mudou: ou coexistem ou desaparecem. Em torno das firmas poderosas, mesmo



www.observatoriogeogoiias.com.br

as multinacionais, trabalham séries de sub-contratadas, de pequenas e médias empresas que dela dependem. Há muitas razões para isso: peso da hierarquia, as vantagens da diferença nos preços de custo, da diferença entre os salários e a renda (III, p. 249)

O ARTESÃO. Inicialmente, não foi sedentarizado, enraizado, domiciliado em sua oficina. Foi itinerante, um dia aqui e outro ali, sempre prestes ou forçado a levantar acampamento [...], vão e vêm como pássaros viajantes [...] Na falta daquilo que hoje chamaríamos de pleno emprego, iam de praça em praça alugar seus serviços esporádicos, esses ambulantes permitem imaginar as raízes mais distantes de um passado “pré-industrial” (v. III, p. 249-250).

CENTRO E PERIFERIA. Tudo continua como d’antes – O centro envia suas encomendas e modelos a serem fabricados em países pobres e depois recebe o produto para ser consumido pelo mercado rico. O operário explorado está a distância, mas o sistema não é idêntico? A mão-de-obra é demitida e readmitida sem vínculos sindicais, e seus salários são medíocres [...] Tudo isso favorece diabolicamente o empresário, afeito a seduzir um capitalismo industrial dos dias de hoje que, sem o saber, continua sendo desse modo muito antiquado (v. III, p. 254).

A INDÚSTRIA. A grande indústria é, antes de tudo, resultado das inovações técnicas, da implantação de novas fontes de energia, das necessidades que determinam o seu desenvolvimento, e para cujo aumento ela própria contribui. Hoje em dia os foguetes, lançados longe da Terra, dispõem de vários motores, que entram em funcionamento um após o outro. Essa sucessão comanda o seu movimento. O mesmo acontece com a industrialização. Ela necessitou de motores utilizados um após o outro, mas evidentemente com longos intervalos. Mesmo nos dias atuais, a industrialização não depende do instantâneo (v. III, p. 259).

Lei de Walter Hoffmann: toda indústria, quaisquer que sejam seu lugar e seu objeto (acrescentaria, sua época) descreve a partir do seu renascimento e até sua paralisação uma curva grosso modo parabólica, ou seja, uma ascensão relativamente rápida, um teto determinado no tempo e um declínio, que pode ser vertical (v. III, p. 271)... Há brevidade, evidentemente relativa, da indústria..., ela vem testemunhar à sua maneira que o homem somente apreende o tempo curto; o tempo longo, e principalmente o muito longo, lhe escapa (v. III, p. 272).



www.observatoriogeogoiias.com.br

O COMÉRCIO – Mas o banco, afinal de contas, não é o comércio do dinheiro? (v. III, p. 279). Lei de William Petty (inglês, 1623-1687-): “Ganha-se mais pela indústria do que pela agricultura, e mais pelo comércio que pela indústria”. É claro que o lucro tem evidentemente o seu papel. E a divisão do trabalho tampouco é assim tão neutra quanto fazem crer alguns: ela cria, distingue níveis, valoriza uns, deprecia outros. Talvez mesmo ela nasça, em verdade, da disparidade das velocidades em presença. E talvez também exista uma hierarquia, um peso dos números: o mundo camponês ultrapassa de muito a população do ofício, e esta é mais numerosa do que o conjunto de mercadores e de pessoas a seu serviço; esta última categoria, por sua vez, ultrapassa o mundo relativamente restrito dos banqueiros. O progresso econômico agiria na razão inversa da massa de homens que mobiliza (v. III, p. 279-280).

Gostaria apenas, de passagem, de frisar que a indústria – ela sobretudo – está sob o impacto comercial. Se ela é filha, em suas investidas, das inovações técnicas, que são outras tantas rupturas, quebras e impulsos revolucionários, nem por isso deixa de estar na dependência de inovações mercantis. Inúmeros são os exemplos, que se constituem em provas irrefutáveis (v. III, p. 280). O comércio é criador, o comércio é mágico (III, p. 281).

Está fora de dúvida que a população com vocação mercantil não pára de crescer, o que é lógico com o aumento da população, dos excedentes agrícolas, da produção industrial e da atividade dos transportes (III, p. 282).

COMÉRCIO EXTERIOR – Paradoxalmente, na elaboração do capitalismo que anima, modela, se apropria dessa progressão, e dela se alimenta, o comércio exterior, tão inferiorizado por seu volume, seja prioritário, dominante (III, p. 285).

O comerciante é aquele que resiste ao mau tempo (III, p. 290).

O CAMINHO DO AÇÚCAR – Originária da planície indo-gangética, a cana-de-açúcar deslocou-se lentamente, passando por países tropicais e semi-tropicais. Chegou à China pelo Leste e pelo Oeste, atingiu a “zona tórrida” do Mediterrâneo, como diz Savary, autor de um dicionário do século XV, ou seja, a zona mais quente: o Egito, por volta do século X; depois as planícies litorâneas de Chipre. No século XV, esta ilha tem até os seus reis do açúcar, a nobre família veneziana dos Carnaro, grandes proprietários de plantações. Nesse inovador século XV, a cana instala-se na Sicília, em Valência, no vale dos Sons no Marrocos; a seguir, nas ilhas do Atlântico, na Madeira, nas Canárias, nas Ilhas do Cabo Verde, que são verdadeiras pré-Américas. Por fim, perto dos anos 1550, o litoral do Brasil,



www.observatoriogeogoiias.com.br

de Santos, ao Sul, até Recife, ao norte, enche-se de canaviais, de engenhos de açúcar, para moer cana e preparar o melaço, de senhores de engenho, senhores quase no sentido feudal do termo, e de escravos negros. Quando foram expulsos de sua colônia (os holandeses do Brasil), seguiu-se uma migração de proprietários e técnicos do açúcar, principalmente dos cristãos novos, que foram procurar fortuna em outras plagas. Alice Piffer Canabrava, em seu trabalho *A indústria de açúcar nas ilhas inglesas e francesas do mar das Antilhas (1697-1755)* (1946, datilografado), demonstrou, há tempo, que a fortuna açucareira das Antilhas foi o resultado dessa transferência de homens e de técnicas (III, p. 307).

O CAPITALISMO – É trabalho anterior acumulado e reintroduzido no processo de produção. Neste sentido, está presente em todos os setores da vida e, obrigatoriamente, em todas as épocas. Para Charles Gide (tio de André Gide), “o capital é tão antigo quanto o primeiro machado de pedra” [...] e o capitalismo, se coloca em jogo os capitalistas, nada mais é do que a mobilização dos capitais (III, p. 313).

Uma espécie de gravidade empurra a água e o dinheiro para fora dos seus leitos. Não há capitais mortos (III, p. 315). As regiões pobres, como diz um bom observador (em 1815 a respeito do Morvan) é que são muito mais ricas em dinheiro do que as regiões de grande cultura, pois a despeito de todas as máximas dos economistas modernos, é sempre nos lugares onde menos se dispõe de dinheiro que mais ele sobra (III, p. 319).

Segundo Turgot, citando Pierre Chaunu, a moeda foi o acelerador por excelência da comunicação, diria eu da circulação, ou melhor, da multiplicação das atividades econômicas (III, p. 322). A transformação das rendas do Estado em rendas particulares foi uma atividade exercida em todas as épocas... As colônias eram um meio de transformar o dinheiro público em dinheiro privado...É a colusão do capitalismo com o Estado, segundo alguns economistas sérios (III, p. 354).

CONCLUSÕES DE CONJUNTO

DIVERSIDADE E UNICIDADE – Sim, a França é diversa (e qual país que não é?) E sua diversidade é patente, durável, estrutural. Vauban já falava “da diversidade da terra de que todas as províncias do reino são compostas”. Michelet e Lucien Febvre o frisaram, por sua vez, e muitos outros juntamente com eles: uma diversidade que quebra, desune, opõe. Mas



www.observatoriogeogoiias.com.br

por que essa heterogeneidade, esse perpétuo saltitar, obsedante, do qual os franceses fazem de bom grado uma característica de seu país, mas que talvez se enganem ao julgá-la sem igual no mundo? Em 1982, na Universidade de Göttingen, eu falava sem remorsos dessa diversidade sem par entre mil outras, o que vem provar que, sem nos comover, tendemos a repetir as idéias correntes e a devotar sacrifícios às pretensões, ainda que inocentes, de nossos compatriotas. Iniciada a discussão, meus ouvintes exclamavam com insistência, e mesmo achando graça, que a Alemanha também era diversidade e forneciam as provas. De resto, eu já sabia disso, bem como do fato que também a Itália, a Espanha, a Polônia, a Inglaterra eram diversidades. Assim sendo, a explicação buscada, se é que ela existe, deveria sair do hexágono francês, mesmo que, afinal de contas, essas diversidades não tivessem a mesma intensidade em toda parte (III, p. 281-82).

Talvez as coisas tenham acontecido assim, na França e fora dela: sociedades humanas muito pequenas, comunidades pré-históricas restritas, apossaram-se deste ou daquele espaço – diverso ou não –, de preferência diverso, já que a diferenciação multiplica os recursos. A seguir o referido espaço se individualizou, adaptou-se ao número de homens, às ferramentas, aos meios e possibilidades de deslocamento de um grupo que, com o advento da agricultura, renuncia ao movimento contínuo e se enraíza, mas que tem que ir de suas casas às suas hortas, aos campos, e de lá retornar. Esse enraizamento, essa adaptação vêm fixar por um período de séculos as condições do hábitat, que nunca se afastará inteiramente desse primeiro delineamento. Também as árvores se enraízam por muito tempo. Acompanhando essa explicação verossímil, a economia teria decidido em primeira instância, e o espaço teria até sido dividido, na origem, segundo as regras de Von Thünen. Além do mais, esses grupos e espaços originais não estão fechados sobre si mesmos. Desde sempre, há aberturas que ligam o estreito espaço de terra ao mundo exterior. Em suma, o mundo de fora surpreende o de dentro, o qual, ainda que não circule amplamente fora do seu território, é obrigado a permanecer aberto, por pouco que seja. Assim se descarta a explicação do diverso baseado apenas na natureza, que está presente apenas como cenário. Esse modo, a economia é incluída uma segunda vez: ela intervém novamente porque nenhum grupo pode viver fechado em si mesmo, porque a diversidade atrai a diversidade, assim como a eletricidade positiva atrai a negativa [...] Mas a economia, por certo decisiva, não é o único fator em jogo. A sociabilidade, a necessidade do outro têm o seu papel. O camponês, no burgo ou na cidade, encontra a oportunidade para uma



www.observatoriogeogoiias.com.br

ruptura, uma (382) viagem, uma saída de uma vida na qual tantas e tantas vezes se está a sós consigo mesmo. Isto significa ir rumo ao ruído, às conversas, às novidades, à taberna onde se brinda com os amigos ocasionais. O problema é que não se detecta a sociabilidade tão facilmente quanto se detecta a pressão da economia. Ela é, em suma, mais discreta. Parece-me que se pode perceber-la melhor nos hábitos dispersos do que nos grandes vilarejos, ou, pelo menos, nos pequenos vilarejos, entre casas a uma distância razoável, ela é mais viva, mais necessária do que em outras partes. A unicidade da França começa nessas ligações elementares, nas quais o homem se afirma como animal social. Mas ele não faz lembrar nem a colméia nem o formigueiro. Estanca a meio caminho dessas soluções totalitárias (III, p. 383). (Esse Goiás-Tocantins dos séculos XVIII e XIX, e mesmo do início do século XX, era constituído de uma mal organizada e pequena rede de trocas, pois a cadeia arraial-vila-cidade não está ainda bem implantada. As trocas (na feira, no grande centro) são feitas à distância, demoravam. Com relação à expansão territorial do Brasil, ela só poderia ter sido feita, como realmente aconteceu, no sentido litoral-interior. Nada mais lógico e natural) Penso que o hábito de se queixar dos camponeses foi levado muito a sério pelos historiadores. Talvez eles tenham se entregado de corpo e alma a um miserabilismo de bom grado e de boa consciência (III, p. 387).

O drama do camponês tanto lá fora, como cá para nós é um só: antigamente, você podia se sair bem produzindo para si mesmo. Agora, há duplicatas vencendo a cada mês. Quando você começa, não pode parar. O trator, quando você acaba de pagar as prestações, só serve para ferro-velho. No fim das contas, você trabalha para o Banco (III, p. 388).

A LONGA DURAÇÃO – Sobre o sentido da “longa duração”, múltiplas imagens se oferecem para ajudar a explicação. O melhor seria evitá-las de uma vez por todas. Mas elas nos perseguem. Até mesmo a televisão oferece as suas contribuições: as fervilhantes e trágicas corredeiras do Zaire, as fantásticas descidas dos espeleólogos, os mergulhos submarinos... Mas, por favor, não falemos de “vagalhão” da história profunda. Eu pensaria muito mais numa enorme superfície de água quase estagnada, sobre a qual a navegação se instalasse com naturalidade. Mal ela se escoar, com a lentidão do trend secular, mas arrastando, de forma irresistível, tudo consigo: as leves barcas que são as nossas, e os navios dos orgulhosos pilotos da grande história. E é por essa razão que existe forçosamente continuidade de uma certa história lenta, permanência do semelhante,



www.observatoriogeogoiias.com.br

repetição monótona, reflexo fácil de se prever, porque sempre, ou quase sempre, é o mesmo III, p. 388).

Evidentemente, há quebras, rupturas, mas elas nunca são de magnitude tal que com elas a história possa ser cortada em dois. A história de longa duração é desse modo uma espécie de referência, em relação à qual todo destino não se julga, mas se situa e se explica. É a possibilidade, se eu não estiver enganado, de distinguir o essencial e o acessório. É tomar uma medida inabitual da França e com ela constituir o estofo da história. É aceder àquilo que pode ser a sua identidade. Afinal, ela torna a colocar, a um só tempo, todos os velhos problemas, esta história vinda de longe, e que ainda durante muito tempo irá se propagar por encostas que mal chegam a declives. Ela não limita (não digo suprime) a um só tempo a liberdade e a responsabilidade dos homens? Porque eles não fazem a História; é sobretudo a História que os faz, e com isto os inocenta (III, p. 389).