



A tradição e os costumes do mundo rural no Estado de Goiás, 1920-1940

Augusto César Carlos Amaral de Moura¹ (IC), Hamilton Afonso de Oliveira² (PQ)

¹ Bolsista de Iniciação Científica, UEG Campus Morrinhos

² Docente Ensino Superior, UEG Campus Morrinhos

[*hamilton.oliveira@ueg.br](mailto:hamilton.oliveira@ueg.br)

Resumo: O presente trabalho tem a pretensão de fazer uma caracterização de aspectos da vida cotidiana (a sociedade, cultura e economia) de Goiás de uma época e contexto em que o rural é que determinava os ritmos da vida que somente foi suplantado pelo urbano no final do século XX com a modernização do campo, urbanização e industrialização do Estado, especialmente, de atividades relacionadas ao agronegócio. A partir de informações dos censos, especialmente, econômico e agrícola pretende-se mostrar que o processo de ocupação e exploração do Cerrado, entre os anos de 1920 e 1940, apesar do relativo incremento de uma cultura e produção econômica para o mercado continuou sendo restrita e localizada à algumas regiões do Estado de Goiás. Pressupõe mostrar que provavelmente houve a ampliação das áreas de cultivo e pastagens no Estado de Goiás, mas continuava a ser de modo extensivo, sem o uso de novas tecnologias de preparo da terra e do cultivo. Se houve algum incremento este ficou restrito e muito pontual à algumas localidades, mas não generalizadas no território goiano.

Palavras-Chaves: Sociedade. Cultura. Economia. Goiás.

Introdução

As ferrovias foram consideradas como a maior conquista da primeira fase da Revolução Industrial. Responsáveis pelo crescimento das trocas comerciais e econômicas, facilitou o acesso da população urbana crescente a gêneros alimentícios e produtos industrializados e interligava os centros de produção distantes às localidades distantes em um mundo cada vez mais global e propagando novas ideias e culturas diferentes.

Nenhuma outra inovação tecnológica do século XIX repercutiu tanto sobre a humanidade como as ferrovias; nunca outra inovação revelou para o homem novecentista, de forma tão cabal, o poder e a velocidade de nova era. Mais surpreendente ainda foi a incomparável maturidade técnica, mesmo das primeiras ferrovias, cujos trens já desenvolviam até 60 milhas por hora (BORGES, p.17, 1990).

As ferrovias foram se espalhando pelo mundo e alcançando todos os continentes e era “o próprio triunfo do homem pela tecnologia”, pois foram responsáveis pelo crescimento das trocas comerciais e econômicas e facilitou o acesso da população urbana crescente a gêneros alimentícios e produtos industrializados e interligava os centros de produção distantes às localidades distantes em um mundo cada vez mais global e propagando novas ideias e culturas diferentes e “fecundam as civilizações umas pelas outras, e se realizam um alargamento progressivo do horizonte, nas sociedades mais afastadas dos focos de civilização” (BORGES, p. 18, 1990).

No Brasil e, em Goiás, não foi muito diferente o propósito das ferroviárias. Em Goiás, para as autoridades locais a materialização da interiorização de uma ferrovia representava a esperança civilizatória e de progresso, bem como, a possibilidade de



expansão de mercados e de uma ruptura definitiva do isolamento e atraso a que o estado de Goiás estava condenado.

Nesse contexto, o objetivo deste trabalho é mostrar a partir dos dados apresentados nos censos agrícolas de 1920 e 1940, que a Estrada de Ferro Goyaz, certamente, contribuiu para o avanço da fronteira agrícola em Goiás com a ampliação da área cultivada e das pastagens, assim como, pelo relativo crescimento demográfico alcançado no período com a incorporação de novas áreas à ocupação e colonização mais efetiva de território, mas sem grandes inovações tecnológicas na produção agrícola e pecuária. Pretende-se mostrar que a ferrovia foi importante pontapé inicial do processo de ocupação e exploração do Cerrado, contribuindo para um relativo incremento na produção econômica em Goiás, porém, este crescimento econômico ficou restrito e localizado à algumas cidades do estado.

Material e Métodos

Os resultados da presente pesquisa basearam-se em informações dos censos, especialmente, econômico e agrícola de 1920 e 1940, mas com enfoque tanto qualitativo quanto quantitativo por congregar aspectos econômicos, sociais, culturais e ambientais. O escopo da pesquisa se desdobrou a partir do processo metodológico a análise de conteúdo, mediante a qual os procedimentos foram sequenciados em três etapas: pré-análise (foi realizado o levantamento prévio de dados qualitativos e quantitativos); exploração do material (foi feita a análise bibliográfica e documental dos dados, bem como a estatística); e o tratamento dos resultados (elaboração de discussões a partir dos resultados). Além de informações dos censos agrícolas citados foram utilizados livros, artigos de jornais, artigos científicos e literatura com o objetivo de colher informações relevantes para a compreensão de aspectos da vida cotidiana agrária da sociedade goiana do período de 1920 a 1940.

Resultados e Discussão

Quando a Estrada de Ferro Goiás chegou a Goiás em 1913 já havia no mundo mais de um milhão de quilômetros de ferrovias somente nos Estados Unidos havia 280 mil e na Europa, cerca de 330 mil quilômetros de ferrovias (BORGES1990). “O Brasil saltou de 474 quilômetros de ferrovia construída em 1860 para mais de 26 mil em 1910” (OLIVEIRA, 2016, p. 33). Foi uma época de grande expansão exponencial das ferrovias no mundo e os investimentos no setor ferroviário havia se tornado um grande negócio, especialmente para os ingleses que



já enfrentava constantes ameaças de crises de acumulação, com fortes tendências de quedas nas taxas de lucros [...] O “boom” ferroviário proporcionou aos ingleses capitalistas, além das exportações de bilhões de libras em forma de empréstimos e investimentos diretos [...] a abertura de mercados para os bens de consumo manufaturados (BORGES, p.22, 1990).

As ferrovias contribuíram para o crescimento das exportações mundiais, segundo o historiador Eric Hobsbawm (2001) entre os anos de 1848 a 1875, o comércio mundial mais que quadruplicou

e a navegação mercante mundial, entre 1840 e 1870, passou de 10 para 16 milhões de toneladas, para dobrar nos quarenta anos seguintes, enquanto a rede ferroviária mundial passava de pouco mais de 200 mil quilômetros (1870), a mais de 1 milhão às vésperas da Primeira Guerra Mundial (HOBSBAWN, 2001, p.95).

Embora no Brasil a implantação do sistema ferroviário tenha sido mais tardiamente, a sua expansão, não foi diferente em relação ao que acontecia em outras regiões do mundo e contava diretamente dos investimentos do capital inglês que foi essencial na expansão das ferrovias pelo território brasileiro. As ferrovias foram responsáveis por várias mudanças econômicas, sociais e culturais dos lugares por onde passava e provocava grandes mudanças. No sudeste brasileiro, foi muito importante na expansão e o desenvolvimento da economia cafeeira que avançou pelo interior dos estados de São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro. Foi responsável pelo crescimento da produtividade e crescimento do volume das exportações via Porto de Santos que, “em 1900, foi de 2.230.913 toneladas exportadas; em 1920, foram exportadas 8.187.139 toneladas um crescimento médio de 12% ao ano” (A INFORMAÇÃO GOYANA, Vol. 9, N. 5, Ano 9, p.1038). Houve também o crescimento do

número de passageiros de 8.515.226 em 1900 subiu para 17.867.018 em 1920, um aumento médio anual de 20%. [...]” O valor do comércio internacional foi de £ 15.087.735 libras em 1900, chegou em 1924 a £ 76.023.223 libras, com o acréscimo anual de 17%. (A INFORMAÇÃO GOYANA, Vol. 9, N. 5, Ano 9, p.1038).

A expansão do sistema ferroviário brasileiro ocorreu em um momento de forte crescimento dos mercados mundiais e de incorporação de territórios no período que ficou conhecido, segundo o historiador inglês Eric Hobsbawm (2001), como a Era dos Impérios que foi o “momento em que o mundo começava a viver uma verdadeira corrida imperialista e disputa de fronteiras, espaços geográficos e domínio direto e indireto por meio do comércio e acordos de políticas de desenvolvimento com as principais economias **capitalistas** do globo” (OLIVEIRA, 2016, p.25. **Grifo nosso**). Expansão dos mercados que não deixava de estar associada

à ampliação da malha ferroviária no mundo, cujo objetivo era por um lado, o aumento dos mercados consumidores de produtos industrializados e, por outro,



de ampliação dos mercados fornecedores de matérias-primas em um período que a economia se tornava cada vez mais globalizada (OLIVEIRA; SANTOS; 2018, p.52).

Entretanto, devido ao Brasil ser um país de dimensões continentais os ritmos de expansão e desenvolvimento eram diferentes. Diferentemente do que ocorria na região sudeste, que se encontrava mais inserida à economia mundial, em Goiás, a realidade era diferente e não acompanhava os mesmos ritmos de industrialização e de modernização agrícola que tanto era almejado pelas autoridades administrativas do estado da época. De fato, houve o avanço da fronteira agrícola, mas não provocou grandes mudanças estruturais, mas promoveu o aumento da produção por meio da ampliação da área cultivada e uma relativa valorização da terra, mas sem provocar mudanças expressivas na forma do homem do Cerrado de lidar com a terra.

A agricultura e pecuária em Goiás, conforme o Censo Agrícola de 1940, era majoritariamente uma produção de pequena escala cujas lavouras raramente ultrapassava a 50 hectares e os rebanhos bovinos 200 cabeças de animais. Essa expansão da pequena produção deveu-se ao aumento da população estimulada pela ocupação de novas áreas territoriais inexploradas, o que levou à ampliação dos estabelecimentos agrários com a chegada de novos fluxos migratórios do Brasil e até do exterior que acompanhavam o avançar dos trilhos da Estrada de Ferro Goyaz que chegou a Anápolis em 1935.

Com a presença da Estrada de Ferro Goiás houve a intensificação dos fluxos migratórios para Goiás e, certamente, a ampliação do desmatamento, crescimento da produção agrícola e da pecuária e o surgimento das primeiras de pastagens artificiais, que naquele tempo, era da gramínea denominada de capim jaraguá (*Hyparrhenia rufa*). Consequente, houve o crescimento dos rebanhos bovinos, embora esta atividade, continuasse sendo praticada na sua forma extensiva na maioria das fazendas, com o gado solto em meio às pastagens artificiais ou naturais do Cerrado e, os agricultores continuavam a arrotear e cultivar a terra, conforme o costume, e a intensificação dos impactos ambientais foram notadas pelo escritor Victor de Carvalho Ramos (1917)

nos vãos ou terras marginais dos cursos de água [...] **ou** devastam as florestas põem abaixo uma riqueza nativa para, sobre suas ruínas, plantar e colher alguns milhares de espigas de milho, que não compensam o prejuízo causado à flora (INFORMAÇÃO GOYANA, Ano I, Vol. 1, N.5, 1917, p. 55).

Com a intensificação dos fluxos migratórios para Goiás houve o crescimento de 337% dos estabelecimentos agrários conforme pode ser notado, na Tabela 1, se comparado com os dados do Censo Agrícola de 1920, quando havia 16,6 mil



estabelecimentos, em 1940, o número de estabelecimentos agrários recenseados havia chegado a 55,9 mil.

Tabela 1 –Área Cultivada em Goiás, 1920-1940

Ano	Número de estabelecimentos agrários recenseados	Area total (ha)	Area cultivada (ha)	% da área cultivada em relação a área total do estado de Goiás
1920	16.634	24.828.210	113.562	0,5 %
1940	55.908	19.603.521	610.776	1,8 %

Fonte: Recenseamento Geral do Brasil (1920) e Recenseamento Geral do Brasil (1940)

Houve também a expansão das áreas cultivadas que em 1920 era de apenas 113,5 mil hectares (0,5% da área total do estado) passou para 610,7 mil hectares em 1940 (1,8% da área total do estado). Um crescimento de 538% da área cultivada em 20 anos, provavelmente, como resultado da presença da Estrada de Ferro Goyaz e das políticas empreendidas a partir do governo Vargas com a chamada “Marcha para o Oeste”, que empreendeu em Goiás alguns projetos de colonização que tiveram sucesso e que deve ter contribuído para o crescimento da população estado no período.

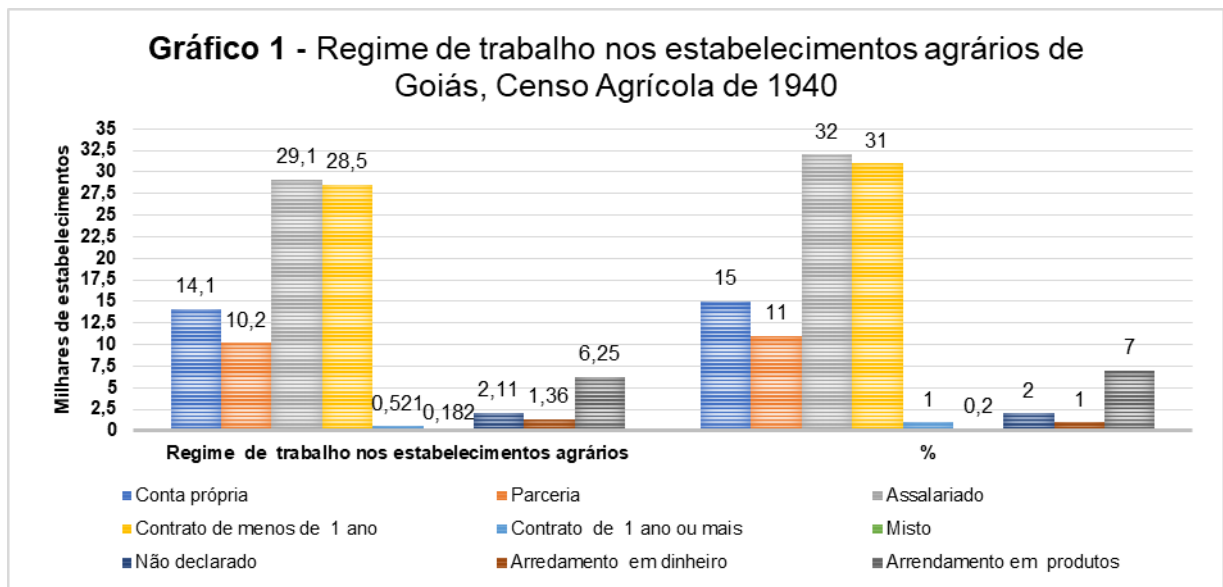
Ou seja, nessa primeira fase da expansão da fronteira agrícola a preferência era pela ocupação de terras “de mata” consideradas férteis e demandava um baixo custo e uso de tecnologia na produção, daí o avanço para a região do Mato Grosso Goiano (ou Vale do São Patrício) consideradas muitos férteis e propícias para o cultivo do café. A Colônia Agrícola Nacional de Ceres (CANG) tornou-se na década de 1940 “um local de esperança para o camponês brasileiro, e terra de promessa: para os homens em situação de pobreza, essa região simbolizava a promessa de uma terra livre, um lar e segurança” (DUTRA E SILVA, 2017, p. 156).

Até a década de 1940, conforme dados do Censo Agrícola, a agricultura praticada em Goiás continuava sendo itinerante e extensiva e praticada na sua forma tradicional: na derrubada e queimada com o auxílio de ferramentas individuais de trabalho com a enxada, o machado e a foice. Em Goiás, antes de 1950, apesar da presença de algumas centenas de automóveis e da ferrovia, no geral, era o cavalo, o boi, a mula, o homem, ou um barco que determinavam o ritmo da vida e a velocidade dos transportes (HOBBSAWM, 1982).

A rede ferroviária embora tenha proporcionado o estreitamento da articulação inter-regional com São Paulo e converteu o Triângulo Mineiro em um importante entreposto mercantil regional, promoveu relativo incremento da urbanização e fomentou a produção agrícola e da pecuária comercial, mas não eliminou as relações tradicionais de trabalho, Neste mundo agrário, para milhares de famílias de camponeses sem terra,



a saída para garantir o acesso à terra era por meio de laços de camaradagem e de compadrio. Conforme apresenta o Gráfico 1.



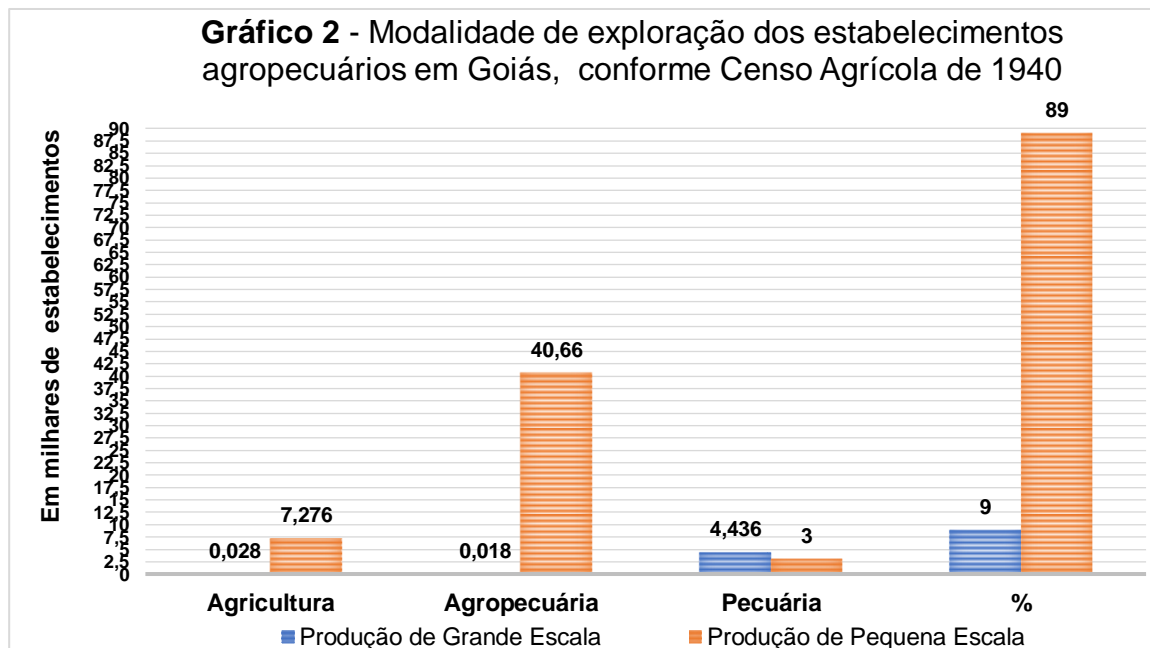
Fonte: Recenseamento Geral do Brasil de 1940 - Goiás, Censo Agrícola, p. 240-241.

Conforme o Censo Agrícola de 1940, nota-se que em Goiás, relações de trabalhos por conta própria e parceria estavam presentes em 26% dos estabelecimentos rurais. Havia, também os contratos de trabalhos com menos de um ano ou mais que somados representavam 32%. Nestas duas últimas modalidades de contrato, o trabalho poderia ser pago em dinheiro ou produtos, através do sistema de meação ou terça parte de tudo que fosse produzido ao longo do ano em uma propriedade ou, por lavoura que fosse cultivada e colhida. O trabalho assalariado efetivamente formal e regular com uma jornada de trabalho semanal estava presente em 32% dos estabelecimentos. Havia ainda 2% de estabelecimentos que foram classificados como trabalho não declarado de pessoas desapegadas da terra, que viviam na informalidade e praticava, geralmente, atividades extrativistas que de mel e madeira, colheita e venda de plantas medicinais, caça e pesca, atividades de mineração etc. As práticas de arrendamento em dinheiro representavam 1% dos estabelecimentos, arrendamento com pagamento em produtos, 7%.

Pois para a maioria das famílias de camponeses sem terra não havia grandes possibilidades de vínculos formais de trabalho com os fazendeiros e para garantir o acesso à terra era necessário a manutenção de laços de camaradagem e de compadrio. A maioria desta população rural que vivia em Goiás não estava preocupada em “prover o alimento, e o resto do tempo não era absorvido pela preocupação com o



amanhã” (STUART MILL, 1996, p. 66. **Grifo nosso**). O que pode ser evidenciado no Gráfico 2:

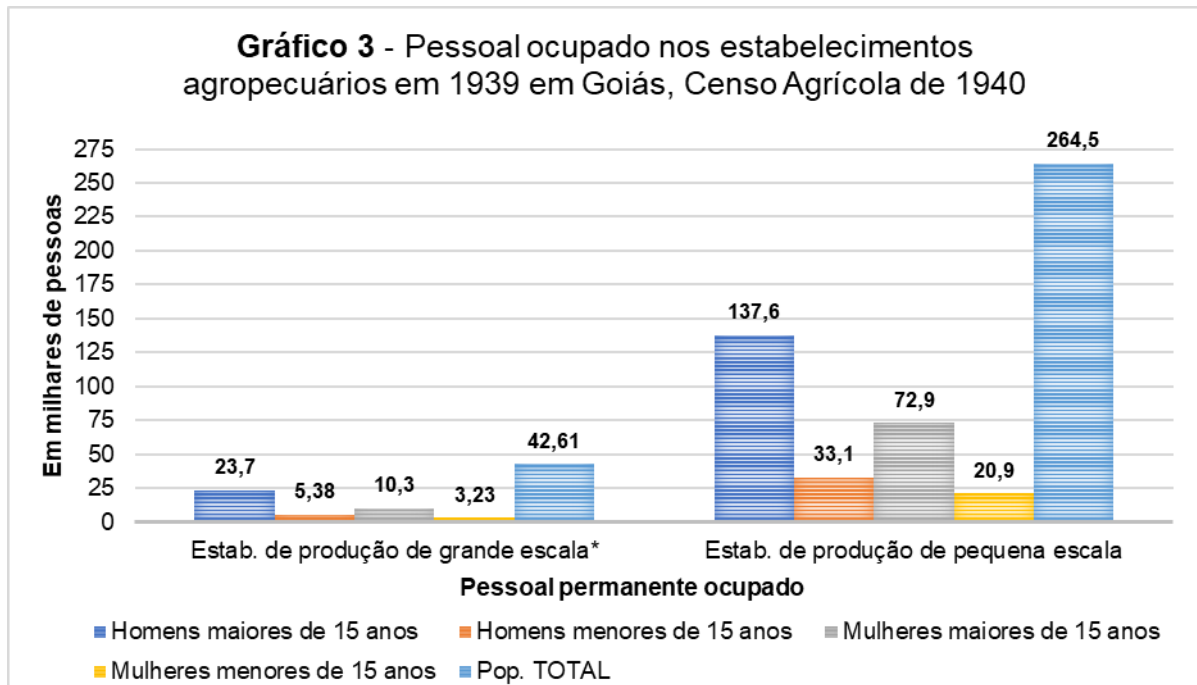


Fonte: Recenseamento Geral do Brasil de 1940 - Goiás, Censo Agrícola, p. 253.

De acordo com os dados do Censo Agrícola de 1940, 91% (51.036) dos estabelecimentos agropecuários recenseados a produção era de pequena escala, com áreas de cultivos inferiores a 50 hectares e rebanhos com número inferior a 200 cabeças de gado. Houve entre os anos de 1920 a 1940 um crescimento das pequenas propriedades que pode estar relacionadas às políticas governamentais implantadas no período como alternativa para garantir a ocupação de novas áreas de terras para cultivo e criação. Tal estímulo permitiu o aumento da produção e a geração de excedente comercializável e cuja produção passou a ser escoada pelas ferrovias em direção aos mercados do sudeste. Outra característica dessa produção rural era bastante diversificada com cultivos essenciais para o abastecimento familiar com destaques para o arroz, feijão, milho, cana-de-açúcar e mandioca, além de outros cultivos menores que complementava a alimentação do dia a dia, associada com a criação extensiva de gado vacum, cavalar e suíno. O arroz, feijão e milho constituíam as principais culturas e era praticadas em quase todos os estabelecimentos recenseados. A especialização estava começando a dar seus primeiros sinais nas poucas propriedades com produção de larga escala acima de 50 hectares que representavam apenas 9% (4.482) dos estabelecimentos.



Conforme o Censo Agrícola de 1940 “a maioria das propriedades era explorada pelo próprio proprietário e auxiliados por pessoas da família, sem remuneração direta” (CENSO AGRÍCOLA DE 1940, p. 26).



Fonte: Recenseamento Geral do Brasil de 1940 - Goiás, Censo Agrícola, p. 210-211.

De acordo com os dados do Censo Agrícola, em 1940, 86% (264, 5 mil) da mão-de-obra ativa estava ocupada nos estabelecimentos de produção de pequena escala e, apenas 14%, (42.610), estavam nos estabelecimentos de produção de larga escala. Todos os membros das famílias homens e mulheres, bem como, menores de 15 anos estavam envolvidos diretamente em trabalhos agrícolas e na criação de animais.

Em 1940 a maior parte do gado continuava sendo conduzida por terra, percorrendo a pé longas distâncias até os principais mercados de Minas Gerais e de São Paulo. Além de ser limitado os custos de transportes do gado nas ferrovias eram muito elevados, assim, os bois continuavam a se autotransportar em comitivas pelas “estradas boiadeiras” chegando até as invernadas de engorda, em *pele* e *osso*, tendo que permanecer ali, por um tempo de 3 a 6 meses até recuperar o seu peso para chegar ao ponto de abate (BORGES, 1990).

Pelos resultados apresentados pode-se concluir que a pequena rede ferroviária da Estrada de Ferro Goyaz, instalada em Goiás a partir de 1913, certamente contribuiu para a intensificação da ocupação da terra, especialmente, nas localidades do atual território de Goiás, notadamente, na região dos municípios de Goiânia e Anápolis. Bem como, estimulou a produção de excedente agrícola para ser exportado para outros



municípios e estados brasileiros o que antes era impraticável. Estimulou o crescimento do comércio regional com a produção de produtos que antes eram importados de outras regiões, mais notadamente, nos municípios goianos servidos pela Estrada de Ferro Goyaz, cujos reflexos podem ser percebidos na região metropolitana de Goiânia e Anápolis onde se concentram na atualidade a maior densidade demográfica e a produtividade econômica do estado de Goiás.

Os municípios com maior dinamismo econômico - embora ainda restrito - estavam localizados na região da Estrada de Ferro onde foram localizados a maior parte das máquinas e instrumentos agrícolas e dos veículos e máquinas de beneficiamento como: moendas, laticínios, carros de bois e carroças. O que pressupõe que nos municípios da região havia uma rede de transportes para onde se dirigiam os maiores fluxos de mercadorias que eram exportadas e importadas de Goiás, o que por outro lado, nota-se uma grande marginalidade econômica da região norte de Goiás (atual estado do Tocantins) que pode ser entendido devido ao atraso produtivo, a reduzida mercantilização da economia e a baixa densidade demográfica presente em sua área de domínio.

Considerações Finais

Percebe-se que até meados do século XX as atividades econômicas exercidas em Goiás caracterizadas pelo seu caráter mercantil eram modestas e completamente dependentes dos grandes centros para a aquisição de produtos de consumo considerados indispensáveis. Nesse contexto, a chegada da Estrada de Ferro Goyaz, representou um dos alicerces ao processo de crescimento da economia goiana ao criar as primeiras condições para a expansão da pecuária e da agricultura no estado, bem como, influenciou no surgimento de novas cidades, intensificando, mesmo que de forma muito restrita, o processo de urbanização.

Apesar da sua relevância, a Estrada de Ferro Goiás, não foi o único fator que proporcionou desenvolvimento goiano até a primeira metade do século XX. As políticas governamentais implantadas pelo governo de Vargas, no período, tiveram papel relevante para o avanço da primeira fronteira agrícola em Goiás. Se houve um relativo desenvolvimento econômico e cultural, este não promoveu mudanças expressivas nas técnicas de manejo e cultivo, bem como, nas relações de trabalho e na relação homem e natureza.

As atividades produtivas no campo continuavam sendo extensivas e com o uso de técnicas tradicionais de cultivo e manejo com a criação do gado, em sua maioria,



solto nas pastagens naturais e artificiais. A agricultura continuava sendo tradicionalmente de derrubada e queimada, auxiliado com ferramentas individuais de trabalho como a enxada, a foice e o machado e uso muito restrito de insumos, adubos químicos e de mecanização.

Agradecimentos

Agradecimentos à Universidade Estadual de Goiás e ao PIBIC, por ter me oportunizado uma bolsa de estudos para que pudesse dedicar-me mais exclusivamente aos estudos e à pesquisa.

Referências

- A INFORMAÇÃO GOYANA, Ano I, Vol. 1, N.5, 1917. Rio de Janeiro, 15 de dezembro de 1917. Livro CD/AGEPEL, 2001.
- A INFORMAÇÃO GOYANA, Vol. 9, N. 5, Ano 9. Rio de Janeiro, dezembro de 1925. Livro CD/AGEPEL, 2001.
- BORGES, B. G. **Despertar dos Dormentes**. Goiânia: Cegraf/UFG, 1990.
- DUTRA E SILVA, Sandro. **No Oeste, a terra e o céu: a expansão da fronteira agrícola no Brasil central**. 1.^a Ed. Rio de Janeiro: Mauad, 2017.
- HOBBSAWM, Eric. **A era dos impérios**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2001.
- Informação Goyana, dezembro de 1925, Vol. 9, n.o 5, Ano 9.
- MILL, John Stuart. **Princípios de economia política: com algumas de suas aplicações à Filosofia Social**. São Paulo: Nova Cultural, 1996.
- OLIVEIRA, H. A. Os desafios da viabilidade financeira das companhias estradas de ferro Mogyana e Goyaz em suas incursões ao Planalto Central brasileiro. In. SANTOS, F. R.; MACÊDO, M.P. (Orgs.) **Desenvolvimento Socioeconômico e Sustentabilidade do Cerrado Brasileiro na Transposição do Século XX**. Jundiaí-SP, Paco Editorial:2016.
- OLIVEIRA; H. A.; SANTOS, N.B. Impactos das ferrovias e estradas de rodagens na economia goiana – 1900-1920. In. SANTOS, F.R. (Org.) **Economia, política e sociedade: vicissitudes e perspectivas para a preservação do meio ambiente no Brasil**. Curitiba-PR: CRV, 2018.
- RECENSEAMENTO GERAL DO BRASIL DE 1940. 1.^o de setembro de 1940, série regional, parte 21. **Censo Demográfico (população e habitação) e Censos Econômicos (agrícola, industrial, comercial e serviços)**. Rio de Janeiro: IBGE, 1952.