



CATALÃO E A REPÚBLICA DO TREM DE FERRO

Nasr Fayad Chaul¹

A estrutura política republicana, sedimentada na *política dos governadores* na gestão de Campos Sales, correspondeu ao predomínio dos cafeicultores envolvendo, ideologicamente, os interesses do café como se fossem os da nação. Da crescente dívida externa já desde os fins do Império ao primeiro *Funding-Loan*, o café foi o produto básico de exportação em torno do qual girava praticamente a maior parte da economia nacional. Dentre as figuras básicas para a manutenção do palco político republicano estava a do coronel, uma das formas de poder que constituíam o mandonismo local.

Dessa forma, a análise do processo no qual o coronelismo, como forma de mandonismo, está inserido, passa pela compreensão da política cafeeira sob a égide do setor agroexportador, controlado principalmente pelos grupos dominantes ligados à cafeicultura paulista. No caso de Goiás, não vamos encontrar uma hegemonia do café como produto de cultivo básico, apesar de ter desenvolvido essa lavoura.

Notamos que a marcha do café em conluio com a ascensão da urbanização e industrialização do Sudeste do país, reorientaram e expandiram as bases econômicas de regiões que estavam interligadas ao processo nacional, como foi o caso de Goiás. A elevação do preço e a ocupação das terras do Centro-Sul através da marcha do café fizeram com que, após a ocupação do sul de Minas e do Triângulo

¹Nasr Fayad Chaul, Prof. Titular da Faculdade de História da UFG, Ex-Presidente da AGEPEL, Chefe do Gabinete Gestor do Centro Cultural Oscar Niemeyer.

Mineiro, levas e levas de paulistas e mineiros penetrassem no território goiano com o intuito de adquirir terras a preços baixos para desenvolverem a agropecuária.

Para que o resultado dessa ocupação dimensionasse a integração da economia goiana à produção mercantil, com fins à inserção definitiva no mercado nacional, urgia uma implantação de transporte que fizesse a ligação do promissor mercado goiano ao Centro-Sul do país,

Uma vez que a ocupação e incorporação de novas áreas que se encontravam fora da economia de mercado faz parte da própria estrutura do capitalismo, como fator essencial do processo de reprodução, o próprio capital se encarregou de construir; a partir da segunda década do século, a principal via de transporte para o Estado: A Estrada de Ferro de Goiás (Borges, 1990, p. 54).

Já em 1899, O Goyaz se referia à Estrada de Ferro notando que as dificuldades econômicas que o país atravessava eram responsáveis pelo atraso nos serviços ferroviários. O jornal observava que

Catalão, pequena cidade hoje em condições de crescer e desdobrar-se pela amenidade de seu clima, abundância e excelência de suas águas, é o entreposto natural do comércio do Norte e do Sul de Goyaz; nada mais lógico do que o imediato prolongamento, custe o que custar, da linha férrea a esta cidade. Só assim a Companhia (Mojiana) ressarcirá os prejuízos que lhe tem dado (*O Goyaz*, 1889).

Os 72 quilômetros que faltavam no prolongamento da Estrada de Ferro Mojiana até Catalão eram reclamados incessantemente, uma vez que a linha iria de Uberaba a Araguari, podendo chegar, tranquilamente, àquele município goiano. Para os defensores da ideia,

o prolongamento da Mojiana a Catalão não visava servir unicamente a este município, mas diretamente a oito dos mais importantes e populosos do Sul goiano, a saber: Entre-Rios, Santa Cruz, Morrinhos, Piracanjuba, Bella Vista, Bonfim, Antas e Santa Luzia. Além de população relativamente densa e que dia a dia cresce com avultada demanda de fazendas para as extensas culturas e criação em larga escala, já possuem aqueles municípios indústrias criadas, cujo incremento apenas depende da facilidade de transportes de seus produtos para os mercados consumidores... A Companhia tem dado como razão de seu estacionamento em Araguari as despesas que lhe trará o prolongamento a Catalão com custosas obras d'arte para vencer a serra e transpor o Paranayba (*O Goyaz*, 1889).

Dentre as razões apresentadas pela Companhia Mojiana estava a não-vendagem das 200.000 ações para o trajeto inicial de Uberaba a Araguari. Mas, foi sob a liderança de Xavier de Almeida que se tentaram imprimir algumas ideias modernizantes na economia goiana, razão pela qual se uniram forças políticas heterogêneas para derrubá-lo. Foi sob sua liderança que os grupos dominantes no poder pressionaram os deputados goianos para que reivindicassem a ligação, por via férrea, de Goiás ao Rio de Janeiro e a São Paulo, além da concretização dos trilhos que ligaria Goiás a Cuiabá.

Após várias modificações no projeto da Mojiana no trecho Araguari-Catalão, a Estrada de Ferro de Goiás iniciou, com a aprovação do governo federal, a construção do referido trecho em 23 de dezembro de 1909. Três anos depois os trilhos cruzaram o rio Paranaíba, implantando a primeira via de transporte considerado moderno em Goiás.

Com relação à produção a ser escoada pela estrada de ferro, observamos que, conforme uma publicação de 1917, Catalão possuía em 1902 uma ampla produção agrícola, sendo que “os seus principais centros importadores de cereais e outros produtos eram Araguari e São Pedro da Uberabinha em Minas Gerais. Para o estado de São Paulo exportava banha, toucinho, manteiga e charque, este destinado ao Porto de Santos” (*A Informação Goyana*, 1917). A tendência das relações comerciais com São Paulo e Minas era a de aumentar com o desenvolvimento das técnicas de plantio e com a dinamização dos transportes. Já no ano de 1917 podemos observar que

este populoso e próspero município do Sul do Estado cultivava café, cana-de-açúcar, fumo, milho, mandioca, arroz, vinhas e fabrica vinho, aguardente, farinhas de milho e de mandioca, queijos, manteiga, banha e charques. Possui charqueadas, engenhos de beneficiar arroz e uma colônia de 30 famílias de portugueses que se dedicam à cultura da vinha e do cafeeiro, cuja colheita excede 2.000 arrobas (idem, *ibidem*, p. 67-68).



Tal produção derivava de um município com intensas relações comerciais com São Paulo e Minas Gerais. Em Catalão, não notamos no período qualquer tendência política contrária à construção dos trilhos da estrada de ferro, nem qualquer aversão a tentativas de modernização. Uma ou outra posição no sentido de aversão à modernização aparece em atitudes isoladas, fruto de uma mentalidade que se perdeu no trilho do tempo da História e que não pode ser generalizada. Representavam casos isolados de solidão política, como, por exemplo, o de Pedro Ayres, que, segundo João Netto de Campo, era atrasado ao ponto de não querer o Banco do Brasil e o 10º Batalhão do Exército em Catalão, sob a alegação de que as mulheres logo ficariam grávidas dos soldados e o Banco só serviria para quebrar as pessoas (idem, *ibidem*, p. 68). Os dois foram então alocados em Ipameri. Os resultados futuros demonstraram que diante dessa aparente contradição adveio uma realidade na qual tais ideias não poderiam ser consideradas tão “atrasadas”. O próprio setor ligado diretamente à agropecuária obteve, com a estrada de ferro, um significativo aumento de suas exportações através de, entre outros fatores, a implantação de charqueadas nas cidades percorridas pela via férrea:

A exportação do charque e de outros subprodutos do boi, como o couro, o sebo, etc., passou a ocupar posição relevante na pauta de exportação do Estado. No ano de 1918, foram abatidas nas charqueadas de Catalão, Ipameri e Anhangüera, 8.096 reses e 1.390 porcos. No início da década de 20, em apenas uma charqueada de Catalão, pertencente à firma Vaz Fernandes e Cia., eram abatidas diariamente entre 50 a 60 reses durante o ano todo, números considerados relevantes para o município na época (idem, *ibidem*, *passim*).

Em relação ao comércio da produção agrícola, este foi, paulatinamente, crescendo. O arroz passou a liderar a pauta de exportações do gênero, ficando em segundo lugar nas exportações de cereais, perdendo apenas para o gado: “Na década de 20, fazendeiros dos municípios de Ipameri e Catalão cultivaram em média entre 10 e 20 alqueires de arroz, colhendo até 10 mil sacas por ano cada um. Grande parte da produção era exportada para Minas e São Paulo” (idem, *ibidem*, *passim*). Além do arroz, o sul produzia milho e cana de açúcar. Com o advento dos trilhos, a criação de suínos aumentou consideravelmente: “Os porcos que não eram abatidos nas charqueadas locais, bem como a banha e o toucinho, tinham no mercado de Araguari comprador certo. O município de Catalão produziu em 1920 mais de 15 mil toneladas de milho” (Borges, 1990, p. 102). Assim, a estrada de ferro foi o elo de ligação que faltava na corrente comercial de Catalão com o Triângulo Mineiro e São Paulo, para uma maior desenvoltura e um maior incremento. Como nos atesta um conhecedor do assunto,

os vínculos comerciais que Goiás mantinha desde o século XIX com o Triângulo Mineiro, limitados pela carência de transporte, se intensificaram com a substituição das estradas salineiras, como eram chamadas, pelos trilhos da Goiás. A via férrea, ligando-se com a Mojiana em Araguari, proporcionava a ampliação do comércio do Estado não só com o norte de Minas, mas também diretamente com São Paulo (idem, *ibidem*, p. 106).

Assim vista, a economia com base na agropecuária dominante na região estava intimamente ligada a Minas Gerais através da comercialização das mercadorias produzidas. Pelo que se pode daí constatar, o volume maior de comércio se efetivou através do desenvolvimento da

agropecuária estimulada pela estrada de ferro, que, também, dinamizou as relações comerciais de Catalão com o Triângulo Mineiro. Em todo esse processo, não nos parece evidente que os grupos políticos hegemônicos no estado tivessem interesses diferentes dos grupos da região no que tange ao desenvolvimento de um meio de comunicação que traria ao Estado um sentido mais amplo de modernização. A modernização pelo viés da estrada de ferro de forma alguma impossibilitou a hegemonia dos grupos que continuaram liderando a política goiana ao longo da Primeira República. Abriam, isto sim, uma perspectiva de maior participação política, forçada pelo desenvolvimento econômico das regiões inseridas no percurso da estrada de ferro.

Quanto à economia estadual, não resta dúvida que, tendo a pecuária como base, devido à carência de transportes, comunicação e mercado e o gado se locomover indiferente aos meios de transporte, cabia à agricultura apenas uma lavoura de subsistência nos anos iniciais da República. Dessa forma, “a economia goiana não tinha destaque no âmbito nacional, pois além de não ter indústria, não dispunha de um produto agropecuário de significação tal como o café para São Paulo e Minas Gerais, tal como o charque para o Rio Grande do Sul” (idem, *ibidem*, p. 107). Assim, a pecuária era a responsável pela maior parte da arrecadação de tributos estaduais (por volta de 32%) em comparação com a lavoura (6%), o que não pagava sequer o transporte nos anos iniciais da República.

O quadro econômico começa a demonstrar uma alteração a partir da instalação da via férrea. A região Sul do Estado, mais próxima a Minas e São Paulo, servia de ligação de Goiás com o mercado nacional. Os municípios de Catalão e Corumbaíba, que eram os dois maiores produtores agrícolas por volta de 1916, se encontram em tal divisa. Portanto, as relações comerciais de Catalão com Minas e São Paulo eram naturalmente bem maiores do que com Goiás.

Itami Campos, analisando sua hipótese central sobre o coronelismo em Goiás, destaca que, apesar de Goiás estar inserido no rol dos Estados “pobres” e “atrasados”, contava, porém, com um partido político solidamente estruturado. Tal destaque evidencia que os autores que distiguem os centros mais ruralizados o fazem com base na assertiva de que os coronéis empregam meios e recursos privados para a ascensão e proteção de seus interesses mediante a não-existência de um sistema partidário coeso. Não é, como observa o autor, o caso de Goiás, onde o Partido Democrata foi forte e coeso o bastante para distinguir o coronelismo



goiano de outros Estados “atrasados” e com deficiência na coesão partidária. O referido autor toca numa questão básica quando afirma que “vale aqui ressaltar que os mais expressivos chefes políticos goianos foram responsabilizados pelo atraso do Estado e mesmo de obstar o prolongamento ferroviário, especialmente até Goiás (a cidade e capital), daí poder ser considerada esta diretriz uma estratégia política” (Campos[a], 1982, p. 28).

Para Catalão torna-se bastante difícil tal comprovação, uma vez que a estrada de ferro e os vagões do progresso econômico e da modernidade que advieram sobre seus trilhos não nos confirmam tal afirmação. Em relação ao posicionamento dos chefes políticos goianos, a favor ou contra o prolongamento dos trilhos da estrada de ferro em direção à cidade de Goiás, a *Informação Goyana* destaca que

o Dr. Leopoldo de Bulhões, expressivo chefe político da época, cujo prestígio no seio da política nacional é de todos conhecido, depois de reiterados protestos contra o novo traçado que vinha retardar a chegada da via férrea ao solo goiano, conseguiu do governo federal que fosse construído o ramal de Araguari a Catalão; continuando daí o prosseguimento da estrada de ferro para a capital do Estado de Goiás (*A Informação Goyana*, 1918, p. 169).

No que tange à chegada dos trilhos a Catalão, é incontestável sua realização e a ascensão produtiva, comercial e financeira que ela gerou. Apesar desse progresso, contudo, sua participação política nas raias do Estado continuou diminuta. Em Catalão, como acontecia em todo o Estado, desde cedo houve a formação de Partidos, logo institucionalizados e estruturados, vinculados a coronéis locais. Naquele município, notamos já nos fins do século XIX a formação do “papo-roxo” e do “papo-amarelo”. O primeiro era liderado pelos Paranhos e ligado ao Centro Republicano, enquanto

o segundo era dominado pelos Ayres e futuramente iria se articular com o Partido Democrata, a ser criado em janeiro de 1910. A nomenclatura destes dois partidos, ao que tudo indica, adveio das carabinas utilizadas na época, que traziam em suas coronhas tais cores.

Sem dúvida, Catalão era uma região que, ao longo dos anos 20, conheceu amplo progresso econômico, fato que trouxe o incremento das comunicações. Ali os coronéis estavam vinculados aos partidos políticos dentro de um contexto econômico que visava caminhar no sentido da prosperidade e da modernidade, comparativamente a outras localidades do Estado. Em 1928 já observava a *Informação Goyana* que “o município de Catalão é o que está tomando a vanguarda na introdução da lavoura mecânica no Estado” (idem, *ibidem*, p. 104). A existência de uma imprensa elaborada encontra justificativa no nível de preocupação da cidade para com a Educação: “Para dar idéia do que é o ensino em Catalão basta dizer que, para a manutenção do mesmo, a municipalidade dispense de 40% do seu orçamento, fato único em todo o Brasil” (*A Informação Goyana*, n. 1). Foram intensos os vínculos educacionais com o Triângulo Mineiro e Rio de Janeiro, para onde se deslocaram vários estudantes em busca de sua formação.

Como mola-mestra no funcionamento da estrutura partidária, temos a política coronelística. A frase de João Netto de Campos sintetiza bem a política local: “era só coronel que mandava, quase todos eram coronéis... Demétrio, Augusto Netto, Pedro Ayres, Salviano e os Paranhos (Antônio e Alfredo)” (Campos[b], 1989). O mandonismo local pouco foge à regra geral da política e à prática coronelística em seu reflexo imediato; era o controle político através da barganha do voto e a violência como forma imperativa, até os anos 40, como requisito básico para controlar o poder. Não havia, ao que parece, entre os latifundiários catalanos, grande diferença de fortuna e menos ainda de tergiversações ideológicas: “Não tinha ideologia nenhuma, a disputa era pelo poder mesmo. Não tinha grandes fortunas. O sujeito só gastava, não ganhava nada. Não havia corrupção nem roubo. Era só sede de poder mesmo, pra dizer: eu mando aqui!” (idem, *ibidem*).

Fica claro, pelo depoimento desse autor, que o político precedia o econômico. Havia, em Catalão, coronéis que eram parceiros e pares de igualdade econômica, uma vez que os latifúndios pouco os diferenciavam, o comércio era eqüitativo e a ideologia em nada os divergia. Restava então fazer a diferenciação através do controle político. A forma de diferenciação frente aos eleitores e ao governo, no contexto da política dos governadores, estava no viés do controle político da região, no domínio do mando.

Contrariando algumas teses sobre o coronelismo, a política executada na região visava fundamentalmente ao relacionamento com o governo estadual e ao controle do eleitorado regional, bem como o controle da prefeitura, cartórios, coletoria, delegacia e outros cargos da esfera municipal, desde que tais relações ficassem na esfera administrativa da municipalidade. Assim, nos fica menos difícil compreender porque a Estrada de Ferro e o ideal de modernização uniam os mandantes locais bem mais que os separavam. As transformações econômicas não comprometeriam o universo político, como prova a própria estruturação do progresso econômico-financeiro que a região experimentou desde a implantação dos trilhos.

Com o advento da República e a *política dos governadores*, o coronel ou mandante local ganha uma dimensão política maior, dependendo, porém, da arte de fazer favores. Em entrevista aos autores, Amélio Salviano da Costa conta que começou a votar em 1934, dentro já de uma perspectiva de voto secreto, com o voto sendo ainda totalmente, no caso dele, inconsciente, ou seja, votava-se no candidato que o pai determinasse. Outro expediente bastante comum na Primeira República, o curral eleitoral, foi utilizado no seu sentido mais explícito em Catalão. Conta-se que havia reuniões em véspera de eleições com bebidas e diversões, muitas vezes no próprio curral das fazendas dos candidatos ou dos chefes políticos locais, de onde os eleitores só saíam acompanhados de um jagunço para o exercício do voto.

Não é necessário observarmos mais demoradamente que Catalão não diferia da prática política de outras regiões quanto às fraudes eleitorais ou manipulações de votos. O que importa salientar é que o resultado do tipo de mandonismo local ali presente, tanto pelas entrevistas feitas quanto pelos documentos analisados, nos remete à conclusão de que não era a situação econômica que determinava a vida política local. Não havia grandes fortunas e nem sempre o mantenedor do maior espólio econômico era o agenciador ou mentor político da região.

Ao contrário do que Itami Campos observa para Goiás como um todo, ou pelo menos para o centro de poder político da Primeira República, em Catalão, não vamos encontrar muito facilmente mentalidades ou práticas de políticos avessos à modernização ou a prosperidade econômica do município. No jogo político coordenado pelos dirigentes da política goiana, naquilo que Itami Campos chama de manutenção da hegemonia através do atraso, Catalão

e seu surto desenvolvimentista seriam a antítese do que os grupos dominantes locais gostariam que fosse o desenvolvimento de Goiás? Seria por essa razão que estes grupos políticos dominantes alijavam o sul em grande parte e o sudoeste de qualquer participação mais efetiva no controle político do Estado? Acreditamos que não. As oligarquias não poderiam deixar de apoiar um projeto de modernização que reforçasse sua hegemonia de elite, pois seria o mesmo que abdicar de tal situação. Além disso, as relações econômicas eram bem maiores com Minas do que com o próprio Estado de Goiás. Aí, sim, reside a questão básica, pois os vínculos econômicos, sociais e até mesmo culturais eram mais intensos com Minas do que propriamente com Goiás. Dessa forma, o surto de desenvolvimento econômico de Catalão não ameaçaria a hegemonia dos grupos dominantes. Pelo contrário. Por outro lado, o que também notamos é que os grupos políticos dominantes em nível estadual não tinham nos políticos catalanos parceiros de seus interesses, uma vez que, principalmente para eles, o mundo girava em torno de suas famílias, de seus domínios, de seus interesses. Catalão não parecia fazer parte desse universo, embora fizesse parte da República da Estrada de Ferro.

Referências

- A Informação Goyana*, n. 1, v. 1, 1917.
- A Informação Goyana*. 1918.
- A Informação Goyana*, n. 1, 2.
- BORGES, Barsanufio Gomides. *O Despertar dos Dormentes*. Goiânia: Cegraf, 1990.
- CAMPOS[a], Francisco Itami. *O Coronelismo em Goiás*. Goiânia: Cegraf, 1982.
- CAMPOS[b]. João Netto de. Entrevista ao autor, 22.06.1989.
- O Goyaz*. 29 de março de 1889, n. 1, 610.