



III SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA DA UEG

O ADVENTO DA MODERNIZAÇÃO ATRAVÉS DA ENTRADA DO AUTOMÓVEL: A DISCUSSÃO DA OBRA: CAVALO DE RODAS COM A HISTORIOGRAFIA

José Elias Terra de Oliveira Junior¹

Universidade Federal de Goiás

Jataí, Goiás, Brasil

juniorhistoriagrad@yahoo.com.br

Adriano Freitas Silva²

Universidade Federal de Goiás

Jataí, Goiás, Brasil

afshist@gmail.com

Resumo: Este artigo é parte do projeto de pesquisa "Imagens de Jataí" realizada no Curso de História da UFG/Campus de Jataí, que desenvolve inúmeros trabalhos voltados para a história regional, coordenado pelo professor Marcos Menezes. Baseado na obra **Cavalo de Rodas** de Basileu Toledo França, este ensaio vai discutir, juntamente com outras obras historiográficas, o advento da modernização na região sudoeste, através da entrada do primeiro automóvel em Jataí, visto que esta região neste período era uma população aguerrida, isolada e sedenta por desenvolvimento. Por outro lado, faremos um breve relato sobre o processo de ocupação de Jataí, na qual o automóvel teve um importante papel, sendo este uma grande ferramenta que ajudou a romper com as grandes dificuldades da época e com isso proporcionar ao nosso leitor uma melhor compreensão desse momento histórico. Em 22 de Agosto de 1918, a Cidade de Jataí recebeu a visita do seu primeiro automóvel, fato que dava início à uma nova perspectiva do ponto de vista do desenvolvimento não só para Jataí, mas para toda região do Sudoeste Goiano. Diante disso, em setembro de 1918, começava a construção da rodovia que ligaria Santa Rita do Paranaíba a cidade de Mineiros, passando por cidades como Rio Verde e Jataí, sendo que esta empreitada seria realizada pela Companhia Sul-Goiana, que esteve a comando de Ronan Borges, sob a orientação do agrônomo, Belarmino Cruvinel. Nesse sentido, o presente trabalho, apresentará a contribuição do

¹ Aluno de Especialização da UFG/Jataí

² Aluno de Especialização da UFG/Jataí

automóvel como mecanismo destacável na transformação econômica e urbanística de Jataí e o Sudoeste Goiano.

Palavras – Chave: Jataí, Automóvel, Século XIX.

Este artigo é parte do projeto de pesquisa "Imagens de Jataí" realizada no Curso de História da UFG/Campus de Jataí, que desenvolve inúmeros trabalhos voltados para a história regional, coordenado pelo professor Marcos Menezes.

Baseado na obra **Cavalo de Rodas** de Basileu Toledo França, este ensaio vai discutir, juntamente com outras obras historiográficas, o advento da modernização na região sudoeste, através da entrada do primeiro automóvel em Jataí, visto que esta região neste período era uma população aguerrida, isolada e sedenta por desenvolvimento. Por outro lado, faremos um breve relato sobre o processo de ocupação de Jataí, na qual o automóvel teve um importante papel, sendo este uma grande ferramenta que ajudou a romper com as grandes dificuldades da época e com isso proporcionar ao nosso leitor uma melhor compreensão desse momento histórico.

Em 22 de Agosto de 1918, a Cidade de Jataí recebeu a visita do seu primeiro automóvel, fato que dava início á uma nova perspectiva do ponto de vista do desenvolvimento não só para Jataí, mas para toda região do Sudoeste Goiano. Diante disso, em setembro de 1918, começava a construção da rodovia que ligaria Santa Rita do Paranaíba a cidade de Mineiros, passando por cidades como Rio Verde e Jataí, sendo que esta empreitada seria realizada pela Companhia Sul-Goiana, que esteve a comando de Ronan Borges, sob a orientação do agrônomo, Belarmino Cruvinel. Nesse sentido, o presente trabalho, apresentará a contribuição do automóvel como mecanismo destacável na transformação econômica e urbanística de Jataí e o Sudoeste Goiano.

A civilização do couro no sudoeste: uma breve história de Jataí.

Jataí inicia o seu processo de ocupação no final do século XIX, quando famílias oriundas de Minas Gerais e São Paulo partem em busca de novas terras para a criação de gado.

Esse processo de busca por boas terras não se isolou em Jataí, visto que, sendo relatos do livro *Os Pioneiros* de Basileu Toledo França no século XIX, outras terras, principalmente as que margeavam as águas do Rio Paranaíba, iam sendo ocupadas por famílias mineiras, para ali formarem suas fazendas.

Segundo Toledo a posse se dava de uma maneira muito simples, visto que bastava fazer a demarcação da área, que as leis imperiais garantiam a pessoa o direito a posse.

Por outro lado, as terras em Jataí foram exploradas com intuito da criação do gado, que na época havia uma grande movimentação na economia pecuarista com a região do Triângulo Mineiro. Nesse sentido, buscou-se estreitar as relações comerciais com Minas Gerais. Segundo Basileu Toledo França, na sua obra Os Pioneiros:

Ao correr de 1838, os desbravadores fizeram uma viagem a Minas e de lá trouxeram em marcha lenta e penosa, pelo varadouro do Paranaíba, atravessando terras da futura Dôres do Rio Verde, um gatinho minguado. Algumas reses fracas com marrucos sem porte, somente para acasalar e reproduzir números cada vez maiores de cabeças. Interessava-lhes de início a quantidade. Mais couros para os laços e arreios, sapatões e chinelo, catres e cintos, tacas e ajoujos, tiradeiras e toldas. Mais couro para mil aplicações. E com isso o gado tornar-se-ia em breve o elemento consolidador da penetração, a principal fonte de riqueza do homem e a sua absorvente, apaixonante atividade. Iniciava-se a civilização do couro no extremo sul de Goiás. (pág. 72)

Conforme dito, a riqueza principal de Jataí eram as grandes boiadas, que viajavam no tempo das águas, a fim de encontrar melhores pastos e perder menos peso, além disso, viajavam lentamente cortando o mundo com os próprios cascos, pois era um produto que se transportava por si próprio.

Desta forma, o cenário que se apresentava na segunda metade do século XIX, era de poucos recursos médicos e sanitários, os contatos das populações com o triângulo mineiro era difícil e moroso, visto que a população só conheciam o carro de boi, as tropas de cargas e o cavalo, que era utilizado para diversos serviços. A esperança da população por melhorias caminhava juntamente com o ritmo dos transportes, em que o mundo aparentava girar tranquilo e lento.

Jataí apresentava no seu aspecto urbano, construções de casas solidas, onde nem sempre residiam todos, todavia, ali se reuniam em datas de casamentos, enterros e batizados, especialmente nos dias de festas religiosas, tendo em vista, que boa parte da população local desenvolviam suas atividades nas regiões rurais.

Em 1918 houve uma mudança no referido cenário com a chegada do automóvel, uma das maiores e mais uteis invenções da humanidade, que modificou em poucos anos

o quadro da vida coletiva, pois o automóvel foi absolvido pela a economia primária do grande sertão goiano, trazendo novas e boas perspectivas para população regional.

Quatro rodas na paisagem do boi: a influência do automóvel na região do Sudoeste Goiano.

Basileu em sua obra (*O Cavalo de Rodas*) inicia descrevendo todo o processo de criação do automóvel, desde as primeiras experiências nos tempos remotos, com troncos puxados pela criação da roda, passando pelo criador do motor, Nicolau Augusto Otto, considerado pai da mecânica moderna, até chegarmos ao garoto de inteligência prática excepcional chamado Henry Ford, nascido Dearborn, no Michigan (EUA). Henry Ford vinha de um lar de fazendeiros remediados, na qual seu pai mostrava um tanto quanto contrariado, pois imaginava que seu filho Henry se tornasse um grande homem do campo, porém ao contrário, o garoto nunca demonstrou vocação para a vida rural, embora era do seu desejo aliviar o trabalho penoso de seus familiares com a criação de um trator, que foi a primeira idéia ou meta do inventor.

Diante disso, no ano de 1892, Henry Ford acabava de montar o seu primeiro automóvel, que só funcionaria a contento em 1893, quando o conjunto estava em funcionamento harmônico, com isso possibilitando provar as qualidades da sua máquina ao percorrer com maestria as estradas existentes na época. Todavia de início sua invenção não foi bem aceita pela sociedade, pois alegavam que a mesma provocava desorganização no trânsito, sendo que se formavam grandes aglomerações de curiosos para ver o seu invento, também não gostavam do barulho da máquina, do cheiro que se estabelecia no ambiente, além de que, havia o risco de alguém ser atropelado pela a tal máquina de rodas.

Segundo Basileu França, a entrada de veículos automotores em Goiás, ocorreu em duas épocas diferentes, sendo uma no sudoeste em 1916, por influência do Triângulo Mineiro, e outra no norte em 1929, por iniciativa pessoal de um grande líder de Porto Nacional, Dr. Francisco Aires da Silva, médico e deputado federal pela terra Anhanguera. Desse modo, o Sudoeste Goiano a partir de 1820, se apresentava como um reino sulino da pecuária extensiva, em que os animais viviam sem cercas, na largueza dos campos.

Em 1918 o Sudoeste de Goiás ainda se encontrava com várias deficiências. Além de poucos recursos médicos e sanitários, os contatos das populações entre si e com o Triângulo Mineiro eram precários, difíceis e morosos, pois só se tinha como

transporte o carro de bois e a tropa pra cargas e o cavalo ou muar para os viajantes, onde não raramente era possível encontrar nas margens das precárias estradas de carreiros, bandos de veado do campo, emas, algum tamanduá bandeira, meletinhas, várias seriemas modulando o seu canto, perdizes voando aqui e ali, e grandes boiadas correndo nas verdejantes invernadas.

A vida se apresentava pacata e lenta, embora feliz com a prole crescendo e o gado aumentando. Porém, a enorme e rica zona sudoestina de Goiás despertava interesse por Estados como, Minas Gerais e São Paulo, de forma que vários produtos como, toucinho, açúcar, couros, fumo e demais produtos, mas principalmente as grandes boiadas, eram comercializadas, rumo aos referidos Estados citados anteriormente.

Diante disso, em 1816, estabeleceu-se uma grande comercialização de produtos na região Uberaba e São Pedro de Uberabinha, para onde fluiriam grandes riquezas goianas, que culminaria em 1912 a criação da Companhia Mineira de Autoviação Intermunicipal S/A, que logo iniciaria a construção da estrada para ligar aquela cidade a Monte Alegre a Santa Rita do Paranaíba (hoje Itumbiara). Assim com resultados positivos dessa zona de comércio, ocorreu ali no ano de 1916 um fato marcante nessa região. O comerciante Ronan Rodrigues Borges, sócio e gerente da firma Borges & Irmãos, chegou à pequena cidade de Santa Rita em um carro Ford Modelo T Doublé Paheton, criando um grande espanto na comunidade local. Dessa forma, a vida nessa região ganhava a pouco e pouco uma velocidade até então desconhecida de todos que estavam acostumados ao ciclo do carro de bois. Com isso, outras praças começaram a introduzir também veículos motorizados para dar um impulso maior no desenvolvimento da região.

Basileu França (1979), ainda escreve que em 1918 o governo do Estado de Goiás, concedia à Companhia Auto Viação Goiana a subvenção de 35 contos de réis, para a construção da estrada do Roncador à capital do estado, ainda podia verificar através do texto da Lei nº. 594, assinada pelo presidente João Alves de Castro e o secretário Antônio Americano do Brasil, que esse documento, autorizava o Chefe do Executivo a conceder privilégio a Ronan Rodrigues Borges e Sdney Pereira de Almeida, para construção, uso e gozo durante 30 anos, de uma estrada de automóvel de Santa Rita do Paranaíba até a cidade de Mineiros, passando pelo Rio Verde e Jataí, com um ramal de Rio Verde ao rio Paranaíba no porto de S. Jerônimo, ou em outro ponto mais conveniente.

Percebe-se que, tão logo saiu o privilégio para a construção da estrada Sul-Goiana, Ronan Borges preparou uma excursão de propaganda do automóvel pelo sudoeste, partindo de Santa Rita do Paranaíba até Jataí, passando por Rio Verde. Basileu França (1979) nos narra a viagem de Ronan Borges com seus companheiros Sidney Pereira e o seu chofer José Sabino de Oliveira, de forma detalhada, em que a jornada duraria seis dias, sendo esta muito penosa, com grandes dificuldades, pois os caminhos a serem percorridos eram pequenas estradas de carreiros, nas quais tinham que ultrapassar vários obstáculos naturais, e não raras vezes o veículo via-se quebrado.

Contudo, os viajantes chegaram à cidade de Rio Verde, onde foram recebidos com festa e fogos pela população local, seguido de várias solenidades organizadas pelas autoridades municipais. Posteriormente com o prosseguir da viagem, ao chegarem a Jataí, a situação não foi diferente, houve grande festividades, um alvoroco de pessoas e discursos de boas vindas das autoridades locais. Nisso ficaria marcado para história de Jataí, a foto tirada na local chamado, “Olho d’Água”, dia 22 de agosto de 1918, ficando assim documentado o primeiro automóvel a chegar a Jataí.

Diante disso em setembro de 1918, começava a construção da rodovia que ligaria Santa Rita do Paranaíba a cidade de Mineiros, passando por cidades como Rio Verde e Jataí, sendo que esta empreitada seria realizada pela Companhia Sul-Goiana e estaria a comando de Ronan Borges e com a orientação do agrônomo, Belarmino Cruvinel. A tarefa se mostrou árdua, com várias dificuldades, em que determinados momentos os trabalhadores viam-se perdidos nas vastas regiões do cerrado, e por vezes eram orientados pelos vaqueiros, ou peões das fazendas, e através dessas informações dos peões, planejavam um melhor traçado para construção da futura rodovia.

Na manhã de 18 de julho de 1919, saia de Santa Rita com destino a Rio Verde, uma grande caravana, composta de mais de vinte automóveis Ford Modelo T, um Fiat e um Studebaker, para as solenidades de inauguração da rodovia que chegava até Mineiros. O percurso foi comprido com grandes festividades, passando por Rio Verde e chegando a Jataí no dia 21 do mesmo mês, de onde seguiu uma grande movimentação populacional e discursos carregados de motivações.

Basileu Toledo registra no seu livro (Cavalo de Rodas, 1979) um curioso dado sobre as viagens que eram feitas nessa época:

A viagem de Jataí ao ponto mais próximo da estrada de ferro, - Uberlândia-, era feita a cavalo, em 15 penosos dias, atravessando atoleiros e rios cheios, nos tempos das chuvas.

O carro de boi gastava, nessa época, 6 meses de viagem, conduzindo as mercadorias de que se necessitava.

O correio, que era feito em lombo de burro, muitas vezes entregava as malas postais depois de uma peregrinação de 6 até 12 meses pela estrada. Assim, era a vida daquela gente pacata e conformada... (França, 1979, pg.166).

Segui-se então uma nova era na região, a era do veículo automóvel, que substituiria as viagens a cavalo e o carro de bois, trazendo uma nova perspectiva para o povo dessa região, e o automóvel, dito por Basileu como Cavalo de Rodas, seria visto como uma nova possibilidade de desenvolvimento, fonte de incentivo para abertura de novas estradas e agilidade na transposição de muitos obstáculos que se apresentavam no referido momento. Desde então o governo de Goiás estimulou a iniciativa privada a construir mais rodovias, por meio de subvenções, com base nas vantagens com que lhe acenava através da legislação altamente objetiva e pragmática. No entanto, em 1922, em virtude do decreto federal nº. 4460, de 11 de janeiro, instituindo subvenções aos estados e empresas que construíssem ou conservassem estradas de rodagem, consequentemente, o governo estadual deliberou restringir o auxílio consignado às companhias particulares, restringindo o pagamento, apenas a alguns concessionários, (França, 1979, pg.182).

Diante dessas ações, o decreto federal citado, faz desaparecer a necessidade do estado de subsidiar a abertura de novas vias rodoviárias, e o amparo do governo federal, dependente de condições burocráticas quase impraticáveis no sertão, longe de dar impulso às empresas nascentes, veio amortecê-las nos seus projetos de impulsão ao Sudoeste Goiano. Nesse sentido, a dura realidade que emergia nesse momento, era uma grande falta de entusiasmo no que se refere ao meio rodoviário. Com isto, longos anos deveriam se passar até que pudesse a realidade modificar o quadro de marasmo e de desamparo que dominou grandes regiões goianas, em especial o sudoeste de Goiás.

Conforme dados escritos na obra (Cavalo de Rodas, 1979), podemos observar que o sudoeste goiano em 1920, apresentava uma área de 80.000 Km² mais ou menos, pois essas estatísticas não oferecem dados exatos, este parece-nos o quadro aproximado, quando também foi verificado que, do ponto de vista das estradas, comparando as vias abertas na região com a rede rodoviária, ou melhor dizendo com a teia de cominhos abertos pela iniciativa privada e os poderes públicos, a mesma se apresentava em 1927, com as rodovias de Sta. Rita do Paranaíba – Rio Verde – Jataí – Mineiros, com 494 km, Rio Verde – Rio Bonito, 142 km, Mineiros – Sta. Rita do Araguaia, com 102 km e Sta. Rita do Paranaíba – Buriti Alegre, com 39 km, chegando a um total de 777Km. Diante

desses números, a economia no Sudoeste mantinha constantes exportações de produtos variados, mais a principal força se fazia no gado, que continuava a viajar com as próprias patas em direção dos mercados consumidores de Minas e São Paulo, e este seria um fator multiplicador de iniciativa e de progresso, que mudaria o aspecto e o nível de vida das nossas pequenas cidades.

Pode-se identificar mediante estimativa do IBGE, que a população do sudoeste saltou de 42.000 no ano de 1920, para 380.000 em 1977, e o Plano Federal, aprovado pela Lei nº. 5.917, de 10 de setembro 1973, beneficiou a região, pondo-a em contacto com todo o país, por meio de interligações com novas e diversas vias, que agora compunham o plano geral desse contexto. Verifica-se essa nova realidade por meio de um relatório fornecido pelo DNER de Goiânia:

No atual pano, Rodoviário Nacional, para o Sudoeste, constam rodovias Federais, Estaduais e Municipais.

As rodovias Federais no Sudoeste constantes do Plano aprovado pela Lei nº. 5.917 de 10/09/73, são as seguintes:

- a) BR. 060, que cortam o Sudoeste, permitindo a ligação da região com Goiânia, Brasília e Campo Grande no Mato Grosso, passando por São João da Barra, Rio Verde, Jataí e Serranópolis;
- b) BR. 364, Rodovia Transversal, que possibilitará a ligação com Cuiabá, e Porto Velho em sentido Oeste e Minas Gerais no sentido Leste, passando por Canal de S. Simão, Cachoeira Alta, Rio Doce, Jataí, Mineiros e Santa Rita do Araguaia;
- c) BR. 158, Rodovia Longitudinal, corta a região no sentido Norte-Sul, interligando a região como Mato Grosso no sentido Norte e no sentido Sul com São Paulo, Paraná, Sta. Catarina e Rio Grande do Sul até a fronteira com o Uruguai, passando por Aragarças, Piranhas, Caiapônia, Jataí, Itarumã e Lagoa Santa;
- d) BR. 483, Rodovia de ligação, apresenta a característica de se desenvolver no vale, paralela e próxima ao Rio Paranaíba, ligando Itumbiara, São Simão, indo até Paranaíba em Mato Grosso;
- e) BR. 359 Rodovia Transversal, que liga a cidade de Mineiros com Corumbá em Mato Grosso;
- f) BR. 070, passa por Aragarças, extremo Norte do Sudoeste, ligando a Brasília e Cuiabá.

Como se observa, o Plano Rodoviário Federal contempla o Sudoeste com ligações com todo o Brasil através de interligações das diversas rodovias do Plano. (França, 1979, pg. 203, 204).

Já com relação à rede Rodoviária Estadual fecha a malha rodoviária, interligando as redes dos municípios entre si e as rodovias federais, sendo as principais:

GO. 164 que liga Parauna, Sta. Helena – Quirinópolis, esta rodovia está pavimentada entre as BR. 060 e BR. 452 e em andamento o pavimento entre a BR. 452 e Quirinópolis; GO. 174 ligando Iporá – Amorinópolis – Montividio – Rio Verde – Caçu; GO. 206 liga Itumbiara – Quirinópolis – Caçu – Itarumã – Itajá; GO. 302 ligando Itajá a Aporeé. (França, 1979, pg. 204).

Por fim, fica evidente o papel importante que o automóvel teve ao adentrar o Estado de Goiás, mais especificamente no sudoeste goiano, quando este chegou em 1916 aos sertões de Goiás, em plena época do pastoreio, graças em especial ao espírito criador do pai da indústria automobilística, engenheiro-mecânico Henry Ford, que tornaria acessível ao cidadão comum de todo o mundo, através do plano geral de exportações para os diversos continentes, o acesso ao automóvel. Diante disso, o automóvel daria um impulso na abertura de várias vias rodoviárias, abalando assim a grande força utilizada nesse contexto, a aviação, pois esse novo meio apresentava um custo operacional muito baixo, se comparado ao avião, além disso, possuía uma manutenção bem simples, dispensando uma mão de obra tão qualificada. Já a aviação, se via com um custo operacional elevado, necessitando de pessoas treinadas para sua operação e manutenção, além disso, o meio aéreo estava presenciando várias aberturas de novas estradas, e melhoramento das já existentes, tornando o avião uma máquina a ser pensada para segundo plano.

Referências

FRANÇA, Basileu Toledo. *Cavalo de Rodas*. Goiânia: Oriente, 1979.

FRANÇA, Basileu de Toledo. Os pioneiros. Goiânia: Editora da UFG, 1998.