



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE GOIÁS  
INSTITUTO DE ESTUDOS SÓCIOAMBIENTAIS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA  
MESTRADO**

**BENTO ALVES ARAÚJO JAYME FLEURY CURADO**

**NOS PASSOS DO TRANSPORTE BEIÇUDO: CORTANDO O ESTRADÃO DO  
TEMPO E DA MEMÓRIA GOIANA**

Orientador: Dr. Eguimar Felício Chaveiro

**GOIÂNIA  
2013**

**TERMO DE CIÊNCIA E DE AUTORIZAÇÃO PARA DISPONIBILIZAR AS TESES E DISSERTAÇÕES ELETRÔNICAS (TEDE) NA BIBLIOTECA DIGITAL DA UFG**

Na qualidade de titular dos direitos de autor, autorizo a Universidade Federal de Goiás (UFG) a disponibilizar, gratuitamente, por meio da Biblioteca Digital de Teses e Dissertações (BDTD/UFG), sem ressarcimento dos direitos autorais, de acordo com a Lei nº 9610/98, o documento conforme permissões assinaladas abaixo, para fins de leitura, impressão e/ou *download*, a título de divulgação da produção científica brasileira, a partir desta data.

**1. Identificação do material bibliográfico:**     **Dissertação**     **Tese**

**2. Identificação da Tese ou Dissertação**

Autor (a):	Bento Alves Araújo Jayme Fleury Curado		
E-mail:	bento-fleury@hotmail.com		
Seu e-mail pode ser disponibilizado na página? <input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não			
Vínculo empregatício do autor			
Agência de fomento:	Governo de Goiás	Professor	Sigla:
País:	Brasil	UF: Go	CNPJ:
Título:	Nos passos do transporte beijudo: Cortando o estradão do tempo e da memória goiana		
Palavras-chave:	Beijudos. Caminhos geográficos. História. Revivescência. Legado. Tradição.		
Título em outra língua	In the footsteps of sloth: Cutting transport time and memory estradão goiana		
Palavras-chave em outra língua:	Beijudos. Geographical paths. History. Revival. Legacy. Tradition.		
Área de concentração:	Natureza e produção do espaço		
Data defesa:	(02/05/2013)		
Programa de Pós-Graduação:	Geografia - IESA - UFG		
Orientador (a):	Professor Dr. Eguimar Felício Chaveiro		
E-mail:	Eguimar@hotmail.com		
Co-orientador (a):*			
E-mail:			

\*Necessita do CPF quando não constar no SisPG

**3. Informações de acesso ao documento:**

Concorda com a liberação total do documento     SIM     NÃO<sup>1</sup>

Havendo concordância com a disponibilização eletrônica, torna-se imprescindível o envio do(s) arquivo(s) em formato digital PDF ou DOC da tese ou dissertação.

<sup>1</sup> Neste caso o documento será embargado por até um ano a partir da data de defesa. A extensão deste prazo suscita justificativa junto à coordenação do curso. Os dados do documento não serão disponibilizados durante o período de embargo.

O sistema da Biblioteca Digital de Teses e Dissertações garante aos autores, que os arquivos contendo eletronicamente as teses e ou dissertações, antes de sua disponibilização, receberão procedimentos de segurança, criptografia (para não permitir cópia e extração de conteúdo, permitindo apenas impressão fraca) usando o padrão do Acrobat.

2013 \_\_\_\_\_

Data: 14 / 10 /

Assinatura do (a) autor (a)



**BENTO ALVES ARAÚJO JAYME FLEURY CURADO**

**NOS PASSOS DO TRANSPORTE BEIÇUDO: CORTANDO O ESTRADÃO DO  
TEMPO E DA MEMÓRIA GOIANA**

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em Geografia do Programa de Pós-Graduação em Geografia – Mestrado e Doutorado do Instituto de Estudos Socioambientais da Universidade Federal de Goiás, para obtenção do título de Mestre em Geografia.

**Área de concentração:** Natureza e Produção do Espaço

**Orientador:** Dr. Eguimar Felício Chaveiro

**GOIÂNIA**

**2013**

**Dados Internacionais de Catalogação na Publicação na (CIP)**

Curado, Bento Alves Araújo Jayme Fleury

Nos passos do transporte beijudo: Cortando o estradão do tempo e da memória goiana [manuscrito] / Bento Alves Araújo Jayme Fleury Curado. - 2013.

xv, 259 f. : il., figs, tabs.

Orientador: Prof<sup>o</sup>. Dr<sup>o</sup>. Eguimar Felício Chaveiro  
Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Goiás,  
Instituto de Estudos sociambientais da UFG, 2013.

Bibliografia.

Inclui lista de figuras, abreviaturas, siglas e tabelas.

Apêndices.

**BENTO ALVES ARAÚJO JAYME FLEURY CURADO**

**NOS PASSOS DO TRANSPORTE BEIÇUDO: CORTANDO O ESTRADÃO DO  
TEMPO E DA MEMÓRIA GOIANA**

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em Geografia do Instituto de Estudos Socioambientais da Universidade Federal de Goiás, aprovada em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_, pela Banca Examinadora constituída pelos seguintes professores:

---

Professor Dr. Eguimar Felício Chaveiro (Orientador)  
Presidente da Banca

---

Professor Dr. Adão Francisco de Oliveira – UFT

---

Professora Dra. Sandra de Fátima Oliveira - IESA-UFG

**GOIÂNIA**  
**2012**

Dedico este trabalho aos meus filhos, que nos passos infinitos do tempo, alcançaram a ternura de meus dias:

Alisson Britto de Jesus Fleury Curado  
Elisa de Araújo Meirelles Lewergger  
Maria Paula Fleury Araújo Meirelles Lewergger

O que fazer para que o pensamento geográfico, ou os modos de pensar instruídos pela Geografia, possam adentrar o “mundo ser porteira”, datado e espacializado sob a rubrica histórica do presente?

**Eguimar Felício Chaveiro**

Já vai bem longe este tempo, bem sei  
Tão longe que até penso que eu sonhei  
Que lindo quando a gente ouvia distante  
O som daquele triste berrante  
E um boiadeiro a gritar, êia!  
Eu ficava ali na beira da estrada  
Vendo caminhar a boiada até o último boi passar  
Ali passava boi, passava boiada  
Tinha uma palmeira na beira da estrada  
Onde foi cravado muito coração  
Mas sempre foi assim e sempre será  
O novo vem e o velho tem que parar  
O progresso cobriu a poeira da estrada  
E esse tudo que é o meu nada  
Eu hoje tenho que acatar e chorar  
E mesmo tendo gente e carro passando  
Meus olhos estão enxergando uma boiada passar  
Ali passava boi, passava boiada  
Tinha uma palmeira na beira da estrada.  
Onde foi cravado muito coração...

**Adauto Santos**

## RESUMO

A presente pesquisa intitulada “Nos passos do transporte beijudo: cortando o estradão do tempo e da memória goiana” busca discutir em detalhes, com o objetivo de formar um documentário e registro, a contribuição dos animais de custeio (cavalos, éguas, bois, vacas, mulas, jegues, asnos, jumentos, bestas) para a identidade e sobrevivência do povo goiano ao longo do tempo, ao abrir os caminhos geográficos do grande sertão do Brasil Central, também chamado de lonjura, cafundó, cu de Judas, fim de mundo. Os beijudos realizaram a integração nacional a custo do sacrifício, das lutas e labutas de tropeiros, carreiros, comissários, cometas, mascates, boiadeiros, que, utilizando da força do trabalho, carregaram mercadorias, informações, conhecimento, cultura e identidade. A problemática em que se centrou o presente trabalho está permeada na indagação: Com a tecnologia atual e as transformações hodiernas os beijudos foram relegados ao ostracismo, como se pensa? Será que a sociedade progrediu tanto em recursos que esqueceu os valores do tempo passado, de nossa formação e de nossa identidade? Para tanto, por meio de estudos da Geografia histórica, serão alicerçados os postulados na compreensão do papel das categorias geográficas na elaboração de fundamentos importantes, a formação histórica e geográfica do povo goiano, com a abertura de caminhos e estradas, a utilização dos beijudos em todas as atividades do mundo rural e urbano, nos afazeres cotidianos, no lazer e na cultura; serão analisados dois diários, um de viagem de uma ilustre dama, Augusta de Faro Fleury Curado, em 1896 e o diário de um tropeiro, Gabriel Alves de Carvalho, do começo do século XX em sua labuta diária. Serão identificadas as contribuições dos beijudos que se derramam como forma de inspiração em todas as manifestações artísticas goianas, na literatura, imprensa, teatro, música, escultura, folclore, artes plásticas, assim como a utilização hodierna dos beijudos em modalidades diferentes como terapia em tratamentos, como exibicionismo em rodeios e exposições milionárias, na miséria de favelas e lixões ou quando o homem assume o lugar do beijudo, arrastando na Geografia das desigualdades das metrópoles, as carroças e carrinhos em meio ao trânsito caótico. Dessa forma, busca-se provar que os beijudos são ícones da resistência e de maneira diversa, estão inseridos na convivência humana de forma definitiva. Há uma cangalha resistente que nos une, no ontem e no hoje.

**Palavras-chave:** Beijudos. Caminhos geográficos. História. Revivescência. Legado. Tradição.

## ABSTRACT

This research entitled "in the footsteps of Sloth: cutting transport time and memory estrada goiana" discuss in detail, with the goal of forming a documentary and registry, the contribution of costing animals (horses, Mares, steers, cows, mules, donkeys, mules, asses, crossbows) for identity and survival of Goiás people over time, when you open the paths of geographical grande sertão of Central Brazil, also called lejanía, Outback, Mashhad, end of the world. The beçudos held the national integration at the expense of sacrifice, of the struggles and toils of drovers, carreiros, Commissioners, comets, peddlers, pastoralists, who, using the power of work, brought goods, information, knowledge, culture and identity. The problems that focused the present work is permeated in question: With the current technology and the contemporary transformations the beçudos were relegated to ostracism, as you think? Will be that society has progressed so much in resources that forgot the values of time passed, our training and our identity? To do so, through studies of historical geography, will be grounded the postulates in understanding the role of geographical categories in the drafting of important foundations, historical and geographical formation of Goiás State people, with the opening of paths and roads, the use of beçudos in all the activities of rural and urban, in everyday chores, at leisure and culture; will be analyzed two journals, a trip to an illustrious Lady Augusta Faro Fleury Curado, in 1896 and the diary of a Drover, Gabriel Alves de Carvalho, from the beginning of the 20th century in their daily toil. Beçudos ' contributions will be identified that shed as a form of inspiration in all artistic manifestations from Goiás, literature, media, music, sculpture, theatre, folklore, arts, as well as the use of beçudos in hodierna as different modalities in therapy treatments such as exhibitionism in rodeos and exhibitions millionaires, in misery of slums and garbage dumps or when the man takes the place of the slothby dragging in the geography of the inequalities of the metropolises, the carts and stands amidst the chaotic traffic. In this way, we seek to prove that the beçudos are icons of resistance and differently, are inserted into human coexistence. There is a sturdy cangalha that unites us, yesterday and today.

**Keywords for this page:** Beçudos. Geographical paths. History. Revival. Legacy. Tradition.

## LISTA DE ILUSTRAÇÃO

FOTO 01 - Tropa entre a Cidade de Goiás e Leopoldina (Aruanã) em 1938. Arquivo de Julieta Caiado Fleury. _____	31
FOTO 02 - Origem de nossa história, a velha capital de Goiás com os beçudos pastando livremente no Largo do Chafariz em 1913. Acervo de Joaquim Craveiro de Sá. _____	33
FOTO 03 - Na paisagem goiana de ontem, a presença dos seres humanos em sintonia com os beçudos. Acervo de Julieta Caiado Fleury. _____	35
FOTO 04 - Goiás na concepção do pintor Rugendas em “Habítans de Goyaz” presente na coleção da Biblioteca Nacional. Era o ciclo agropecuário que se criava o imaginário da distante terra goiana. _____	42
FOTO 05 - Tropas paulistas de outrora, de J. Wash Rodrigues. Acervo do Exército Nacional. Rio de Janeiro. _____	43
FOTO 06 - Cais do Rio Vermelho. Bucolismo de uma capital com ruas íngremes, forradas de pedras como antigas vias romanas, onde transitavam cadeirinhas e liteiras, puxadas por escravos; onde passavam as tropas cansadas e onde os carros de bois levavam os produtos do sertão para o mercado, único em toda a Província. Acervo de Luís Augusto do Carmo Curado. _____	44
FOTO 07 - Entrada para as minas. Pintura de Benedito Calixto. Museu Paulista- São Paulo- SP. _____	46
FOTO 08 - Ponte antiga sobre o Rio Corumbá. Nas dificuldades onde tudo se fazia na “força dos braços”, as pontes eram importantes por constituírem evolução e continuidade dos caminhos, abrindo o sertão antes indevassável. Acervo de Ramir Curado. _____	49
FOTO 09 - Uma tropa pastando solta no Largo da Igreja, no povoado de São Sebastião do Ribeirão, hoje Guapó, em 1925. Era este costume rotineiro nas pequenas cidades de Goiás. Os beçudos estavam presentes no cotidiano das pessoas, na tranquilidade dos tempos e outrora. Acervo de Bento Alves Araújo Jayme Fleury Curado. _____	51
FOTO 10 - Auguste de Saint-Hilaire, viajante e estudioso, autor de <i>Viagem à Província de Goyaz</i> e que descreveu em minúcias o papel exercido pelos beçudos na economia e na vivência dos goianos naquele distante século XIX . Acervo do livro publicado em 1975. ____	52
FOTO 11 - Antigos becos de Vila Boa de Goiás, calçados de pedras seculares, estreitos e cercados de muros, por onde passavam as antigas tropas, conduzindo mercadorias. Eram eles,	

as artérias da economia de nosso Estado de onde chegavam e saiam os produtos conduzidos lentamente pelos beçudos. Foram cantados em prosa e verso pela imortal Cora Coralina. Acervo de Bento Fleury. _____	56
FOTO 12 - Uma rua bucólica da antiga Capital de Goiás no princípio do século XX. Observa-se os beçudos pastando livremente pelos becos vilaboenses, constituindo um cenário de grande valor ao papel desses animais para a sobrevivência do goiano. Acervo de Sebastião Fleury Curado. _____	58
FOTO 13 - Típica fazenda goiana no final do século XIX, no Arraial de Campininha das Flores de Goyaz, caminho do Arrozal, região do Barro Preto da Santíssima Trindade de Goyaz, pertencente ao abastado coronel Antonio Batista Ottoni. 1904. O que se observa é sua bela boiada em primeiro plano. Acervo de Bento Alves Araújo Jayme Fleury Curado. ____	68
FOTO 14 - Na estrutura das antigas fazendas de Goiás, em grande maioria, não havia separação entre o curral e a casa de moradia. Um era o prolongamento do outro. Assim vacas, bois, bezerros, cavalos, éguas, mulas, jegues, conviviam de perto com os sitiantes. Nesta fotografia, a vaca e o bezerro estão na porta da sala da casa que já desaguava no curral. Acervo de Bento Alves Araújo Jayme Fleury Curado. _____	70
FOTO 15 - Turmeiros da enxada, do enxadão, da foice, do cutelo e da escavadeira, do “arranca toco”, retirando da terra o sentido do próprio coração. Trabalhadores rurais da região de Campininha das Flores em 1926. Acervo de Bento Alves Araújo Jayme Fleury Curado_	71.
FOTO 16 – Trabalhadores da região de Campininha das Flores onde hoje é o Bairro Goiá em Goiânia, em 1914. Acervo de Bento Fleury _____	72
FOTO 17 - Carro de boi em Trindade no ano de 1913, no Largo da Matriz, trazendo da roça os produtos para serem comercializados por época da Romaria. Acervo de Bento Alves Araújo Jayme Fleury Curado. _____	74
FOTO: 18 - burrinho leiteiro na Cidade de Goiás. _____	75
FOTO 19 - Carroção, carreando madeiras e toras das matas para a construção de casas, engenhos, olarias, chiqueiros, capelas e cercas. Era um peso monstruoso, arrastando pelo cerrado, troncos de árvores desconumais. Litografia de Victor Frond, de 1861. Acervo da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro. _____	78
FOTO 20 - Rodoviária de Trindade em 1975, quando ainda possuía um “ponto” de charretes, também chamada de “balaios de puta” por transportarem as meretrizes do centro para a zona. Acervo de Bento Alves Araújo Jayme Fleury Curado. _____	79
FOTO 21 - Carroça usada para transportar lenha em 1970. _____	80

FOTO 22 - Cabeça de gado na varanda da Fazenda Babilônia em Pirenópolis, uma das mais opulentas no século XVIII e XIX. Acervo de Jarbas Jayme. _____	83
FOTO 23 - Carro de bois transportando lenha para as famílias da nova capital de Goiás, na Fazenda Botafogo onde hoje é o Parque Mutirama de Goiânia. Acervo de Julieta Caiado Fleury. _____	85
FOTO 24 - Carro de bois na Cidade de Goiás, no mercado público, carreando tábuas para as pontes do Rio Vermelho, s poéticas pontes de Goyaz. Acervo de Elza Baiocchi. _____	87
FOTO 25 - Carreiros no caminho de Trindade, vindos de Damolândia. Acervo de Bento Fleury. _____	90
FOTO 26 - Carreiródromo de Trindade e passagem da primeira “Rainha dos Carreiros”, Elisa de Lewergger com o carrinho puxado por cabritinhos. Acervo de Bento Fleury. _____	91
FOTO 27 - de boi descendo a ladeira da rua que passa atrás da matriz do Divino Pai Eterno. Acervo de Bento Fleury. _____	92
FOTO 28 - Bela e evocativa fotografia de uma família sertaneja goiana em 1914 tirando um retrato tendo por fundo o carro de boi. Acervo de Bento Fleury. _____	94
FOTO 29 - Augusta de Faro Fleury Curado (1865-1929) narrou em seu diário de viagem em 1896 sobre as peripécias que era a trajetória entre o Rio de Janeiro e a Cidade de Goiás naqueles tempos difíceis nos estertores do século XIX. Acervo de Bento Fleury Curado ____	95
FOTO 30 - Augusta de Faro Fleury Curado no tempo em que realizou a difícil viagem para Goiás. Acervo de Bento Fleury Curado. _____	96
FOTO 31- Cidade de Goiás, velha capital do Estado com uma tropinha de burros lenheiros subindo o Largo do Chafariz. Era esse bucolismo que imperava na urbs do Anhanguera quando aqui chegou Augusta de Faro Fleury Curado. Acervo de Bento Fleury Curado. ____	103
FOTO 32 - Uma tropa caminhando vagarosamente pelo norte de Goiás em 1938, com as bruacas de couro penduradas. Arquivo de Bento Alves Araújo Jayme Fleury Curado. ____	104
FOTO 33 - Maneira de trocar as mulas para viagem. Desenho de Maximilen em 1822. ____	107
FOTO 34 - Camarada lidando com o beijudo na preparação da viagem, na Cidade de Goiás em 1929. Acervo de Bento Alves Araújo Jayme Fleury Curado. _____	109
FOTO 35 - Luiz Astolfo de Amorim, representante comercial que fazia o intercâmbio entre o Triângulo Mineiro e a Cidade de Goiás naqueles difíceis dias do século XIX e primeiros decênios do século XX. _____	110
FOTO 36 - Uma tropa subindo vagarosamente o Largo do Rosário na Cidade de Goiás. Acervo de Bento Alves Araújo jayme Fleury Curado. _____	111

FOTO 37 - Uma tropa perfilada para o início da jornada pelo sertão. Acervo de Bento Alves Araújo Jayme Fleury Curado. _____	112
FOTO 38 - Uma tropa passando por Santa Cruz de Goiás com jacás carregados de mandioca em 1913. Acervo de Bento Alves Araújo Jayme Fleury Curado. _____	113
FOTO 39- Uma tropa passando sobre a Ponte do Carmo na antiga capital de Goiás em 1923. Acervo de Julieta Caiado Fleury. _____	114
FOTO 40 - Uma mula com as brucas cobertas com couro para evitar serem molhadas pela chuva. Acervo de Bento Alves Araújo Jayme Fleury Curado. _____	116
FOTO 41 - As tropas que passavam vagarosas pelas cidades sertanejas goianas, nesse caso, Barro Preto, hoje na região metropolitana de Goiânia, em 1927. Acervo de Bento Alves Araújo Jayme Fleury Curado. _____	117
FOTO 42 - Berranteiro montado numa mula adornada ao gosto da época. Cidade de Goiás em 1923. Acervo de Julieta Caiado Fleury. _____	123
FOTO 43 - Laércia América Moreira, 84 anos, esposa de comissário, saudosista dos tempos idos, no “rabo” do seu fogão de lenha, segurando uma candeia a clarear os dias de outrora _____	134
FOTO 44 - O comissário Gerson Vasconcelos (Nêgo Pinta Roxa), tangendo sua tropa nos caminhos goianos. Ele foi um dos últimos da região de Goiânia, viajando ainda nos anos de 1980. _____	134
FOTO 45 - Senhor Benedito Cardoso de Moraes com seus bois na antiga lida boiadeira. Foto de arquivo familiar. _____	137
FOTO 46 - Olaria da região do Barro Branco em 1946, propriedade de José Teixeira de Deus e Ana Alves de Carvalho. A respectiva Olaria era arrendada por Benedito Cardoso de Moraes. Observa-se na foto a ‘pipa’(instrumento de moer o barro) de madeira movida a animal. Atrás da pipa havia um depósito de barro chamado picador que a alimentava. Depois de moído, o barro era levado de carrinho de mão para o terreiro a fim de ser cortado em formado, depositado no chão para secagem, richado (virado) e finalmente queimado. A queima era realizada em forno de barro aquecido a lenha. Acervo de Benedito Cardoso de Moraes. _	138
FOTO 47 - A entrevistada, Ana Geralda Ferreira com minhas duas “assistentes”, as filhas Elisa de Araújo Meirelles Lewergger e Maria Paula Fleury Araújo Meirelles Lewergger _	139.
FOTO 48 - Estradas de terra por onde passou Ana Geralda com sua tropinha e tocando porcos, na região de Inhumas. _____	140

FOTO 49 - Visita oficial dos membros da Academia Trindadense de Letras, Ciências e Artes à Sócia Benemérita Nair Faria Carneiro, de 94 anos de idade, para entrega de seu Diploma. Presentes os Acadêmicos Efetivos Antonio Alves de Carvalho e Maria Geralda de Carvalho e dos Sócios Remidos e Eméritos da ATLECA: Bento Alves Araújo Jayme Fleury Curado e Iraci Borges. Outubro de 2012. _____	141
FOTO 50 - Engenho em Corumbá de Goiás. Foto do livro <i>Corumbá de Goiás: Estudos sociais</i> , de Ramir Curado, página 23. _____	143
FOTO 51 - Lida do gado no curral, utilizando os beíçudos como segurança e rapidez. Acervo de Antero Batista de Abreu Cordeiro. _____	145
FOTO 52 - Trabalho com o arado rústico puxado pelos beíçudos, cotidiano de todas as fazendas, sítios e chácaras em Goiás. Foram eles, de forma calada, que conduziram a nossa economia num período de cansaços e suores. Acervo de Bento Alves Araújo Jayme Fleury Curado _____	146
FOTO 53 – Fotografia de boi da Fazenda Retiro da Cidade de Goiás _____	147
FOTO 54 - Fotografia de boi da Fazenda Sabão _____	147
FOTO 55 – Fotografia das vacas no curral da Fazenda Sabão. _____	148
FOTO 56 - Fazenda Zeca Alves e Mariazinha na década de vinte. Região da Terra Podre (saída para Santa Bárbara). Observa-se a mulher assentada em silhão. O casal um ao lado do outro em pose frontal. A sede da fazenda, de fundo em que os detalhes da molduras subscrevem-se as iniciais do proprietário, símbolo de poder e posse. _____	148
FOTO 57 - Os beíçudos eram lembrados inclusive me lembrancinhas mortuárias. Nesta o ex-fazendeiro Gerson Cardoso quis ser lembrado montado em seu cavalo. Era a marca da terra e do chão, presente até o fim. _____	149
FOTO 58 - Exposição de beíçudos no interior do Mercado da Cidade de Goiás em 1922. Acervo de Bento Fleury. _____	149
FOTO 59 - Em Jataí, na avenida principal, a fotografia da saída de uma tropa rumo a São Pedro de Uberabinha, (Uberlândia). Acervo de Basileu Toledo França. _____	150
FOTO 60 - Saída de um carro de boi em Jataí, da casa do chefe político Manuel Vilela em 1919. Acervo de Basileu Toledo França. _____	150
FOTO 61 - A importância do transporte beíçudo. Os muares eram símbolos de prestígio e as fotografias geralmente eram tiradas ao lado das antigas fazendas, com alicerces de pedras e esteiros de aroeira. Amava-se o que era real, a casa e os animais. Acervo de Bento Alves Araújo Jayme Fleury Curado. _____	151

FOTO 62 - Alguns usavam como cenário de fundo os velhos muros de terra socada rebuçados de telhas dos quintais de antigamente. A casa e os animais eram identidade. _____	152
FOTO 63 - Havia perfeita simbiose entre crianças e animais, como percebemos nas três fotografias abaixo. Era a mansidão dos bichos do terreiro, como se percebe nas duas fotografias abaixo, na região de Trindade. _____	153
FOTO 64 - Nesta fotografia, as crianças estão montadas nos bois, completamente despreocupadas e sem nenhum uso de corda. _____	153
FOTO 65 - Licardino de Oliveira Ney em sua fazenda na região do Rio Meia Ponte em Goiânia com os seus beicudos de estimação. Um grande homem também se encanta com a beleza dos animais como prova da existência de Deus. Acervo do Jornal <i>Cinco de Março</i> de 1971. _____	154
FOTO 66 - _____	155
FOTO 67 - Antonio Ramos Caiado (Totó Caiado) em seu belo animal na porta de sua casa/chácara na antiga capital de Goiás. Acervo de Lena Castello Branco Ferreira de Freitas. _____	153
FOTO 68 - Coronel Anacleto Gonçalves de Almeida - Fazendeiro, líder político, intendente - 1920 á 1923, delegado de Campininhas das Flores e responsável pela interdição pela Romaria do Divino Pai Eterno de 1900 á 1923. Foto de 1901, traje requintado, relógio de bolso, chapéu panamá, montaria completa, postura típica do coronel da República Velha. _____	157
FOTO 69 - Regina Lacerda, montada, de chapelão na cabeça, numa chácara na Cidade de Goiás, vendo-se o bucolismo das antigas chácaras goianas. Fotografia de seu Álbum Regina Lacerda. _____	158
FOTO 70 - Carro de boi defronte ao Palácido das Esmeraldas em construção. Foi Berto. _	159
FOTO 71 - Esforço dos carros de bois vencendo os lamaçais de Goiânia nos meses das águas. Era força e determinação em demasia. Assim, na força dos beicudos a história foi construída. _____	159
FOTO 72 – Carro de boi no lamaçal dos primeiros dias de Goiânia _____	160
FOTO 73 – Capa e contra capa do livro de José Sizenando Jayme _____	163
FOTO 74 – Capa das duas edições do livro <i>Pioneiros</i> , de Basileu Toledo França _____	164
FOTO 75 – Capa do livro <i>O pranto dos inhambus</i> , de Sebastião Arantes _____	165
FOTO 76 – Capas dos livros de Bariance Ortêncio _____	166
FOTO 77 - Capas dos livros de Joaquim Rosa, Antonio Pimentel e Freud de Meo _____	167
FOTO 78 – Capa do livro de Ofélia Sócrates de Nascimento Monteiro _____	168

FOTO 79 – Capas dos livros de Geraldo Coelho Vaz, Nars Chaul e José M. Teles _____	169
FOTO 80 – Capa do livro <i>Esboço histórico de Formosa</i> , de Olympio Jacintho _____	170
FOTO 81 – Capa do livro <i>Mãe Chi</i> , de Victor de Carvalho Ramos _____	171
FOTO 82 – Capas dos livros de Geraldo Coelho Vaz, Octo Marques e Humberto Crispim Borges _____	172
FOTO 83 – Capas dos livros de Leo Godoy Otero, Hugo de Carvalho Ramos e Juarez Filho _____	173
FOTO 84 – Capas dos livros de Oscar Leal, Guy Cavalcanti e Francisco de Britto _____	174
FOTO 85 – Capas dos livros de Edla Pacheco Saad, Moura Lima e Lázaro Faleiro _____	175
FOTO 86 – Capas dos livros de Regina Lacerda, Bernardo Élis Fleury de Campos Curado e Juarez Moreira Filho _____	175
FOTO 87 – Capas dos livros de Valdivino Ferreira, Valter Caseti e Ubirajara Galli _____	176
FOTO 88 – Capas dos livros de José J. Veiga, Rosarita Fleury e José Mauro de Vasconcelos _____	177
FOTO 89 – Capas dos livros de Jaime Câmara, José Sizenando Jayme e Antologia de Caldas Novas _____	178
FOTO 90 - Henrique Silva (1965 – 1935) pioneiro da “Revista Informação Goyana” a primeira no Estado de Goiás. _____	190
FOTO 91 - Ilustração da <i>Revista Informação Goyana</i> em que aparece uma fazenda em Bonfim de Goyaz. _____	191
FOTO 92 - Gravuras de Octo Marques, a primeira inserida na obra <i>O Major</i> , de Edla Pacheco Saad, que retrata o Largo da Matriz de Goiás tendo ao fundo a antiga Igreja de Nossa Senhora do Rosário e um beicudo passando pelo Beco da Lapa. Na segunda, retrata o largo do Rosário na Cidade de Goiás com a Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Pretos e o Convento dos Dominicanos, passando por ele um carro de bois vindo das fazendas. No céu, os dois emblemáticos urubus. _____	195
FOTO 93 - Gravuras de Octo Marques do ano de 1980. A primeira retrata o Largo do Chafariz com os cargueiros de burrinhos subindo rumo à estrada para Areias, ao fundo a Igreja de Santa Bárbara e a segunda, do livro <i>Colcha de retalhos</i> , as festas de Goiás, com a figura dos beicudos sempre presentes _____	195
FOTO 94 - Gravuras de Octo Marques, de 1982. A primeira retrata uma tropa de burros passando frente à ermida de Santa Bárbara sobre um outeiro e a segunda mostra os beicudos frente ao Beco do Capim, na Cidade de Goiás. _____	196

- FOTO 95 - Gravura de 1984 que retrata um cargueiro passando defronte à Igreja de São Francisco de Assis na Cidade de Goiás. \_\_\_\_\_196
- FOTO 96 - Gravuras de Octo Marques. A primeira retrata um cargueiro passando defronte à Igreja de Nossa Senhora da Abadia na Cidade de Goiás e a segunda os mesmos beicudos passando defronte à ermida de Nossa Senhora Aparecida no povoado de Areias na Cidade de Goiás. Ambas são de 1983. \_\_\_\_\_197
- FOTO 97 - Gravura de Octo Marques. Um cavaleiro deixando sua montaria defronte á Igreja de São Sebastião do Arraial do Ferreiro na Cidade de Goiás e adentrando na mesma.1983\_197
- FOTO 98 - Gravuras de Octo Marques de 1983. A primeira retrata um viajante em sua montaria defronte à extinta Igreja do Arraial do Ouro Fino na Cidade de Goiás e o segundo passeando pelas matas.
- FOTO 99 - Gravura de Octo Marques. Um cargueiro e um carro de bois em trânsito pelo Largo do Jardim na Cidade de Goiás defronte ao prédio da Delegacia Fiscal e o sobrado da Família Perillo. 1986\_\_\_\_\_198
- FOTO 100 - Gravuras de Octo Marques. A primeira, uma tropa passando por uma fazenda e a outra um burrinho trotão sendo puxado pelo seu dono. Ambas na Cidade de Goiás \_\_\_\_\_199
- FOTO 101 - Gravuras de Monserrat. Os beicudos na Cidade de Goiás. A primeira mostra o burrinho conduzindo leite nas cangalhas e a segunda, uma carroça passando pela Rua do Horto na Cidade de Goiás. Ano de 1986. \_\_\_\_\_200
- FOTO 102 - Artista plástica vilaboense Arliete Monserrat de Vellasco. \_\_\_\_\_200
- FOTO 103 - Óleo sobre tela. Carro de boi, fazenda Barro Branco, do arraial do Barro Preto da Santíssima Trindade de Goyaz. Lizenor Lizete Meireles Lewergger. Evidencia a lida com os beicudos nos pesados encargos do cotidiano das fazendas no Estado de Goiás. 2011. \_\_\_\_201
- FOTO 104 - Gravura de João do Couto. Burrinho lenheiro da Cidade de Goiás, beicudo que por décadas puxou a lenha que era usada nos fogões de Goiás. 1967. \_\_\_\_\_202
- FOTO 105 - Carro de bois cheio de flores. Ilustração do livro de poesias *Bucólica*, de autoria de Sônia Maria Ferreira, publicado em 1991. A ilustração é da artista plástica Maironi. \_\_203
- FOTO 106 - Óleo sobre tela do artista plástico Percio Ribeiro Forzani, de Pirenópolis. Mostra o cotidiano rural de uma fazenda com o uso dos beicudos e a Rua Direita em Pirenópolis, no pacato cotidiano de outrora, passando por ela um cavaleiro. 1989. \_\_\_\_\_203
- FOTO 107 - Carvão sobre papel, do artista plástico Hugo Mund, do ano de 1963. Mostra um cavaleiro na escuridão e uma pequena cidade ao fundo. O ambiente de mistério evoca o perigo das viagens noturnas pelos caminhos sertanejos de outrora. \_\_\_\_\_204

FOTO 108 - Gravura de Antonio Poteiro intitulada “Deus dos animais”, do ano de 1978, em que, de forma primitivista, evoca a espiritualidade ligada à figura dos animais em suas atitudes puras e a vocação para o trabalho. _____	205
FOTO 109 - A carroça com o beijudo no mundo da marginalidade das grandes cidades atualmente. João Lima Neto consegue retratar nessa gravura o cotidiano sofrido dos carroceiros nos centros urbanos mais desenvolvidos. 1978 _____	205
FOTO 110 - Gravura de Lúcia Curado de 1989 destacando um carro de bois atravessando a poética cidade de Corumbá de Goiás, defronte à grande loja comercial de Francisco Herculano Fleury Curado. É ilustração do livro <i>Corumbá de Goiás, estudos sociais</i> , do historiador Ramir Curado. _____	206
FOTO 111 - Gravura do artista goiano Marcos Veiga para o livro <i>Outras histórias de Goiás</i> , do Desembargador Maximiano da Mata Teixeira, destacando uma tropa no sertão do antigo norte goiano em histórias de heroísmo e dedicação. 1983. _____	207
FOTO 112 - Carlos Sena, artista da modernidade, professor de artes visuais da UFG, numa visão diferenciada da saga dos beijudos. _____	208
FOTO 113 - Dagmar França – 1999 Arte que se imortalizou nos cartões telefônicos da Telemar. _____	209
FOTO 114 - Os cavalos na concepção de Confaloni em 1955. _____	209
FOTO 115 - Cavalo em Vila Boa de Goiás em 1958. Nazareno Confaloni. _____	210
FOTO 116 - Cavalo em meio ao mundo, Confaloni _____	210
FOTO 117 - Cavaleiro solitário. Confaloni, 1966. _____	211
FOTO 118 - Cartum de Mariozan para o encate Jornal do Campo de <i>O Popular</i> , na ilustração da história “Boi Saravá” em que num circo de touradas, um boi fugiu do picadeiro. _____	212
FOTO 119 - Cartuns de Jorge Braga ironizando no primeiro a figura do ex-presidente Luís Inácio Lula da Silva ao errar a clássica frase da Independência do Brasil e o segundo, criticando os tucanos do PSDB para tirem o “cavalinho da chuva”. _____	212
FOTO 120 - Cartuns de Jorge Braga, o primeiro ironizando a crise na Grécia, num “presente de grego” muito mal feito e o segundo, na crítica à pistolagem que havia também no passado goiano, utilizando os beijudos. _____	213
FOTO 121 - Estátua equestre de Pedro Ludovico Teixeira em Goiânia ao lado do Palácio que leva o seu nome. 2012. _____	214
FOTO 122 - Outra obra notável de Neusa Rodrigues de Moraes é “Aquarela brasileira no apocalipse” de 1989, com entalhe em madeira e metal que aparece na parede da Biblioteca	

Jorge Félix de Souza do Instituto Federal de Educação em Goiânia, antiga Escola Técnica Federal de Goiás. Nele, a saga dos beijudos também está presente na ideologia de uma história feita de lutas e labutas. _____	214
FOTO 123 - Obra de Nazareno Confaloni de 1961. _____	215
FOTO 124 - Escultura de Arturo Dazzi, data de 1958. Relevô em mármore carrara. ____	216
FOTO 125 - Vaquinha que ficou exposta defronte à Assembleia Legislativa de Goiás. ____	217
FOTO 126 - Bonequinhos dos cavalos das cavalhadas pirenopolinas. O talento de Maria de Beni ganhou o mundo. _____	217
FOTO 127 - Mascarados de Pirenópolis ao lado da Igreja Matriz em 1978. Acervo de Bento Fleury. _____	218
FOTO 128 - A revista <i>A Folclórica</i> , editada pela Comissão goiana de folclore em seus números 01 e 03 de 1972 e 1973 trouxeram em suas capas o imaginário dos beijudos, com os mascarados de Pirenópolis e as Cavalhadas. _____	219
FOTO 129 - Entrega do giro da folia com os beijudos em Corumbá de Goiás. Presença de diversos animais e seus proprietários demonstra a força telúrica dessa tradição que remonta as origens de nosso legado cultural. Acervo de Ramir Curado. _____	221
FOTO 130 - Padre Pelágio e seu auxiliar Herminio Lopes de Barros se preparando, sobre os beijudos, para uma desobriga. _____	222
FOTO 131 - Padre Francisco Neves, de camisa verde, com a população rural em suas desobrigas. _____	224
FOTO 132 - Dona Benta do berrante, figura folclórica de Goiás numa fotografia de Mônatha Castro para o Jornal <i>Diário da Manhã</i> , edição de 31 de agosto de 2012. _____	225
FOTO 133 - A elegância dos antigos muladeiros. Terno e gravata com direito a fotografia. Ipamery, 1913. _____	226
FOTO 134 - Cascatinha e Inhana, Pedro Bento e Zé da Estrada, duplas famosas em todo o Brasil que se dedicaram a descrever em suas músicas, o sentimento tropeiro, carreiro e boiadeiro, na lida com os beijudos. _____	228
FOTO 135 - Zilo e Zalo, Belmonte e Amaraí estão também entre as duplas que mais venderam discos no Brasil na temática caipira e tropeirista. _____	229
FOTO 136 - Capa do disco de Eli Camargo pela Gravadora Chantecler. _____	234
FOTO 137 - Silveira e Barrinha e Irmãs Freitas e Voninho foram também pioneiros na evocação do tropeirismo e dos carreiros em Goiás. Foram sucesso em todo o Brasil. ____	236

FOTO 138 - Maria Eugênia e Marcelo Barra, dois ícones da música goiana que também destacam sobre a saga dos beijudos em nosso Estado. _____	238
FOTO 139 - Juraildes da Cruz, em estilo mais caipira e Fernando Perillo, com sua atuação clássica, evocam o passado goiano na saga dos tropeiros, boiadeiros e carreiros. _____	239
FOTO 140 - Filme “O menino da porteira”, sucesso atual do tema dos boiadeiros que está sempre presente no imaginário goiano e brasileiro. _____	240
FOTO 141 - Montagem da peça o boi e o burro a caminho de Belém, em 1953, de Maria Clara Machado. _____	242
FOTO 142 - No cotidiano das grandes cidades hoje o homem é o beijudo., imagem da exclusão e da falta de perspectiva daqueles que não foram inclusos na lógica capitalista do ter e do possuir. _____	244
FOTO 143 - Carroceiro vivendo em lixão na cidade de Trindade em Goiás. Exclusão e miséria no cotidiano de beijudos e seres humanos. _____	245
FOTO 144 - Égua deixada em plena ilha de movimentava avenida, utilizada até a exaustão e abandonada para morrer. _____	246
FOTO 145 - Animais espancados pelos seus próprios donos em São Paulo. Um deles ficou sem os olhos. _____	247
FOTO 146 – O que mais ocorre hoje são animais abandonados pelas ruas das grandes cidades, correndo o risco de atropelamento e de acidentes. É o uso indiscriminado dos mesmos e o abandono na velhice. _____	248
FOTO 147 - O uso dos beijudos em rodeios é um mercado milionário no Brasil. _____	252

## LISTA DE DOCUMENTOS

- DOC. 01 Ofício de 1889, do Presidente Dr. Eduardo Montandon, sobre ocupação do território de Goiás ainda no século XIX \_\_\_\_\_ 54
- DOC 02 - A criação de estradas era o grande problema da Província. Nesta Resolução de 17 de dezembro de 1881, do *Jornal Correio Oficial*, o então Presidente da Província Dr. Theodoro Rodrigues de Moraes propõe verba para criação de uma estrada ligando Vila Boa a Leopoldina, passando pelo povoado da Barra. \_\_\_\_\_ 60
- DOC 03 - Mapa da Capitania de Goiás em 1804. As distâncias pareciam intransponíveis e o grande isolamento do então norte goiano, hoje Estado do Tocantins. \_\_\_\_\_ 61
- DOC 04 - Documento de 1852 em que o Presidente da Província contrata serviços para abertura de estrada. \_\_\_\_\_ 62
- DOC 05 – Ofício da Corte, Rio de Janeiro, de 1868, dispondo sobre a construção de caminhos no território goiano \_\_\_\_\_ 65
- DOC. 06 – Recibo da Secretaria de Finanças de Goyaz, de 1931, dispondo sobre imposto rural da cidade de Trindade \_\_\_\_\_ 69
- DOC 07 –Decreto de Félix de Bulhões sobre construção de ponte sobre o Rio Paranaíba, alargando as comunicações com Goiás em 1868 \_\_\_\_\_ 77
- DOC 08 – Talonário de Imposto em que o fazendeiro Jerônimo Vieira de Siqueira paga pelo uso de uma carroça de “peneu” em 1960 em Turvânia-Go. Ele pagou duzentos cruzeiros anuais pelo uso de seu meio de transporte. Acervo de Maria Vieira Aparecida. \_\_\_\_\_ 81
- DOC. 09 - Talonário de imposto pelo uso do carro de boi em Anicuns no ano de 1953. Era esse transporte de grande valia nos vastos sertões do oeste. Arquivo de Maria Vieira Aparecida. \_\_\_\_\_ 89
- DOC. 10 – Sobre os preços de alugueis de animais de custeio, carros de bois e carroças em 1889. Acervo de Bento Fleury. \_\_\_\_\_ 93
- DOC.11 - caminho feito por Augusta de Faro Fleury Curado no longo caminho do Rio de Janeiro, então capital federal, para a Cidade de Goiás, então capital do Estado. \_\_\_\_\_ 98
- DOC. 12 – Circular do Rio de Janeiro sobre o uso de cavalos e outros animais. \_\_\_\_\_ 106
- DOC. 13 - No Almanaque do Capivarol em 1941 aparece uma sátira à figura do burro da tropa, destacando que o homem era o mais burro dos dez. A figura dos animais estava presente até mesmo nas propagandas. Acervo de Julieta Caiado Fleury. \_\_\_\_\_ 118

DOC. 14 - Documento em que o cidadão Torquato José de Barros Cachapuz compra animas para formação de sua tropa em 1851. Seus descendentes seriam os membros da Família Caiado. _____	119
DOC. 15 - Jornal Correio Oficial da Cidade de Goiás, datado de 1882, que dispunha sobre o desaparecimento de animais _____	121
DOC. 16 – Mapa descrevendo a viagens realizadas por Gabriel Alves de Carvalho a partir das anotações de sua caderneta de campo e o seu diário das compras feitas desde Trindade, até passar por pontos comerciais então estratégicos como Anápolis e a nova capital Goiânia, até Vianópolis, que à época, era ponto final da Estrada de Ferro. _____	126
DOC. 17 – Página da Caderneta do Tropeiro Gabriel Alves de Carvalho _____	128
DOC. 18 - Apontamentos do carreiro Gabriel Alves _____	129
DOC. 19 - Apontamentos do carreiro Gabriel Alves _____	130
DOC. 20 - Apontamentos do Carreiros Gabriel Alves _____	131
DOC. 21 – Apontamentos do Carreiro Gabriel Alves _____	131
DOC. 22 – Apontamentos do Carreiro Gabriel Alves _____	132
DOC. 23 – Documento do Rio de Janeiro sobre o uso de alambiques e engenhos na Província de Goyaz _____	133
DOC. 24 – Apontamentos do Carreiro Gabriel Alves _____	134
DOC. 25 – Circular do Rio de Janeiro destacando sobre os impostos do uso de engenhos na Província de Goyaz. _____	144
DOC. 26 - Guia Turístico de Goiás no ano de 1963, mostrando o então governador Mauro Borges Teixeira inaugurando a Exposição Agropecuária daquele ano o prédio da SGPA na Avenida Goiás, construído pelo esforço de Altamiro de Mouro Pacheco e os belos espécimes de beijudos presentes na exposição daquele ano. _____	161
DOC. 27 – Página da <i>Revista Informação Goyana</i> de Henrique Silva _____	192
DOC. 28 –Págiina da <i>Revista Informação Goyana</i> , de Henrique Silva _____	193

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO (ou proseado)	23
CAPÍTULO I UMA <i>BEIÇADINHA</i> DA GEOGRAFIA DE <i>PARELHA</i> COM A HISTÓRIA	31
CAPÍTULO II - OS <i>TRIÊROS</i> E A <i>PICADA</i> PARA GOIÁS: NAS PATAS DOS BEICUDOS, O CAMINHAR DA HISTÓRIA.	42
2.1. O ápice da “idade do couro”.	46
2.2 Velhas estradas na poética do chão: poeira como incenso elevado a Deus.	62
2.3 As fazendas, <i>lócus</i> do beijudo, eram o fim do mundo, o cu do Judas e onde ele perdeu as botas.	68
CAPÍTULO III - OS BEIÇUDOS COMO FORÇA DE TRABALHO: CARREANDO SONHOS E LEMBRANÇAS NOS ITINERÁRIOS DO TEMPO.	74
3.1. Beijudos utilizados em cadeirinhas, liteiras e banguês: ombreando com o homem/animal a condução da elite.	76
3.2. - Beijudos usados em carros de bois, carroças, carroções, charretes para labutar ou bestar	78
3.2.1. O beijudo na romaria de Trindade: Carro de boi nos caminhos da fé: poeira vermelha como incenso elevado a Deus.	90
3.3. Diário de uma viagem no tempo dos beijudos na visão de uma senhora muito ilustre	95
3.4. Tropeiros: itinerários pelos sertões em viagens no range-range das cangalhas	104
3.4.1. O diário de tropeiro de Gabriel Alves de Carvalho.	125
3.4.2. Nego Pinta Roxa, o último tropeiro da região Metropolitana de Goiânia.	134
3.4.3. Beijudos para outras atividades e para passeio: parte da família.	143
3.4.5. As autoridades e os beijudos: no ontem e no hoje.	153
CAPÍTULO IV - BEIÇUDOS DERRAMADOS EM PÁGINAS DE ENCATAMENTO	163
4.1 Páginas derramadas de encantamento: os beijudos no lirismo ao correr da pena.	178
4.1.1 Beijudos no lirismo dos versos brotados do próprio chão.	187
4.1.2 Revista <i>Informação Goyana</i> , propagandista dos beijudos do sertão de Goiás.	189
4.1.3 Beijudos em jornais do sertão – lembrança recorrente.	193
4.2 A saga dos beijudos retratada em lápis, tintas, pinceis, telas: identidade pelos laços da arte.	194
4.2.1 – Os beijudos nas tirinhas de jornais e nos cartuns goianos.	211

4.2.2. A saga beijuda goiana eternizada em madeiras, pedras e adereços. _____	213
4.2.3. Os beijudos no folclore e no imaginário do povo goiano. _____	218
4.2.4. Os beijudos na boca do povo: legado no linguajar tipicamente goiano. _____	226
4.2.5. Nos acordes da viola: os beijudos entre modinhas, modas, toadas e catiras _____	227
4.2.6. O legado dos beijudos também no cinema. _____	240
4.2.7. Os beijudos nos palcos dos teatros. _____	242
<b>CAPÍTULO V - OS BEIJUDOS NAS CONTRADIÇÕES E DESACERTO DO MUNDO ATUAL: LUXO E MISÉRIA – O HOMEM. _____</b>	
5.1. Os beijudos em ambientes de miséria e exclusão dos grandes centros urbanos. _____	245
5.2. Quando o ser humano assume o lugar do beijudo: zoomorfização dos invisíveis. _____	248
5.3. Beijudos como remédio e terapia: modernidade numa relação que cura. _____	250
5.4. Beijudos que valem ouro: rodeios, leilões e exposições para elite exibicionista. _____	252
CONSIDERAÇÕES FINAIS. _____	255
REFERÊNCIAS. _____	260
ANEXOS _____	274

## **INTRODUÇÃO (ou proseado)**

O passado era *isturdia*. O anteontem com medo do esquecimento transmutou-se para o ontem e este, lépido, pulou para o hoje que, de tão rápido, já antevê o amanhã. Vertiginosamente, o tempo histórico tem escorrido como água ligeira debaixo da ponte, sem tempo ao menos para a contemplação do que passa. Águas revoltas que vão rápidas lambendo a tabatinga dos barrancos na busca de outros horizontes. Temos, nesses dias escorregadios, saudades profundas do futuro.

E ao lembrar os versos de Nars Chaul e Fernando Perillo: “Te vejo inteira em metade das coisas”, assim é possível conceber a vida, os fatos, os acontecimentos, tecidos sob a égide do que fomos; nossas raízes latejantes, quebrando o frio concreto do hoje, ao trincar o negrume do asfalto. É necessário que a existência seja vista inteira, embora a fragmentação que se impõe cada dia, na tessitura de nossos passos.

O signo atual tem sido a pressa, o automatismo, a fluidez, a acessibilidade. Palavras novas se incorporaram ao velho idioma em que “Camões chorou no lento exílio, a última flor do Lácio”, como, um dia, cantou o vate Olavo Bilac. Palavras impulsionadas pela pressa ligaram-se ao cotidiano das pessoas nesse século XXI e por elas somos plugados à rapidez sem significado em que nos vemos assolados pela angústia do tempo.

Não mais a lembrança dos versos de Danilo Caymmi e Paulinho Tapajós: “Olha a lua mansa a se derramar/ ao luar descansa meu caminhar”. Onde o descanso nos dias hodiernos? Tantas conquistas, tanto conforto e tão pouco repouso, na suavidade de uma noite que começa em ternuras de silêncios diluídos! Onde a quietude?

As ruas, hoje, são palco de atores enlouquecidos, apressados, de olhos arregalados, fixados nos relógios ou nos aparelhos celulares, em meio aos carros enfurecidos e sem tempo para esperar o outro.

Todos correm e o dia ficou pequeno para tanta coisa. Já há cidades que não dormem, com horário comercial “normal”, a partir das vinte e quatro horas! Cidades de homens de olhos secos. Cidade sem a paz do sono. Descansar é coisa pretérita. Cidades que não têm nem mais assombração, pois onde está o escuro para elas? O medo agora é do próprio ser humano, não do sobrenatural.

Sobram hoje os meios eletrônicos de comunicação e de informação, enquanto desaparecem os gestos e as amabilidades que d’antes amenizavam a vida e emprestavam significado às relações humanas. Não há mais tempo para o olhar, para uma visita, para a

escuta. Quem hoje visita um doente, um amigo, um parente? Televisão e computador acabaram por sepultar o diálogo no recinto doméstico. Onde as horas cálidas de se ouvir um pai e uma mãe, um amigo a nos recordar tempos ditosos? Onde ouvir “bença pai/bença mãe” para dormir? Saudade existe?

O passado era lento, suave, viscoso, “amassando barro”, patinando na lama sem sair do lugar, em dias pachorrentos e intermináveis, com a contagem das horas no pinga pinga do sol, com medo de se esconder atrás da serra. Depois, vinha um grande guarda sol preto que cobria o infinito, salpicado de diamantes, que eram estrelas. A lua vagava lenta e preguiçosa no céu, como uma camélia branca e perfumada, que se arrastava com medo de um novo dia.

Divagações poéticas...

E nessas elucubrações, aliamos ao pensamento de Foucault (1966, p.55): “O legado da antiguidade é, como a própria natureza, um vasto espaço a interpretar; aqui e ali é preciso recolher sinais e pouco a pouco interpretá-los”. Esse é, deveras, nosso papel histórico, na Geografia de todas as sensações ante o mundo que nos rodeia, pois tudo que existe vem carregado de infinitas significações.

Andar sempre foi o fadário humano. Caminhar, seguir. Muitos caminhos não têm volta, como nos exorta o Evangelho de Reis 13:19: “ Porque assim me ordenou o Senhor pela sua palavra, dizendo: Não comas pão, nem bebas água, nem voltes pelo caminho por onde vieste.” A vida humana se assemelha a uma longa estrada, com tropeços e pedras, que deve ser seguida a qualquer custo.

Assim caminhou a humanidade nas contradições e desacertos próprios de cada tempo. É atribuição da Geografia o desvendamento dos percalços ou não dessa caminhada e as modificações que se processaram no espaço, ao longo do tempo.

“Não há na profundidade dos mares, nada há nas alturas do firmamento que o ser humano não seja capaz de descobrir” escreveu Foucault (1966, p. 54). Mas, como descobrir a si mesmo e as possibilidades de gratidão e acolhimento? Por que o ser humano anda tanto em busca do quê?

Andar é nossa sina, nosso castigo. Flanar, deambular, “bater perna”, “comer pé de cachorro”, “estar como galinha do pé queimado”, são expressões das mais técnicas às mais populares, os diversos axiomas para o nosso gosto pelo vagar, vagabundear, ou mesmo bestar. Até o grandioso Mahatma Gandhi (1869-1948), no alto de sua sabedoria destacou: “Não há caminhos para a paz. A paz é o caminho”. Caminhamos todos nós, na vida a nos levar.

Em 1895, o imortal Machado de Assis, em sua coletânea de escritos publicados em *A Semana*, já destacava o quanto o andar é comprometido pelo aprofundamento: “Quem põe o nariz fora da porta, vê que este mundo não vai bem”. (ASSIS, 1962, p. 28). Há grande verdade nas palavras do autor de *Dom Casmurro*. Estar no caminho significa ser participante dos embates de todas as estradas. Não existe um andar distanciado dos espaços que seguimos nas diferentes paisagens que o horizonte nos descortina.

Todas as categorias geográficas nos evidenciam que a mobilidade sobre o mundo constitui o fadário humano na modificação compulsória que nos urge realizar. Modificamos o espaço e este também nos modifica, sobremaneira. Tudo se move com o significado da evolução, mesmo que esta seja questionável no sentido dos valores percíveis como fraternidade e igualdade entre todos os homens.

Não há uma caminhar solitário; não há um único caminho certo, mas possibilidades de caminhos e, a única saída ao infundável mistério da jornada humana é o caminhar. Seguindo leis maiores, todo o universo se move em sentido e significado. O mundo é um caminho.

Renato Teixeira e Almir Satter conseguiram, em forma de versos, destacar com sensibilidade, o ato de seguir: “Ando devagar porque já tive pressa. E levo esse sorriso porque já chorei demais. Cada um de nós compõe a sua história. Cada ser em si carrega o dom de ser capaz. De ser feliz”. Os dons da transformação estão presentes em cada ser humano no seu espaço, nas suas relações, no seu ideário histórico.

Mas este mesmo ser humano, em sua milenar jornada terrena, não andou apenas “em cima das pernas”. Buscou formas de se locomover para facilitar as lonjuras, vencer as grandes distâncias, ao se valer dos beçudos (cavalos, éguas, burros, mulas, jegues, asnos, jumentos, bois, vacas), que, desde o princípio das eras, têm sido alcunhados de “condução ou transporte beçudo”, de forma jocosa, mas incisiva: nos lombos dos animais, o ser humano venceu distâncias, vivenciou guerras, conquistou territórios, festejou, morreu, saiu e chegou, ou nunca chegou, nos passos lentos da história.

Nessa dimensão de registro, documentário, legado dos beçudos na história goiana centra-se a perspectiva da presente pesquisa: olhar para dentro, com olhos líricos, a figura dos beçudos, a caminhar vagarosos e a carregar, nos caminhos geográficos do rincão goiano, dos sertões do coração do Brasil, com sua força calada, os pesados pilares da história.

Este é um trabalho de documentário e arquivo do legado dos beçudos ao longo do tempo e o quanto os mesmos ainda continuam presentes no imaginário humano. Mesmo com

toda a tecnologia, eles não foram superados ou esquecidos. No escopo do presente trabalho, “beijudo” não tem conotação pejorativa, ao contrário, lírica e respeitosa com os animais, tecidos sob a égide do afeto. Assim, eles serão vistos de forma diacrônica com o seu leque de contribuições ao estudo da Geografia e da História de Goiás.

A problemática desse trabalho está sedimentada na falsa concepção de que o beijudo desapareceu na história ou que o seu legado tenha sido suplantado pelo “cavalo de rodas”, ou seja, o beijudo desapareceu de nossa convivência ou de nosso imaginário social?

Mesmo que se negue, a contribuição beijuda permanece entranhada no goiano, mesmo nos grandes centros urbanos, seja na música, na literatura, nas artes plásticas, no teatro, nos falares e saberes. O mundo urbano, com sua gama de conforto e indiferença, no frio laconismo das relações atuais, ainda carrega símbolos que, nos tempos dos beijudos, eram evidenciados.

Na verdade, o beijudo nunca foi esquecido, é o que se procura provar com a presente pesquisa. Ele é arquetípico e sua permanência hoje se destaca como uma tríade diferenciada: sinal de poder, sinal de miséria, zoomorfização do ser, ao delimitar, também, classes sociais e posições num meio marcado pelo dinheiro e os teres e haveres da sociedade consumista.

O beijudo é utilizado pela elite como ostentação, como exibicionismo em baias alugadas mensalmente, em exposições caras onde o fluxo de dinheiro é exorbitante; utilizados nas misérias dos lixões em que convivem pessoas desassistidas nos grandes centros urbanos, permanecendo invisível como o próprio ser humano excluído; utilizados como terapia em tratamentos de reabilitação de pessoas portadoras de necessidades especiais, ou, pior ainda; substituídos pelas pessoas; naqueles que arrastam carrinhos e carroças nas metrópoles, catadores de papel ou sucata, na zoomorfização do ser, ou seja, o ser humano beijudo.

Nega-se, mas os beijudos vivem e para sempre viverão, entremeados na história humana. O carro, com seus luxos e seus requintes, a modernidade, o progresso não os apagaram do cenário de nossos dias.

Nega-se a roça, mas ela vive em nós. Somos um País rural. Todo mundo tem o pé na terra, mesmo que disso se envergonhe, infelizmente. É essa negação que cria o fosso social imenso que é fonte de tantas crises sociais e tanta violência. Nossa raiz única deveria nos unir e os valores deixados pelos ancestrais de pé no chão, de enxada na mão, de suas almas de sol, seria um ícone a nos dizer do quanto precisamos pautar a existência sob a égide da paz.

Tão importantes os beijudos que, nas cantigas de presépio da Cidade de Goiás, uma delas evoca que foi na pobreza da manjedoura, no nascimento do Cristo, o que o aqueceu foi o bafejo dos animais de custeio, já que, segundo a história santa, Maria não possuía um único manto com que pudesse cobrir o filho: “Reclinado em um presépio/bafejado por animais/dá o exemplo de humildade/o Deus de imensa bondade”. O bafejo dos beijudos é que manteve o Cristo vivo no seu natalício.

Geralmente dóceis, humildes, explorados, tantas vezes maltratados, os beijudos passaram pela história utilizados para os mais diferentes serviços e para locomoção, no auxílio ao crescimento e desenvolvimento do ser humano. E escreveram páginas e páginas de histórias tristes e alegres, no avançar das gerações.

Foram eles os responsáveis pela integração nacional, abrindo caminhos geográficos ao desconhecido sertão brasileiro, ampliando fronteiras e dinamizando a vida nos mais distantes rincões do País. Evocá-los, à luz da Geografia, é compreender que os mesmos foram fundamentais para se conhecer o verdadeiro território brasileiro, que foi dinamizado por lutas e labutas e que a história foi escrita na singeleza dos pequeninos.

Se os beijudos estão inseridos na memória, eles existem e resistem.

No afã de tornar todo esse processo vivo na memória coletiva, no registro e documentário de tantos fatos, na busca pela identidade dos beijudos na Geografia goiana, o projeto pautou por procedimentos específicos na busca do levantamento o mais completo possível dessa realidade aparentemente apagada nos dias atuais.

Primeiramente foi feito um perfil das diversas temáticas possíveis de abordagem sobre o assunto. Um leque de possibilidades se abriu ante o mesmo, sob a égide geográfica, com diferentes enfoques, tanto no histórico, no social, no humano, no econômico. Era todo o universo de beleza, nostalgia, encantamento, lirismo que se associava a um latente esforço em tornar científico o legado beijudo. E assim se procedeu.

Foram levantadas todas as possibilidades de abordagens e a escolha pelo viés histórico e geográfico no sentido do afeto profundo ao fazer a revivescência da caminhada do beijudo no avançar das gerações goianas, numa justificativa calcada no mapeamento do ciclo beijudo nos caminhos geográficos goianos, respondendo à hipótese da permanência ou não dos mesmos no imaginário coletivo.

Para tal, calcado num referencial teórico abalizado sobre o assunto, centrado em autores como Andrade (1995), Benjamim (2002), Castells (1983), Castro (1957), Claval (1999), Fantim (2000), Furquim Junior (1996), Isnard (1982), Haesbaert (1997), Navarro de

Britto (1986), Potuschka e Oliveira (2002), Silva (1986), além dos autores goianos como Artiaga (1959), Almeida (2002), Bertran (1996), Arrais (2006), Chaveiro (2007), Gomes (1966), Teixeira Neto e Gomes (1993) o arcabouço teórico foi sendo sedimentado para a sustentação do extrato humano dos primeiros viajantes nas terras goianas.

Centrado numa metodologia de pesquisa qualitativa por análise de centenas de documentos em fonte primária, pesquisa bibliográfica em diferentes livros e revistas; além de entrevistas na evocação das histórias de vidas ligadas ao ciclo beijudo, foi possível compreender todo o processo por uma visão mais ampla, em diferentes nuances, tanto pelo viés científico quanto subjetivo e humano.

Na exploração do imaginário daqueles que vivenciaram a epopeia da saga beijuda, quantos fatos iam sendo relegados a um irremediável ostracismo, por incúria da própria sociedade que despreza os saberes dos idosos, esquecidos, infelizmente, de uma maneira geral e até pelos próprios familiares.

Foram entrevistadas pessoas ligadas a esse período como Laércia América Moreira, 83 anos, esposa do tropeiro Gerson Vasconcelos de Moraes (Nêgo Pinta Roxa), residente em Trindade; Nair Faria Carneiro, 93 anos, filha de tropeiro da região de Catalão e viúva de comerciante de gado, residente em Goiânia; Ana Geralda Ferreira, 87 anos, “tocadora de porcos” e tropeira da região de Inhumas e Benedito Cardoso de Moraes (Dito), 93 anos de idade, oleiro e tropeiro, residente em Trindade; todos com suas belas, contemplativas ou tristes lembranças, carregadas de ternuras e saudades, evocando os tempos de antanho.

Também dezenas de fotografias e documentos de acervo particular e familiar, de acervo público foram selecionadas para compor o trabalho, ao evocar a imagem como fundamento importante para redefinir e ampliar o universo de significado das palavras, ainda mais no contexto histórico da participação dos beijudos no alavancar da história.

No primeiro Capítulo dessa pesquisa, intitulado “Uma beijadinha dos estudos geográficos de parêntese com a história” serão apontados os fundamentos teóricos acerca da Geografia Histórica, sedimento científico da mesma, ao se promover uma discussão sobre as Categorias Geográficas no sentido de uma abordagem mais ampla do contexto a ser definido no âmbito de todo o trabalho, ou seja, até que ponto a Geografia Histórica será capaz de abarcar o tema do legado dos beijudos ao longo da caminhada do tempo na paisagem goiana.

Em seguida, no Segundo Capítulo, intitulado “Os *triêros* e a *picada* para Goiás: nas patas dos beijudos, o caminhar da história” será discutida a formação histórica de Goiás, sob a égide dos beijudos, na compreensão da ocupação do território goiano; as primeiras estradas,

os avanços e a sedimentação de uma economia e uma sociedade centradas na força tropeira e carreira; na evocação das fazendas como *locus* dos beijudos e como forma de sustentação de todo um universo de significados e valores.

No terceiro Capítulo denominado “Os beijudos como força de trabalho: carreando sonhos e lembranças nos itinerários do tempo” os animais serão analisados sob a ótica da força do trabalho no âmbito da economia goiana, ou seja, na tração e locomoção dos produtos, produção agrícola, mercadorias.

Serão vistos como alavanca da história e da sobrevivência do goiano, utilizados nas cadeirinhas, liteiras, banguês, carroças, carretões, charretes; os boiadeiros, o uso do carro de boi para a Romaria do Divino Pai Eterno, os diários de viagem de Augusta de Faro Fleury Curado de 1896, em contraste com o diário de um tropeiro, Gabriel Alves de Carvalho; a trajetória do último tropeiro da região metropolitana de Goiânia, Nego Pinta Roxa, além dos relatos das entrevistas realizadas com pessoas que vivenciaram essa importante fase da história.

Serão mostrados, ainda, os beijudos utilizados para passeios e como parte da rotina da família, assim como a utilização dos mesmos por grandes nomes de nossa política e de nossa cultura. Dessa forma, será possível vislumbrar que os mesmos estiveram sempre entranhados na história da caminhada do povo goiano.

No quarto capítulo intitulado “Beijudos derramados em páginas de encantamento” serão apontadas as manifestações artísticas e culturais que colocaram em evidência os beijudos e como foram revistos sob esta ótica.

Serão evidenciadas as marcas dos beijudos derramadas em capas de livros regionais goianos, em trechos literários em prosa e em verso; o legado deixado na imprensa escrita, ouvida e falada, as representações dos mesmos nas artes plásticas, notadamente na obra do artista goiano Octo Marques; as marcas deixadas, também, pelos escultores goianos; a influência dos mesmos no folclore de nosso Estado; a contribuição na linguagem, ao se criar um jeito goiano de falar e agir; as manifestações na música caipira, desde ainda o começo do século XX até a modernidade; as contribuições no cinema e no teatro, ao se evidenciar, portanto, que os beijudos deixam suas marcas muito mais do que se imagina.

No Capítulo cinco serão enfocados os beijudos hoje, a presença dos mesmos no turismo local, a utilização como terapia em tratamentos a portadores de necessidades educacionais especiais, também exibidos como prova de poder aquisitivo em caros rodeios e exposições, abusados e usados em meio à miséria e exclusão nas favelas e lixões das grandes

idades e a zoomorfização do ser, quando muitos homens hoje é que puxam as carroças, como os catadores de papel e sucatas nas ruas de nossas cidades, ou seja, o ser humano beijudo.

E aproveitando a *beijada*, serão destacados o legado dos beijudos e o ideário de ruralidade que ainda permeia em nossa sociedade goiana: os beijudos não puxam mais a economia, a vida, os sentidos, as marcas e as pessoas, mas continuam em nosso pensamento, aparelhados e enfileirados, como as tropas e boiadas, nas estradas da imaginação.

*Êh boi, s'imbora!*

# CAPÍTULO I

## UMA *BEIÇADINHA* DA GEOGRAFIA DE *PARELHA* COM A HISTÓRIA

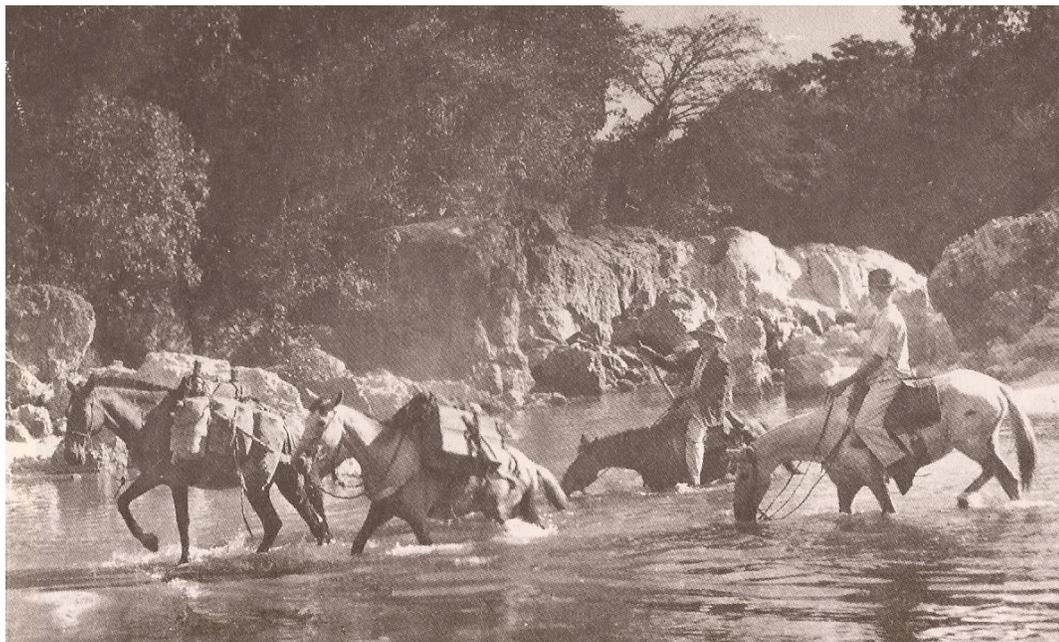


FOTO 01 - Tropa entre a Cidade de Goiás e Leopoldina (Aruanã) em 1938. Arquivo de Julieta Caiado Fleury (1908-2002).

A Geografia nos abre a visão de pátria, não aquela que se nasce; que se tem por berço, mas aquela que se propõe a conhecer, respeitar e amar. Esse é o lema nativista dessa importante ciência.

Quando nos detemos a observar a fotografia acima, da tropa cruzando o Rio Urú, nas cercanias da Cidade de Goiás, há 75 anos passados, somos forçados ao entendimento do quão difícil foi a consolidação do questionável desenvolvimento no coração geográfico da pátria brasileira, nos ínvios e então inóspitos sertões de Goiás.

Geografia que estuda o sertão e que também estuda o Brasil, pois o primeiro, livre da dualidade litoral/interior é a própria união. No sertão, o País se singulariza e é nosso dever perceber essa importância e reconstruir simbolicamente a saga sertaneja.

O sertão está em nós, no Brasil Central, como nos evidencia a Geografia da ocupação de nosso território. A saga caipira se reforça e se entranha no jeito goiano e ser. Até

mesmo se cantou: “Nois é Jeca mais é joia” e se revelou nostalgia, numa autêntica “saudade brejeira”, na inconfundível interpretação de Marcelo Barra.

Segundo Nogueira (2002) o ser humano relaciona-se com o seu território tal como uma casa, carregando-a de valores simbólicos. É preciso saber reconhecer o valor das pessoas, dos lugares, das paisagens, dos territórios, das regiões. Tudo no mundo tem a sua valiosa importância no grande movimento que é a própria vida.

A Geografia é uma ciência que se alia ao múltiplo. No pensar de Cavalcanti (2010, p.20): “A Geografia deve ser nutrida com novas abordagens”. De fato, o universo refletido sob a égide dessa ciência possuiu, na visão moderna, uma amplitude considerável, daí os diferentes enfoques e múltiplas visões.

Há, hoje, uma nova dimensão da abordagem geográfica em que se valem a percepção do meio, resistências locais, cotidiano, lugar, significados e planos de memória. Pluralidade seria a definição de uma Geografia para o século XXI, em razão da multiplicidade dos fenômenos.

A vida alcançou tantas outras dimensões inimagináveis que a Geografia também teve que se abrir à possibilidade de expandir fronteiras. Nem mesmo esta ciência é mais aquela de vinte anos passados. Há, nela, uma pressa como há fluidez nas relações nos diferentes territórios que vivenciamos.

Abriu-se campo ao novo a partir da falência dos modelos estruturais na compreensão da complexidade, heterogeneidade e fragmentação dos dias atuais. Os trabalhos se apresentam a partir de elementos micros e de perspectivas individuais, a mostrar que a história da grandeza ou miséria humana perpassa pelo viés do individual, porque existem escolhas ímpares na ordem cultural, de maneira a formar um conjunto de relações significativas entre categorias.

Existe uma profunda e intrínseca relação entre a história e o espaço e se substantiva no conceito de região. Na fotografia abaixo, carregada de bucolismo, é possível se observar a nostalgia do lugar. Este vem carregado de sentimento. É nele que se evocam nostalgias, lembranças, marcas, identidades, dores, alegrias no fadário humano.

O Largo do Chafariz na Cidade de Goiás, há cem anos passados, revela o quanto foi modificado no seu sentido de utilização. Arquiteticamente pouco se modificou em vista do tombamento, mas quanto ao uso, completamente diverso, com a passagem de automóveis, shows, trios elétricos e carnavais que invadem as ruas de pedra em sons alucinantes no

cansaço da terra vilaboense. Naquele tempo era um largo de terra e pasto, onde circulavam livremente os beijudos, animais de carga e custeio.

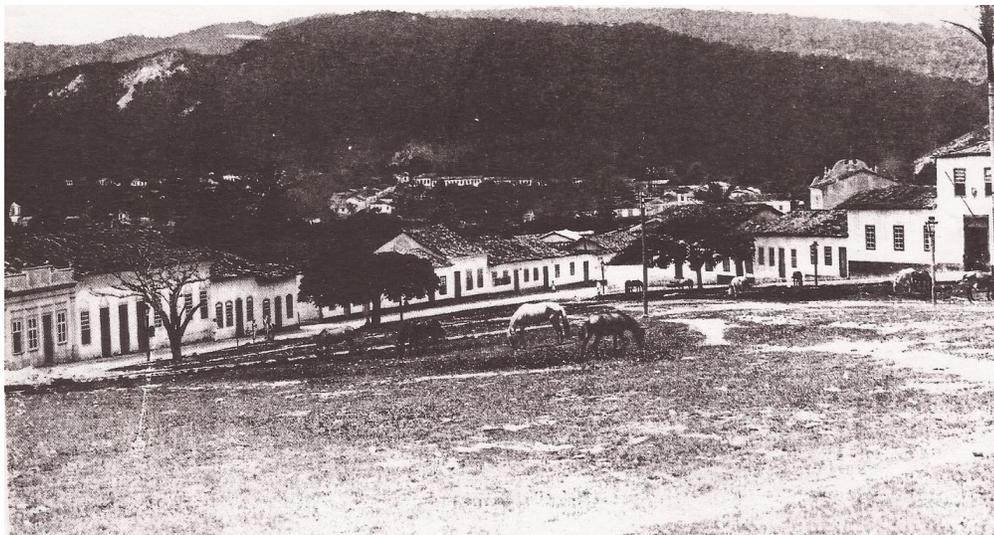


FOTO 02 - Origem de nossa história, a velha capital de Goiás com os beijudos pastando livremente no Largo do Chafariz em 1913. Acervo de Joaquim Craveiro de Sá.

Na Geografia há diferentes laços que se cruzam em todo instante. Novas sensibilidades desde o advento da teoria do Espaço, preconizada por Milton Santos têm se fortalecido. Assim, não existe sociedade a-espacial. Toda a natureza é transformada o tempo todo. A fotografia acima é um prova dessa mudança. Quem caminha, hoje, pelo Largo do Chafariz da Cidade de Goiás, jamais o imagina como em cem anos passados.

Tudo se transforma todos os dias, nós mesmos, que já não somos a mesma pessoa do ano que passou. Às vezes, até vemos, com dolorosa surpresa, que não podemos tolerar o nosso eu de anos atrás. É a transformação que vive dentro de nós e que, implacável e invencível vai fazendo o seu trabalho, transformando e destruindo, numa lição muda, mas eloquente, que nos deveria dar serenidade ante o momento final. Mas nem sempre é assim, na ânsia de eternidade do ser humano. Nos vemos eternos.

É imperioso e necessário que haja uma Geografia que cale a dor humana; que observe a sutileza, a capacidade de criação do ser humano. Há interações contínuas, visíveis e invisíveis. Assim, somos cômicos de que existe uma arquitetura universal que tudo rege e tudo constrói. Há algo planejado.

Tudo que existe, estabelece conexões. Como exortou Moreira (2000), é preciso pensar e ser uma nova Geografia; aquela vista sob a epistemologia e ontologia do espaço

geográfico, não apenas por uma visão fria e distanciada dos fatos chocantes dos tempos de agora. Mas, uma que alcance o ser machucado pela realidade que o cerca.

Há uma tensão criativa da natureza que nos leva a integrar: seres humanos, bichos, frutos e flores. A beleza está na disputa entre tudo de belo que há. Assim, o eixo do saber geográfico é compreender a espacialidade que há nas coisas, já que a Geografia é a ciência dos lugares. Ao se observar por este prisma, cada lugar tem seu valor e peculiaridade.

Há uma tensão entre a permanência e a mudança. A paisagem, segundo Santos (1988) é o próprio objeto da mudança. E como as paisagens mudam cotidianamente!

O espaço é ontológico. O ser do mundo se faz espacialmente. É uma dimensão da vida. Ele é o prisma em que recai o olho e a consciência teórica. Nele se fixam bases sólidas de discussões abalizadas.

O recorte é importante na abrangência da especificidade. Esse movimento de diminuição da escala do paradigma indiciário, nas ciências modernas é análogo ao movimento da constituição das regiões no âmbito da totalidade. Esses movimentos são constantes na escala da existência do mundo.

O espaço como resultante de práticas e representações, ou seja, de sua formação cultural, é que abre campo à definição de região como a materialização dos limites dados a partir das relações sociais, conforme preconiza Armand Frémont (1980).

Na concepção de Correia (1996), para o estudo da região foram criadas diversas amplitudes, que, ao longo das décadas, sofreram alterações. O pluralismo à concepção dessa categoria ocorre com os processos capitalistas, a regionalização da divisão social e a região vista como processos políticos e ideológicos. Também passa ser vista como espaço vivido, como gênero de vida e meio ainda, na concepção de Raffestin após 1970, como cenário para as interações sociais.

Mais tarde, a região passa a ser vista como resistência, como persistência, movida pela globalização e o capitalismo exacerbado. Ocorre a imposição de mosaicos gerados pela fragmentação e pela rede de articulações e aceleração do processo de remodelação das regiões. Há uma rapidez que foi maléfica ao processo de compreensão das transformações e uma superficialidade nas relações.

Há, também, agora, não mais um espaço diferenciado por suas características naturais ou administrativas, não mais uma referência exterior ao ser humano, mas uma socialmente elaborada. Nessa mudança de eixo, o mundo também mudou e para pior, porque aqueles alicerces tão seguros do passado foram destruídos pela fragilidade das rasas relações.

Esse espaço, como nos evidencia a fotografia abaixo, de 91 anos passados, em Crixás-Go, coloca em discussão o uso do meio e das diversas condições sociais e a tranquilidade das comunidades mais primitivas em relação ao uso dos animais para os pequenos serviços, assim como para locomoção, no cotidiano pacato dos dias de outrora. Onde, hoje, essa vivência, mesmo em cidades do interior?

Na poética dos lugares, tudo mudou!



FOTO 03 - Na paisagem goiana de ontem, a presença dos seres humanos em sintonia com os beijudos. Cidade de Crixás, em 1922. Acervo de Julieta Caiado Fleury.

Essas especificidades legitimam o recorte da região e, nessa concepção, veem o estudo de práticas e valores que os homens conferem ao espaço. Ocorre na articulação das identidades e oposições a efetiva relação que se dará a forma.

A ocupação das terras incógnitas do coração geográfico da pátria ocorreu de maneira diversa. Tal posse significou domesticação e alteração da realidade física. Era difícil dominar uma tropicalidade diversa, ampla e desconectada.

Era uma combinação esdrúxula entre racionalização e secularização, já que havia o endosso da religião. Foram criados fossos e fronteiras até hoje em voga. Diferenças sociais também pela religião. Havia até espaço pós-morte para católicos e não católicos. Gente

enterrada em pastos, em cerradinhos, porque não frequentava igreja! Era comuns cemitérios perdidos pelos campos, abandonados nos sertões de Goiás.

A ocupação do espaço ocorreu como um plano, ao materializar a distinção sujeito/objeto, na possibilidade do domínio natural. Latitudes e longitudes planificaram o espaço por meio de um esquadro preso nas malhas cartográficas. Esse domínio se materializou numa transformação espacial e espiritual.

A região em Goiás, sob a égide da história se materializou a partir das vivências de colonizadores, colonos e colonizados, ao alternar formas de reconhecimento e, ao mesmo tempo, de estranhamento na visão de Frémond (1980).

O território urbano ocorreu justamente quando o espaço não era visto como algo dado, mas construído; já que seres humanos diversos construíram regiões diversas. No mundo rural havia um espaço mais condizente com a forma de vida que era coletiva, lenta, repensada nos moldes de tradições e valores, ao se pensar que no bojo do mesmo não produzia nem sequer lixo! Não havia plásticos, garrafas, sacolas, latas. Tudo se consumia e se acabava!

Região é, pois, a materialização dos limites, da configuração de um espaço com coerência interna, efetivada a partir das relações. A espacialidade é vista como um instrumento decodificador da vida. Tal fato é o elemento ordenador de uma região em regiões.

No que concerne ao estudo da Geografia histórica é possível salientar que a mesma se identifica com as geografias: humana, ficcional, física; ao mesmo tempo, que utiliza da teoria e da realidade pretérita. Identifica as principais mudanças pelas quais um local ou uma determinada região passou ao longo do tempo, por injunções da história.

Para tanto, atenta-se à questão da questionável evolução pela qual o mundo passou, principalmente no século XX; o que mais alterou a paisagem em todas as fases da história. Alterou para o conforto e nem sempre para a tranquilidade, infelizmente.

Campo de apreciação considerável entre os estudiosos da área, a Geografia histórica atenta ao passado, de maneira a avaliar transformações ocorridas pela injunção humana. A essa área se cognominou geo-história.

Geografia histórica tem por cerne todo o conjunto de estudos de cunho a reconstruir paisagens geográficas de tempos anteriores. Sua base se centra na reconstituição reconstrução de fenômenos e processos ligados às diversas atividades humanas no caminhar da história, sob a égide da ocupação civilizatória (?) sobre o meio no que tange ao uso dos recursos naturais e amálgama social sedimentado ao longo dos anos.

Para Santos (2004) esta área da Geografia está voltada para a revivescência dos processos de modernização dos lugares. De corrente britânica e americana, a Geografia histórica se consolidou no final do século passado.

A Geografia histórica está amarrada a outras áreas do conhecimento como antropologia, economia, filosofia, ecologia, ao estabelecer um elo no estudo de um determinado espaço, em condições diferentes, vistos na ótica da esteira do tempo, com base teórica e metodológica, centrada em documentos históricos, fotografias, relatos e fontes primárias comprobatórias.

Nela, há um desvendamento da historicidade do espaço: “As áreas, os espaços, as regiões, os países passam a se distinguir em função da extensão e da densidade da substituição, neles, dos objetos naturais e dos objetos culturais, por objetos técnicos” (SANTOS, 2004, p. 236). Hoje, o espaço é visto como estriado, em muitas rugosidades passíveis e análise. Há uma profundidade.

No escopo da Geografia histórica é importante que os geógrafos se debrucem no levantamento das transformações dos lugares, numa escala de tempo, numa visão sincrônica, que são provocadas pelo processo da modernização, ao avaliar o impacto dessas transformações no meio social.

Para a Geografia existe um existir e, nesse, o uso pleno do meio.

Hoje, a Geografia é múltipla, complexa, dada a complexidade do mundo. Abrange diferentes aspectos da realidade. Aborda dentre outros, a economia, a tecnologia, a comunicação, os meios de transporte, o crescimento demográfico, questões políticas, evolução social, dentre outros, em contínuo aperfeiçoamento; daí a importância dessa ciência olhar, com olhos pretéritos, para si mesma, identificando sua historicidade.

"A geografia serve, antes de mais nada, para fazer a guerra". Esta frase de Yves Lacoste resume o que, em síntese, a ciência geográfica preconiza: o embate das ideias. A Geografia busca novos caminhos no resgate da importância do espaço na contemporaneidade. Não mais apenas um aspecto descritivo, mas, sobretudo, crítico, voltado para as práticas sociais constantes que moldam o mundo sob a égide da turbulência.

A Geografia possui uma história singular na caminhada humana. É considerada uma das mais antigas ciências do mundo, já que o espírito perscrutador do ser humano também vem dos tempos imemoriais. Suas primeiras denominações foram História Natural e, também, Filosofia natural.

Os Gregos, com especial relevo, dedicaram-se aos estudos da Geografia com mais afinco na história da caminhada do mundo ocidental. Eram eles ávidos por conhecerem e conquistarem novos territórios e compreendiam que no conhecimento dos mesmos estava o segredo do sucesso. Assim, estudaram os oceanos, os continentes e os fenômenos naturais.

Sábios, os gregos se dedicaram ao estudo do universo. Aristóteles conceituou a Terra como uma esfera, no século IV a.C. Os 17 volumes da obra *Geographicae*, de Strabão se dedicaram a estudar os lugares distantes. Outros nomes podem ser destacados como Eratóstenes escreveu um tratado sistemático sobre a Geografia; Ptolomeu era astrônomo e tentou mapear o mundo em sua obra *Geografia*.

Séculos mais tarde, os árabes recuperaram os estudos geográficos e se notabilizaram como cartógrafos. O advento das grandes navegações deu impulso aos estudos geográficos, que, aos poucos foram sendo fortalecidos com o acréscimo de várias áreas internas como a social que foi teorizada por Goethe, Kant, e Montesquieu, que se preocuparam em estabelecer, em seus estudos, a relação entre a humanidade e o meio ambiente. A Geografia recebeu novas subdivisões, entre as quais, a Geografia antropológica e a Geografia política.

No século XIX surgiu a Escola Alemã alimentada pelas teorias científicas como o Determinismo e a partir de teorias de Humboldt, Karl Ritter e Friedrich Ratzel e Kant que propiciam a Geografia Científica.

A Escola Francesa trouxe estudos de Paul Vidal e La Blanche, importantes para novas teorias. Já o século XIX possibilitou novas investidas e pesquisas. No século XX, a Geografia se voltou para a discussão das complexidades.

No atual mundo complexo e globalizado, o conhecimento diferenciado sobre as possibilidades e dimensões de tudo que nos rodeia, constitui, sobretudo, uma necessidade de ajustamento diante das rápidas transformações que, cotidianamente são processadas de forma vertiginosa e inesperada.

No que concerne aos estudos geográficos, sob a égide teórica, é importante ressaltar sua importância fundamental na compreensão desses fenômenos que ocorrem e que são analisados sob diferentes enfoques, diferentes leituras, amplas visões que constituem, sobremaneira, o atributo epistemológico fundamental da Geografia, como profunda ciência social.

Assim, a Geografia tem por objeto de investigação toda a complexidade que se registra no mundo, no ontem e no hoje, em vários ramos. Há espaços e tempos desiguais na

conturbada convivência humana, e, todos os produtos que são advindos desses embates, constituem estudo dessa ciência, que, no transcorrer da história, passou de tradicionalista a quantitativa neopositivista e mais tarde regional; firmando-se como crítica e a teórica, abrindo, hoje, campo para a cultural. Mudanças estas que configuram um avanço no estudo e nas investigações da própria Geografia no entendimento do mundo em suas constantes transformações.

A Geografia passa a identificar os valores inseridos no que se alcunha de desenvolvimento. Termo esse que passa a ser algo questionável nesse novo olhar. Nem sempre a máquina trouxe ao ser humano o benefício verdadeiro. Ela está a serviço de uma dominação e automação que gerou um fosso social. Esse automatismo criou um discurso único, de cima para baixo, ao retirar a oportunidade de voz ativa a outros atores presentes no cenário.

Há estudos de culturas e subjetividades na Geografia, ao se abrir canais temáticos com outras linguagens e outras ciências. A Geografia vive a descobrir o sujeito. Há uma paixão pelo sujeito. Nessa paixão, descoberta de atitudes e valores que modificaram o meio, o espaço, o cenário de atuação da própria história.

O mundo global cria alteridades. Há um ser humano como experimentador de si mesmo. Os principais conceitos que embasam o saber geográfico são: espaço, região, paisagem, território, territorialidade, redes e escalas geográficas. Em termos de amplitude, o espaço geográfico é o que mais se destaca, na concepção de totalidade, ao abarcar os demais.

O seu principal agente é o ser humano, que, em razão de sua sobrevivência, altera-lhe constantemente, dada a sua imensa capacidade de intervir mecanicamente. O espaço não é estanque. No seu bojo há opressão e, também, resistência, fluxo e refluxo; jogo constante de poder que a história demonstrou no avançar das gerações.

O espaço se faz impassível ante as modificações, mas é a prova inequívoca do papel do ser humano como agente transformador do mundo. Este é modificador e ao mesmo tempo reflexo desse espaço. A questão da materialização e da temporalidade também são fundamentais na concepção do espaço, já que na esteira dos fatos, muitas mudanças ocorrem advindas de processos sociais.

A paisagem se configura como o espaço geográfico alterado por razões naturais e também pela ação do ser humano, de forma artificial e progressiva. Em conjunto com as categorias espaço e território, a paisagem também apresenta diversas conceituações, sendo

discutida com o objetivo de se estabelecer o tipo e os níveis de relacionamento entre as relações sociais e a natureza em um determinado espaço.

Paisagem é, também, o domínio do visível, tudo aquilo que abarca nossos olhos. Não pode ser apenas uma visão de superfície; é preciso extrapolar além, vendo e analisando os vestígios do ser humano sobre a terra. A paisagem é o mundo social, não apenas natural, que o ser humano enxerga; fruto das transformações irregulares que o este produziu ao longo do tempo.

O território é outro tema importante no contexto da Geografia, defendido por Friedrich Ratzel, como poder, que se constitui por meio de um agente, e uma porção do espaço apropriada por um grupo humano. Nesse âmbito, as fronteiras territoriais, tantas vezes instáveis, dados os conflitos, são essenciais, delimitando áreas alcançadas dentro dessa hierarquia de poder, de disputa.

Um território pode ser adquirido por meio de luta e sua conquista confere um novo território que se abre em territorialidades. A identificação deste é marcada pelas escalas mundial, nacional, regional e local.

As conceituações contemporâneas sobre território colocam o espaço com a capacidade de suportar diversas territorialidades simultaneamente, associadas com temporalidades idênticas ou diferenciadas. Existe uma ausência definida de fronteiras e um território descontínuo e tal definição abriu campo para a Geografia Política. O território revela também, ações passadas, ligadas a um presente interpretativo. Nessas combinações ocorre a consciência histórica do ser.

Região Geográfica passou por várias modificações ao longo dos anos no aprimoramento dos estudos da área: Foram destacados: região natural, região-paisagem, região homogênea e região funcional. É o processo de regionalização que confere origem às regiões, seccionando-se o espaço geográfico.

O que se descobre hoje na fusão entre Geografia e História brasileiras, que a região não foi somente o céu preconizado pelos primeiros exploradores, nem mesmo o inferno que descreveram os viajantes fatigados. A Região foi se tornando um mosaico de diferentes concepções ao longo do tempo, das concepções e das modalidades, conforme preconizou Bastide (1973). As regiões em suas particularidades revelam rugosidades.

Região, segundo Corrêa (1996) é no presente o resultado de um duradouro processo de transformação da paisagem natural em cultural, vivenciada de forma direta ou indireta pelos seus habitantes. Mas hoje é possível se vivenciar a fragmentação e a singularidade.

Lugar configura-se como uma escala local ou regional, indivíduo ou grupo de indivíduos. É a parte apropriada do espaço geográfico em que impera a vida, em suas múltiplas relações humanas. Aspectos tradicionais, culturais e de valores dos antepassados configuram o conceito de lugar.

Redes geográficas são diferentes nós que se entrelaçam na grande rede do espaço e constituem importante elemento hodierno, dada à complexidade em que o contexto vem adquirindo na ampliação e desenvolvimento da sociedade e de aspectos de supremacia econômica de países ou empresas.

As escalas geográficas se fundamentam como níveis a que o espaço é configurado, dividido e fragmentado, não só cartograficamente na elaboração de dados estatísticos, mas, na tentativa de explicação mais ampla aos diferentes segmentos e usos do espaço. Para compreensão mais detalhada de um fenômeno foram criadas as estratégias transescalares, na busca de múltiplas táticas de resolução de um fato.

Quando se ressalta sobre a cidade, no contexto da dinâmica sócio-espacial configura-se como local onde vive parcela crescente da população, lugar de conflitos sociais; um ou vários núcleos localizados em região ou país.

O espaço urbano também se apresenta como a apreensão conjunta dos diferentes usos da terra; justapostos entre si; áreas definidas, espaço fragmentado e nem sempre articulado, coloca em evidência a desigualdade e a segregação, envolvendo cotidiano, crenças, valores, mitos, monumentos e assumindo uma dimensão simbólica,

Dessa forma, a Geografia, sob a égide da contemporaneidade, necessita entender os vários enfoques do ser humano no uso do espaço, nas dimensões de sua mobilidade em territórios múltiplos e que constituem novas paisagens entrelaçadas por redes cada vez mais complexas, no intuito de que cada ser humano tenha o seu lugar no mundo, em todas as suas contradições e desacertos.

Dessa maneira, abordadas as concepções teóricas desse trabalho, passaremos à compreensão do cenário goiano, palco de diferentes territorialidades em que, por ínvios caminhos no distante do tempo, os beijudos, lentamente, passo a passo, no range-range das cangalhas, subindo e descendo morros, instituíram um modo de ser que se enraíza até os dias atuais.

## CAPÍTULO II

### OS TRIÊROS E A PICADA PARA GOIÁS: NAS PATAS DOS BEICUDOS, O CAMINHAR DA HISTÓRIA

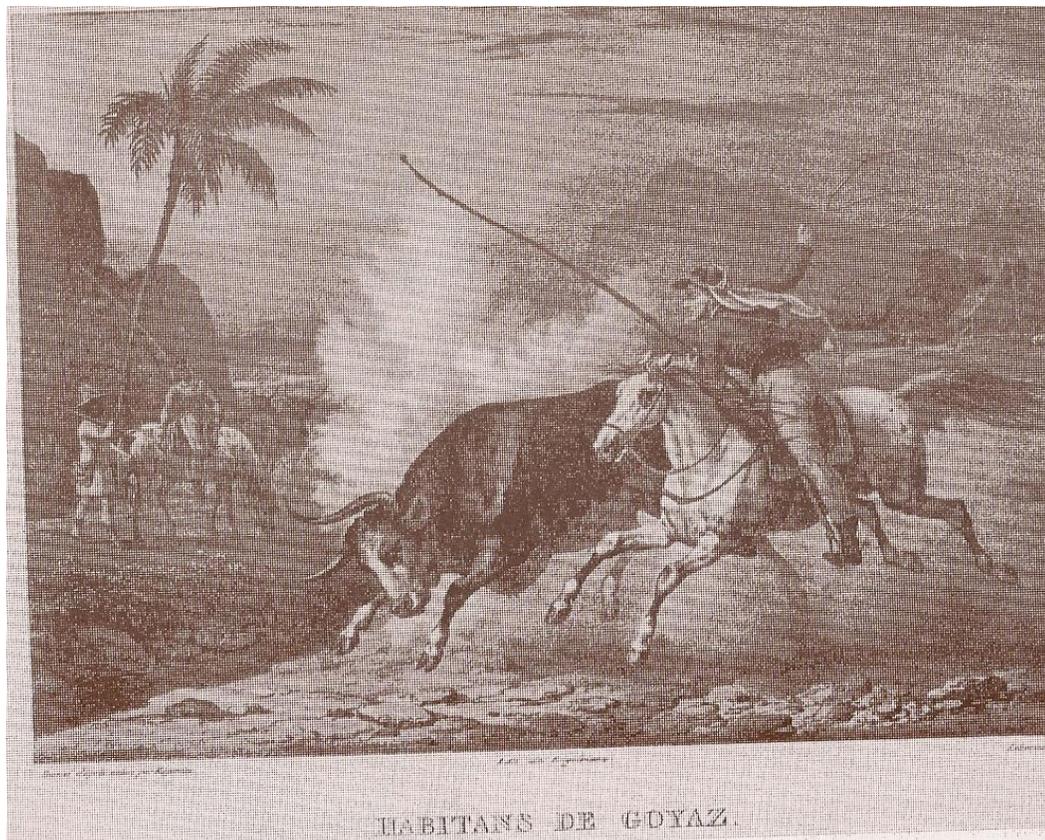


FOTO 04 - Goiás na concepção do pintor Rugendas em “Habítans de Goyaz” presente na coleção da Biblioteca Nacional. Era o ciclo agropecuário que se criava o imaginário da distante terra goiana.

A inexistência de caminhos e estradas não impediu a conquista dos sertões do Brasil. Houve apenas um hiato histórico, um atraso no tempo. Segundo Macedo (1963), os homens, no afã da conquista, produziram mecanismos próprios para que as viagens ao desconhecido sertão pudessem ser empreendidas.

Até mesmo pintores como o alemão Rugendas<sup>1</sup>, na ilustração acima, povoara o imaginário com a saga beicuda no coração geográfico da então desconhecida terra brasileira. Era, assim o que ele cria, faziam os “habitans de Goyaz”

---

<sup>1</sup> Rugendas ou Johann Moritz Rugendas (1802-1858) nasceu em Augsburg e se aperfeiçoou na pintura na cidade de Munique, vindo na missão do cônsul russo Langsdorff para o Brasil em 1822, passando pelo Rio de Janeiro, Minas Gerais, Goiás, São Paulo e Mato Grosso. Foi um dos mais importantes nomes da pintura a retratar o Brasil na época de sua independência.

Assim, no bojo do espaço geográfico, este se processa por um conjunto indissociável de múltiplos sistemas. Dentre esses está o conjunto de ações, com as quais se procura revelar, em minúcias, as práticas sociais dos diferentes grupos que nele produzem, lutam, sonham, em diferentes momentos da história humana.

Nesse aspecto, a Geografia histórica cumpre o seu fundamental papel de não apenas estabelecer exatidão de uma linha de tempo, mas, sobretudo, compreender essas transformações no escopo do espaço.

Assim ocorreu nos caminhos que trariam a Goiás os aventureiros, os faiscaidores, os corajosos ou gananciosos por ouro e riquezas escondidas. Até mesmo as tropas esmeravam-se no uso de seus animais que eram ostentados como referência de organização, zelo e bom gosto, como na ilustração abaixo, da tropa paulista<sup>2</sup> em 1765.



FOTO 05 - Tropas paulistas de outrora, de J. Wasth Rodrigues. Acervo do Exército Nacional. Rio de Janeiro.

---

<sup>2</sup> O primeiro sentido de tropa foi justamente o militar. A tropa era a guarnição da milícia que vigiava as estradas e a entrada das províncias na época da mineração. Todos os animais eram zelosamente guardados. Mais tarde é que tropa teve o sentido de viajantes sertanejos pelo interior do Brasil.

Os registros iniciais do desbravamento da região, estão centrados na criação da chamada “Picada de Goiás”, no ano de 1737. Recebeu, também, o nome de “Caminho de Goiás”, e se constituía, naquelas distantes épocas, em uma das Estradas Reais que ligavam minas e permitiam explorar e escoar o ouro.

Nesses longes caminhos de ermos e de gerais, como tão bem escreveu o imortal Bernardo Élis Fleury de Campos Curado (1915-1997) é que se conheceu o coração geográfico da pátria brasileira e que se chegou às cercanias da Serra Dourada onde foi edificado o Arraial de Santana, depois Vila Boa, às margens do Rio Vermelho, como aparece na ilustração abaixo, de 1911, com o velho cais, ao fundo a Ponte da Lapa, numa cidade perdida entre as cordilheiras, de onde “levaram o ouro e deixaram as pedras”, no dizer poético de Cora Coralina<sup>3</sup>.

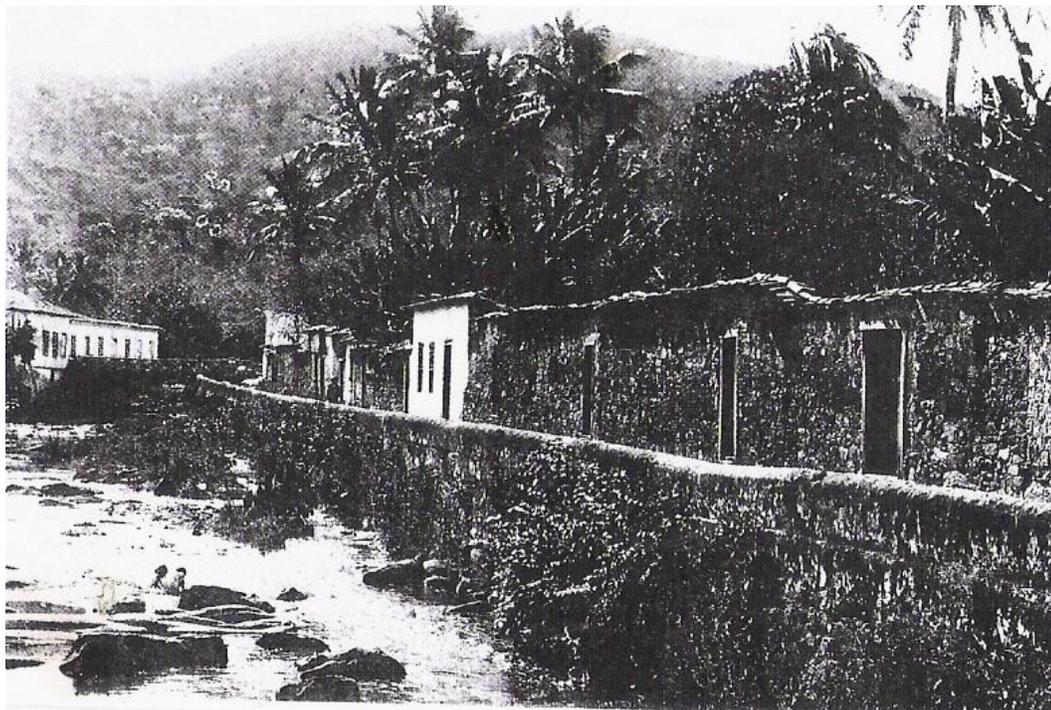


FOTO 06 - Cais do Rio Vermelho. Bucolismo de uma capital com ruas íngremes, forradas de pedras como antigas vias romanas, onde transitavam cadeirinhas e liteiras, puxadas por escravos; onde passavam as tropas cansadas e onde os carros de bois levavam os produtos do sertão para o mercado, único em toda a Província. Acervo de Luís Augusto do Carmo Curado.

---

<sup>3</sup> Cora Coralina, nome literário de Ana Lins dos Guimarães Peixoto Bretas (1889-1985). Poeta e prosadora. Ícone de Goiás com uma produção ímpar ligada aos valores essenciais da terra goiana. Seus livros mais conhecidos foram *Poemas dos becos de Goiás e estórias mais*, *Vintém de cobre* e *Histórias da casa velha da ponte*.

Na ampliação vagarosa desses caminhos e sobre a formação da identidade sertaneja goiana, destacou Chaveiro (2007, p. 46) sobre o fato de, somente mais tarde, nosso Estado foi inserido na formação do território brasileiro, num misto de mineração escassa e agricultura insuficiente.

A inserção tardia de Goiás na formação territorial brasileira que, apesar de estar ligado, na origem, à atividade mineradora, se consolidara como um território com forte tradição econômica na agricultura e na pecuária, juntando-se ao fato de que sua centralidade geométrica e o distanciamento social que ela produz em relação ao litoral, fizeram com que Goiás desenvolvesse, no sertão, um modelo de sociedade – a sociedade sertaneja.

A sociedade sertaneja é, portanto, aquela que consolidou Goiás como um lugar, uma pátria para se morar; não apenas um lugar para se retirar ouro e seguir adiante. Era preciso sobreviver em meio às dificuldades da época, como o isolamento, a falta de recursos e a natureza indomável. Para essa empreitada de se fazer Goiás, os beijudos foram parceiros do ser humano, no alavancar da história.

Nesse aspecto, mesmo no espaço geográfico perceptível, a delimitação ou recorte se faz difícil em razão das minúcias e rugosidades do objeto, em razão da dinâmica da atividade com os beijudos e os elementos de permanência, mesmo velada, numa esteira de tempo já bissecular. A complexidade está em perceber e explicar os motivos da permanência diferenciada e como a mesma se estende no círculo social com atores completamente díspares economicamente.

Diferentemente do espaço absoluto e cartesiano, o que se percebe acentuadamente é que o espaço será visto de forma relacional com sentidos múltiplos e valores profundos, enraizados no tempo e fortalecidos se confrontados a outros espaços e a outros objetos.

## 2.1. O ápice da “idade do couro”



FOTO 07 - Entrada para as minas. Pintura de Benedito Calixto. Museu Paulista- São Paulo-SP.

E esses íngremes e misteriosos caminhos se abriam para o grande sertão, descrito por Guimarães Rosa: “O sertão me produziu, depois me engoliu, depois me cuspiu do quente da boca”. (ROSA, 1974, p.63). O sertão era, antes de tudo, um ideário que povoava o pensamento dos que se aventuravam ao desconhecido.

Na pintura acima, evocativa e poética, de Benedito Calixto que abre essa “idade do couro”, o ideário de sertão que povoou a mente daqueles que partiram para o desconhecido naquele tempo de tantas incertezas ao que se esperava ser o eldorado, mas que, na verdade, não o foi, nas minas de Cuiabá e Goyaz.

Era um sertão forte, viril, paisagem completamente perceptível, uma unidade visível do arranjo espacial, com certeza. Pela égide da emoção e do sentimento mais ainda se avaliada pela poética e telurismo dos beijudos no transcorrer da história. É, de fato, o espaço não apenas estudado, mas vivido, experimentado; local de experiências existenciais simbólico-afetivas. O sertão está na gênese afetiva da maioria das pessoas. Uma Geografia do sentimento, mesmo velado.

Era o ápice da “idade do couro” como asseverou Macedo (1981, p. 47). Constituíase no tempo que, na sucessão dos meios geográficos no Brasil, a princípio se utilizou do corpo do ser humano, com sua força dividida com os animais, ao buscar, mesmo de maneira oscilante, alternativas de sobrevivência, na concepção de Silveira (1999).

O uso dos animais os tornou importantes. Tal fato fez florescer uma indústria de selins e arreios nas grandes cidades do litoral brasileiro, nas pequenas cidades e vilas do interior do Brasil.

Em Goiás não era diferente. Havia, na velha capital, belas lojas com selas e também os seleiros tinham grande importância enquanto profissão, já que a burguesia gostava de exibir ricas montarias, ajazadas com prata, algumas até com ouro. Era a loja de Cristiano de Moraes, no antigo Largo do Jardim, hoje Praça Dr. Tasso de Camargo.

No Rio de Janeiro, então capital do Império, havia na famosa Rua do Ouvidor, lojas destacadas que vendiam as melhores selas até então conhecidas, algumas caríssimas, outras personalizadas. Seria comparável a se comprar diferentes marcas de automóveis nos dias atuais, ou acessórios distintos para os mesmos.

Em todo o País e principalmente pelo interior, como no caso do então distante atrasado Goiás, havia os profissionais que eram alugadores de animais, com todo o trajeto marcado, com pontos para trocas de cavalos e bestas, sendo que no sertão, esses respectivos pontos eram Santa Cruz de Goyaz, Campininha das Flores ou mesmo o arraial de Goiabeiras.

Era um negócio que movimentava dinheiro a prestígio, pois muitos membros da elite pagavam esses profissionais para levarem em segurança os seus familiares até os centros mais adiantados do Brasil, geralmente São Paulo e Rio de Janeiro, ou mesmo até a estação de Araguari, no então Sertão da Farinha Podre. Era um transporte coletivo aos moldes dos tempos dos beijudos.

Mas, os caminhos eram as principais dificuldades existentes, com seus perigos e seus mistérios. Eram atoleiros, roladores de serras (a se lembrar do poema da “Serra do rola moça”, de Mário de Andrade<sup>4</sup>), balsas a serem transpostas, tratamento dos animais, pousos, as moléstias pelos caminhos, a preocupação com a carga, os assaltos nas estradas. Saint-Hilaire (1937) destaca sobre a diminuição da população insuflada pela decadência da mineração, a

---

<sup>4</sup> “Serra do rola moça”, de Mário de Andrade (1893-1945) foi um poema publicado na fase folclórica e de pesquisa do autor sobre as histórias populares. O poema evoca a história dos noivos que se casam e na subida da serra íngreme, a noiva e seu cavalo caem no abismo, seguidos do noivo desesperado. É um poema de grande beleza e pungente narrativa.

miséria geral e os caminhos em péssimo estado. Era o lugar que se descaracterizava enquanto condição de vida. Assim não era mais o lugar para se viver.

As fazendas eram feudos em que tudo se concentrava. Tornaram-se autossuficientes, em todos os sentidos. A vida urbana era uma temeridade, uma pobreza, um desencanto, mesmo a capital com sua localização entre as serras, escondida e perdida dos acontecimentos do restante do Império. Cora Coralina ressaltava em muitos de seus versos o pauperismo geral que reinava em Vila Boa, mas as famílias mesmo esfomeadas, não abandonavam os hábitos aristocráticos e os antigos orgulhos. Vivia-se de aparências.

Assim, no transcorrer dos anos, aqueles iniciais do processo de colonização, a Coroa Portuguesa, sob pena de morte, proibiu os caminhos que levariam às minas, com o receio do escoamento das possíveis riquezas auríferas. A fiscalização era ineficiente e muito roubo acontecia pela corrupção maciça. Descumprindo a lei de que a atividade única deveria ser a mineração, muito gado começava a adentrar a distante Província, burlando o comando do Império.

A crescente leva de aventureiros no rumo de Goiás passava primeiramente por Minas Gerais, varando-se o sertão no caminho do futuro, a partir do povoado de Paracatu do Príncipe<sup>5</sup>, no Sertão da Farinha Podre<sup>6</sup>, que pertenceria, mais tarde, ao imenso julgado de Santa Cruz de Goyaz<sup>7</sup>. Era a boca do sertão.

Havia, também, o caminho do norte, rumo a Bahia, também totalmente esquecido e despovoado, com pequenas vilas perdidas e aquele que demandava rumo ao Araguaia e Tocantins que, no século XIX, houve tentativa de navegação por meio do arrojo de Couto Magalhães.

Era assim aberta a concepção lenta de um lugar, como porção do espaço no qual as pessoas constroem seus laços afetivos e subjetivos. Nele, a dimensão da vida e dos sentimentos de pertencimento, de identidade, de raiz. Goiás passa a ser o lugar da vida plena,

---

<sup>5</sup> Sertão da Farinha Podre foi o nome dado ao Sertão do Novo Sul e depois Triângulo Mineiro, que, outrora, pertencera ao território de Goiás. No ano de 1816 passou a pertencer à Província de Minas Gerais segundo a lenda, por imposição de Ana Jacinta de São José cognominada Dona Bêja, famosa cortesã dos tempos do minueto.

<sup>6</sup> Paracatu do Príncipe, antigo nome da cidade triangulina de Paracatu que teve grande influência na história de Goiás, na região do planalto, onde hoje se encontra Brasília e as cidades do entorno, notadamente a antiga Santa Luzia, hoje Luziânia.

<sup>7</sup> Santa Cruz de Goyaz, cidade histórica e bisseccular, cognominada como cidade mãe do sul goiano e que, por épocas distintas, foi sede administrativa da Província de Goiás e também cabeça de julgado de maior influência no início do século XIX. Passou por grandes dificuldades administrativas no século XX, quando inclusive perdeu a autonomia para Pires do Rio. Luta hoje para se firmar como ícone histórico do Estado. Tem sua história registrada pelas pesquisas de Aparecida de Fátima Teixeira Paraguassu e Bento Alves Araújo Jayme Fleury Curado.

não mais a passagem rápida e fugaz da riqueza aurífera. Era preciso se fazer desse lugar, um lugar, porção de recuperação e reinício de uma vida.

Mas o entrave ainda eram os caminhos geográficos inexistentes.

As pontes, então, eram temerárias. A que se ilustra abaixo foi feita em Corumbá de Goiás<sup>8</sup>, seguindo o modelo mourisco da antiga capital, ainda no século XIX e resistiu ao tempo, servindo bastante na época da construção de Brasília. Os caminhos, de fato, eram a maior dificuldade que Goyaz vivenciava nos séculos de sua formação.



FOTO 08 - Ponte antiga sobre o Rio Corumbá. Nas dificuldades onde tudo se fazia na “força dos braços”, as pontes eram importantes por constituírem evolução e continuidade dos caminhos, abrindo o sertão antes indevassável. Acervo de Ramir Curado.

Em 1721 determinava-se, porém, uma nova rota que Luís Pedroso de Campos, paulista que se envolvia em rusgas e que estava foragido, acabou por criar o chamado “Caminho geral dos Goyazes” para ter como indulto de suas culpas com a Coroa Portuguesa.

Nos lombos dos beijudos é que se penetrou pela primeira vez nos desconhecidos sertões de Goiás. E no ir e vir, além de carrear riquezas, ainda se levava e trazia doenças. Foram os tropeiros e carreiros que trouxeram ao sertão a varíola e a gripe espanhola, por isso

---

<sup>8</sup> Corumbá de Goiás, cidade histórica e de grande valor cultural. Surgiu por volta de 1730 no auge da mineração e em 1902 ganhou autonomia de cidade. Possui ricas tradições musicais com a famosa Banda 13 de maio, assim como as cavalhadas. Teve sua história pesquisada por Ramir Curado. É berço natal de Bernardo Élis Fleury de Campos Curado e J. J. Veiga, dois ícones da literatura goiana.

havia muito isolamento sanitário em algumas localidades em que ninguém entrava ou saía do lugar. Tal fato ocorreu em Campininha das Flores<sup>9</sup> em 1904 com o surto de varíola.

No caminho para Goiás, os tipos chamados de naturais eram os rios, no caso específico o Tietê, o Rio Grande, O Rio Preto e o Rio Tocantins. Seguiram-se caminhos terrestres como o das Monções e dos Goiases e o vão do Paranã, tão bem documentado pela Dra. Celene Cunha Monteiro Antunes Barreira. Estes seguiam os motivos da descoberta do ouro em Mato Grosso e nos sertões de Goiás e a chegada dos equídeos e muares de São Paulo.

Esses animais chegaram a São Paulo, oriundos do sul do Brasil onde eram criados desde o século XVI, segundo Goulart (1961). Na descoberta das minas de Goiás e de Mato Grosso foram sendo espalhados no sertão do Centro Oeste do Brasil, onde muitos se transformavam em “brabeza” e eram pouco a pouco amansados, ao se criar uma profissão hoje praticamente desaparecida, a de “amansador de animais”.

Viviam esses animais soltos nas ruas das pequenas cidades, como na ilustração abaixo em que uma tropa deles atravessava a pequena povoação de São Sebastião do Ribeirão, hoje Guapó<sup>10</sup>, na região metropolitana de Goiânia. Era a especificidade do lugar, marcado pela harmonia do mundo dos homens e dos animais naqueles “tempos de pardais, no verde dos quintais”.

---

<sup>9</sup> Campininha das Flores, vila goiana que surgiu em 1810 na região central da Província de Goyaz. Tornou-se importante por sua localização geográfica como ponto de parada de tropeiros, boiadeiros e carreiros nos caminhos antigos da economia. Tornou-se cidade em 1911 e perdeu sua autonomia com o surgimento e o crescimento de Goiânia a partir dos anos de 1930 e hoje é um importante bairro da região metropolitana da capital. Teve como único prefeito Licardino de Oliveira Ney. Seu principal benfeitor foi o coronel Joaquim Lucio e foi estudada por Horieste Gomes e Bariance Ortêncio.

<sup>10</sup> São Sebastião do Ribeirão era um pequeno distrito de Barro Preto da Santíssima Trindade de Goiás e depois de Campininha das Flores. Tornou-se município em 1948, com o nome de Guapó. Seu benfeitor foi o comerciante Milton Klopstock, a professora Lidóssia Serra Ramos e foi estudada historicamente por Bento Fleury Curado.



FOTO 09 - Uma tropa pastando solta no Largo da Igreja, no povoado de São Sebastião do Ribeirão, hoje Guapó, em 1925. Era este costume rotineiro nas pequenas cidades de Goiás. Os beicudos estavam presentes no cotidiano das pessoas, na tranquilidade dos tempos e outrora. Acervo de Bento Alves Araújo Jayme Fleury Curado.

O primeiro grande eixo do destino do gado de corte em Goiás, segundo Henrique Silva em sua *Revista Informação Goyana*<sup>11</sup> era o matadouro de Santa Cruz de Goyaz, no sul do Estado, ainda no século XVIII. Era o local onde se pagava também a entrada, que era o imposto de circulação das mercadorias por peso.

Com a decadência da mineração, foi pela participação das tropas e das boiadas que fomentou outra atividade econômica. Os animais propiciavam o surgimento de cidades ao que se chamou “trilha viária de Goiás”.

No período do ciclo do ouro, segundo Alencastre (1975), que aparece na ilustração abaixo, eram proibido em toda a Província, quaisquer outros tipos de atividade econômica que não fosse a mineração, inclusive a entrada de gado *vacum*. Houve até um tempo em que animal sofria a modificação do termo para “alimal”; conforme aparece na obra *Veranico de janeiro*, de Bernardo Élis Fleury de Campos Curado: “Chegou caracolando o “alimal” e sacudindo as ferragens do peitoral” (CURADO, 1974, p.6).

---

<sup>11</sup> Revista Informação Goyana circulou de 1917 a 1935, pelo empenho de Henrique Silva, defensor de Goiás na antiga capital federal. Esta revista era eclética e destacava-se pelos estudos da história e da Geografia em Goiás nas primeiras décadas do século XX.



FOTO 10 - Auguste de Saint-Hilaire, viajante e estudioso, autor de *Viagem à Província de Goyaz* e que descreveu em minúcias o papel exercido pelos beijudos na economia e na vivência dos goianos naquele distante século XIX . Acervo do livro publicado em 1975.

No escrito do Padre Manuel Aires de Casal intitulado *Corographia Bazília*, publicado em 1817, há destaque para a descrição da questão da condução do gado, e sua participação na economia de Goiás, conforme narra na ortografia da época:

Oiro e gado sam os únicos objectos d'exportação, que introduzem no paiz o que o luxo e as necessidades da vida requerem de fódra. Se um pouco de algodão em lan, ou tecido com alguma courama se conduz aos protos orientais, He unicamente por não levar de voluto os animais, que vam buscar indispensáveis fazendas sêcos, molhados, sal, e ferro; aliás, não pagariam metade das dispezas da condução. (CASAL, 1945, p. 322).

Os animais beijudos influenciaram, inclusive, nos topônimos de certas localidades de Goiás como: Curralinho (Itaberaí); “Cavalo queimado” (Araguapaz); “Couros” (Formosa); “Pouso Alto” (Piracanjuba); “Malhador” (Aragoiânia), “Fazenda Nova”, “Calção de couro”

(Goianésia), Santo Antonio do Curral Queimado (Itaguaru), além de outros. Mesmo em Goiânia há diversos setores ligados a nomes influenciados pelo “ciclo do couro”.

Em Goiás, no que concerne às estradas, as pontes eram propiciatórias de novas fronteiras e abriam caminhos para o desconhecido, este, a partir dos beíçudos, passaram a alongar cada vez mais as fronteiras do desconhecido. Bastide (1973) destaca com muita ênfase sobre a participação do cavalo no desenvolvimento econômico da sociedade brasileira nos tempos coloniais.

Segundo este autor, foram os índios Guaicurus, das fronteiras do sul do País, a primeiro utilizarem este animal, outrora selvagem, para as suas atividades diárias, repassando este costume ao colono, principalmente na amplidão dos pampas gaúchos.

Eram criados assim os territórios e os domínios, na delimitação natural das posses, o domínio econômico e sobretudo político que alongaria certos domínios por gerações, na concepção de Silveira (1999).

Também muitas estradas e pontes eram construídas com créditos do então Ministério da Agricultura, no sentido da criação de núcleos urbanos mais afastados, conforme preconiza o ofício abaixo, do Palácio do Governo de Goyaz, datado de 03 de dezembro de 1889, assinado por Dr. Eduardo Augusto de Montandon<sup>12</sup>.

Nele se evidencia a preocupação com a ocupação do imenso território goiano, na busca de propiciar entradas a lugares desconhecidos de uma maneira geral, no caso específico, a ponte sobre o Rio Bonito, com abertura de crédito suplementar no valor de cinquenta contos de réis, por parte de dotação do Ministério da Agricultura, na busca de alcançar os aldeamentos indígenas mais distantes da Província de Goiás. Era a tentativa de penetração e de se criar um lugar específico ao jeito de ser do goiano, até então esquecido.

---

<sup>12</sup> Dr. Eduardo Augusto de Montandon foi o último Presidente da Província de Goyaz e governou de 03 de julho de 1889 a 06 de dezembro de 1889. Governou apenas cinco meses, mas foi importante para a adesão de Goiás à causa republicana.

1.ª Sm  
Palacio do Governo de Pagar, 3 de  
Dezembro de 1889.  
N.º 115.

Fundo esta Presidencia resolvido que a despesa para a construcção da ponte sobre o rio Bonito, para por conta do Credito de Cincoenta contos de reis, concedido pelo Ministerio d' Agricultura, para ser applicado a estradas que tornem possivel a fundação de melhoas Colonias; assim o Communico a Vm.ª para seu conhecimento e para devoluer-me o orçamento da referida ponte, o qual foi enviado a essa Reparticao por despacho de 21 de Outubro ultimo, que fica sem effecto, bem como a conjurroncia aberta na virtude do mesmo.

Seus Guarde a Vm.ª

D. Eduardo Augusto Montandon

Seus. Inspector do Seguro  
Publico Provincial.

DOC. 01. Officio de 1889, do Presidente Dr. Eduardo Montandon, sobre occupação do território de Goiás ainda no século XIX.

A recente e conturbada historiografia brasileira tem dado cada vez mais atenção aos temas ligados à construção da nação durante o século XIX. Reafirma-se, nesse período, a verdadeira identidade de nosso País.

Tanto a história política como a história social têm se preocupado em analisar esta temática, mas isto não quer dizer que exista consenso. É uma história costurada e descosturada com muitos pontos a serem ainda inseridos na discussão. Um dos ícones desses estudos foi Capistrano de Abreu com seus muitos capítulos sobre a história colonial.

E na costura e descostura somos remetidos à questão da localização material e relacional dos beicudos na Geografia de Goiás. Há uma unidade de ação que se centra justamente no fator econômico. Foram eles que carrearam, com sua força calada, os primórdios de nossa economia e que fizeram funcionar, ainda que lentamente, o mecanismo de nossa estrutura econômica. Nessa hierarquização é possível destacar que eles vieram primeiro.

O recorte geográfico pretérito é importante no sentido de colocar o animal como um motivo gerador de todo um processo, daí a sua importância singular no âmbito da história, conforme assinalou Silveira (1999).

O caminhar incessante do ser humano sobre o mundo vai inserindo as marcas de sua passagem, ou como asseverou Gusdorf (1978, p. 26): “A sombra do ser humano desenha sua silhueta na superfície do solo, por sua vez prolongamento e ponto de apoio, inserção e encarnação num espaço mais vasto do que a simples realidade orgânica”.

Nesse pensamento instigante, continua Gusdorf (1978, p. 27):

O ser vivo adquire a plenitude de sua estatura em função do lugar que habita e que se inscreveu aos poucos na intimidade de sua carne e ritual. Esta aliança primitiva do ser vivo e do espaço, pode ser observada mesmo entre os animais, cuja atividade se desenvolve num território bem delimitado, próprio, a cada grupo, a cada indivíduo.

O complexo tema da construção da nação, como o “corpo da pátria”, envolve um universo de outros assuntos e seus desdobramentos são inúmeros. Funda-se no ideário de que seja uma nação e de que maneira ela foi construída ou desconstruída. No individual, se inscreve também o coletivo, já que o ser humano, nesse caminhar instaura seu jeito peculiar de viver em comunidade.

E a própria estrutura urbana das primeiras cidades de Goiás demonstra a preocupação da peculiaridade. Cidade toda encolhida em si mesma, com vielas e becos para

passagem das tropas e dos cidadãos, casas encostadas umas às outras, como se buscando aconchego, como se evidencia na ilustração abaixo, de um beco vilaboense, espremido entre as casas, passagem dos silenciosos burrinhos de lenha ainda no século XIX e primeiro quartel do século XX.



FOTO 11 - Antigos becos de Vila Boa de Goiás, calçados de pedras seculares, estreitos e cercados de muros, por onde passavam as antigas tropas, conduzindo mercadorias. Eram eles as artérias da economia de nosso Estado de onde chegavam e saiam os produtos conduzidos lentamente pelos beçudos. Foram cantados em prosa e verso pela imortal Cora Coralina. Acervo de Bento Fleury.

No cenário político o tema compreende desde a análise sobre a centralização e descentralização política e administrativa do Império até a interiorização da metrópole pelo

vasto território e a consolidação dos poderes regionais e locais. Vivia-se numa país de uma capital distante que voltava às costas para o grande sertão e que tinha os olhos direcionados para a Europa.

No livro *Anais da Província de Goiás*, de José Maria Pereira de Alencastre<sup>13</sup>, no que se refere ao ano de 1863 informa que por meio de duas provisões do Conselho Ultramarino, datadas de 22 de junho de 1743 e de 2 de agosto de 1748, respectivamente, foram assinalados os limites entre as capitanias de Goiás e Minas Gerais.

Nesse caso, Capitania de Goiás, então, passou a ser detentora de toda aquela grande faixa de terra. No entanto, com a criação da Comarca de Paracatu do Príncipe em Minas Gerais, no ano de 1815, uma Ordem Régia mandou desanexar da Capitania de Goiás os julgados de São Domingos do Araxá<sup>14</sup> e do Desemboque<sup>15</sup>, ficando a Capitania de Minas com a posse da vasta extensão territorial compreendida entre os rios Grande e Paranaíba.

Mas a capital da Província, Cidade de Goiás, ficava perdida entre as cordilheiras da Serra Dourada e pouco significava em toda essa luta por posse, por domínio, fechada em seus preceitos familiares e aristocráticos, embora fosse uma cidade de reduzidas proporções de progresso e desenvolvimento, como se observa na fotografia abaixo, datada de 1919, quando os beijudos ainda pastavam livremente pelas ruas e vielas da antiga Via Boa.

---

<sup>13</sup> José Maria Pereira de Alencastre foi Presidente da Província de Goiás de 22 de abril de 1861 a 26 de junho de 1862 e procurou desenvolver a navegação do Araguaia, incentivando a cultura do trigo. Como geógrafo deixou publicado os *Anais da Província de Goyaz*, importante para a elucidação dos fatos do passado.

<sup>14</sup> São Domingos do Araxá foi uma importante vila no antigo Sertão da Farinha Podre e hoje se destaca como balneário com suas águas de qualidade terapêutica. Sua figura mais ilustre foi Ana Jacinta de São José, conhecida como Dona Bêja.

<sup>15</sup> Desemboque foi uma cidade de real valor também no Sertão da Farinha Podre nos anos dos setecentos. Fazia parte do imenso julgado de Santa Cruz de Goyaz antes de 1816. Perdeu suas características e foi tragada pelo crescimento de Sacramento, cidade vizinha e entrou em franca decadência.



FOTO 12 - Uma rua bucólica da antiga Capital de Goiás no princípio do século XX. Observa-se os beíçudos pastando livremente pelos becos vilaboenses, constituindo um cenário de grande valor ao papel desses animais para a sobrevivência do goiano. Acervo de Sebastião Fleury Curado.

Também, segundo Reis (1979) em 10 de janeiro de 1730 foi publicada a Lei que proibia a navegação dos rios, a fim de se evitar o extravio do ouro, sendo, por isso, queimadas as canoas que desciam do Tocantins. Recomendava este documento que só haja um caminho para as minas de Goiás. Por falta de fiscalização esses decretos não eram cumpridos a risca.

Estavam às cidades no itinerário da picada que partira de São Paulo, a de Anhanguera, e outra que partira de Minas, mas que desembocava no lugar denominado arraial do Rio das Velhas. De Desemboque partiam outros caminhos para Uberaba<sup>16</sup>, Araxá, para as cabeceiras do São Francisco onde esteve o Anhanguera. Esses caminhos eram carregados de homens ambiciosos por ouro e por riquezas.

Mas, os paulistas tinham outras passagens mais a oeste, com destino a Goiás e pouco paravam em Desemboque, então, ambiciosos como sempre, sob a invocação e patrocínio de Nossa Senhora do Desterro, iniciaram a construção de uma igreja de pedra, terminada em 1754.

Também o chamado Caminho das Monções era a ligação principal entre as minas das capitâneas de Mato Grosso e Goiás e as de Porto Feliz, sem São Paulo. Saía da capital

---

<sup>16</sup> Uberaba é importante cidade do Triângulo Mineiro desde os tempos passados, e, principalmente no ciclo do zebu, da agropecuária em toda essa região mineira. Destaca-se por sua imponente história, suas instituições educacionais e sua estação de trem, da antiga Estrada de Ferro de Goiás.

bandeirante, passando por Itu e Piracicaba, atravessava o sertão da farinha podre, passava por Santa Cruz de Goyaz com destino a Vila Boa, desta até Cuiabá, seguindo para o porto de Corumbá, na divisa com o Paraguai.

De forma abusiva, a Capitania de Minas criou dentro do território de Goiás o Julgado de Nossa Senhora do Desterro das Cabeceiras do Rio das Abelhas, no Julgado de Santa Cruz de Goyaz, que abrangia todo o território do Triângulo Mineiro, fazendo divisa com o Julgado de Paracatu do Príncipe.

Assim, foi criada a Comarca Eclesiástica do Novo Sul, no Bispado de Goiás, foi para ela nomeado o vigário Hermógenes, provisor, vigário geral, visitador e juiz dos resíduos, e nesses encargos sempre conservado com muitas faculdades prelatícias e episcopais, conforme destacou Antonio Borges Sampaio em seu trabalho publicado na *Revista do Arquivo Público Mineiro*, no ano de 1896.

Mas o problema da falta de estradas persistia e adentrou o século XIX até o seu final. No documento abaixo, o Jornal *Correio Oficial* de Goiás, datado de 31 de dezembro de 1881, apresenta a Resolução nº 645, de 17 de dezembro de 1881, que autoriza a construção urgente de uma estrada ligando a Cidade de Goiás a Leopoldina<sup>17</sup>, hoje Aruanã, passando pelo Arraial da Barra<sup>18</sup>, atual Buenolândia, pela quantia de quatro contos e quinhentos mil réis.

---

<sup>17</sup> Leopoldina era o antigo nome da cidade de Aruanã, porto e local de entrechoque comercial com o Pará. Nela havia um presídio importante no século XIX. Hoje sua principal riqueza é o turismo advindo do Rio Araguaia e também dos índios Carajás.

<sup>18</sup> Arraial da Barra é também conhecido por Buenolândia, um dos mais antigos de Goiás, nas proximidades da antiga Vila Boa. Foi onde residiu e faleceu o bandeirante Bartolomeu Bueno da Silva. Vive hoje sua fase de isolamento e decadência pela localização afastada.



DOC 02 - A criação de estradas era o grande problema da Província. Nesta Resolução de 17 de dezembro de 1881, do *Jornal Correio Oficial*, o então Presidente da Província Dr. Theodoro Rodrigues de Moraes propõe verba para criação de uma estrada ligando Vila Boa a Leopoldina, passando pelo povoado da Barra.

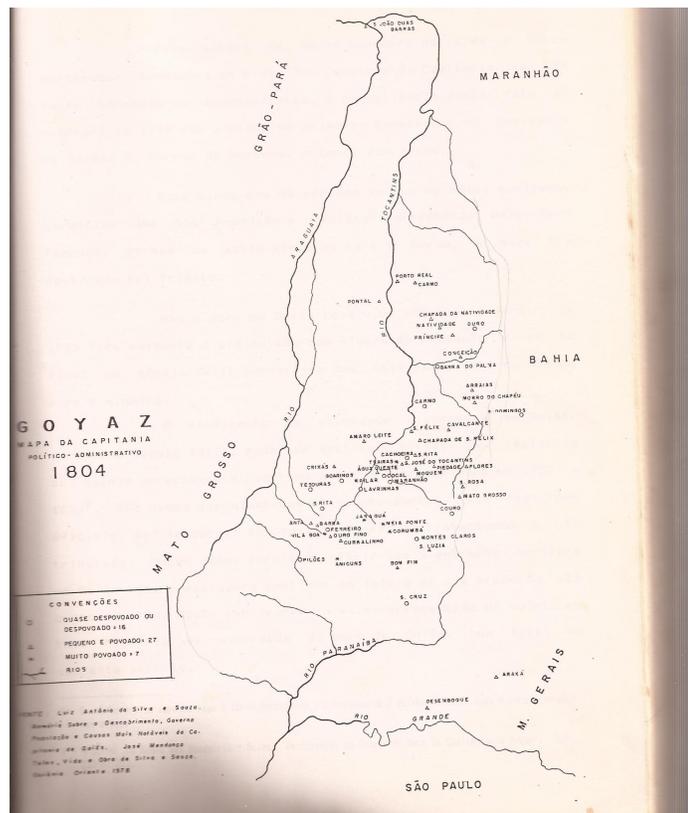
No mapa de Luiz Antonio da Silva e Souza<sup>19</sup>, elaborado em 1804 mostra o grande esplendor e a vastidão do território goiano, cruzado pelas tropas e boiadas de outrora. Nele, havia os patrimônios, ou também com a alcunha de “Comércio” e “Rua”, como forma de gênese urbana, que, na concepção de Gomes e Teixeira Neto (1989) foram importantes no “ciclo do couro”, já que propiciava uma forma de descanso e de passagem aos tropeiros e carreiros de outrora.

No mapa é possível se perceber ainda a grande vastidão do antigo território goiano que compreendia o Estado do Tocantins (outrora norte goiano) e o Triângulo Mineiro que foi desmembrado 12 anos depois em 1816. Observa-se, também, a distância entre as pequenas cidades e o vasto sertão que somente era conhecido por meio do trabalho dos comissários, tropeiros, carreiros e boiadeiros.

<sup>19</sup> Luis Antonio da Silva e Souza foi um dos primeiros estudiosos da história de Goiás. Era padre e pesquisador, envolvido também nas lides da política no começo do século XIX. Deixou a *Memória Estatística e Geográfica da Província de Goyaz*, além de contribuições no período do jornal *A Matutina Meiapontense*. Foi biografado e analisado por José Mendonça Teles.

Outro fato notável é a vastidão do Julgado de Santa Cruz de Goyaz, cidade opulenta à época e que hoje se restringe a uma pequena comunidade pouco conhecida. Para muitos, mais de duzentos anos depois, houve retrocesso no poder e na representação política.

Também o mapa demonstra a ocupação intensa que havia na região que compreendia as cidades de Cavalcante, Amaro Leite, Trahyras, São José do Tocantins, Flores, Cocal, Água quente, devido à mineração da época, assim como a modificação dos nomes de muitas cidades que hoje têm denominação completamente diferente como São José do Tocantins (Niquelândia), Trahyras (Tupiraçaba), Porto real (Porto Nacional), Vila Boa (Cidade de Goiás), Meia Ponte (Pirenópolis), Bonfim (Silvânia), Santa Luzia (Luziânia), além de outras.



DOC 03 - Mapa da Capitania de Goiás em 1804 elaborado por Silva e Souza. As distâncias pareciam intransponíveis e o grande isolamento do então norte goiano, hoje Estado do Tocantins.

Mesmo assim, os caminhos eram precários como ressalta Saint-Hilaire (1937) destacando que em certos trechos as estradas haviam desaparecido nas matas, nos cerradões. Era preciso, antes, abrir caminhos com facas, facões, enxadões e todo sorte de ferramentas para seguir adiante. Viajar era uma temeridade.

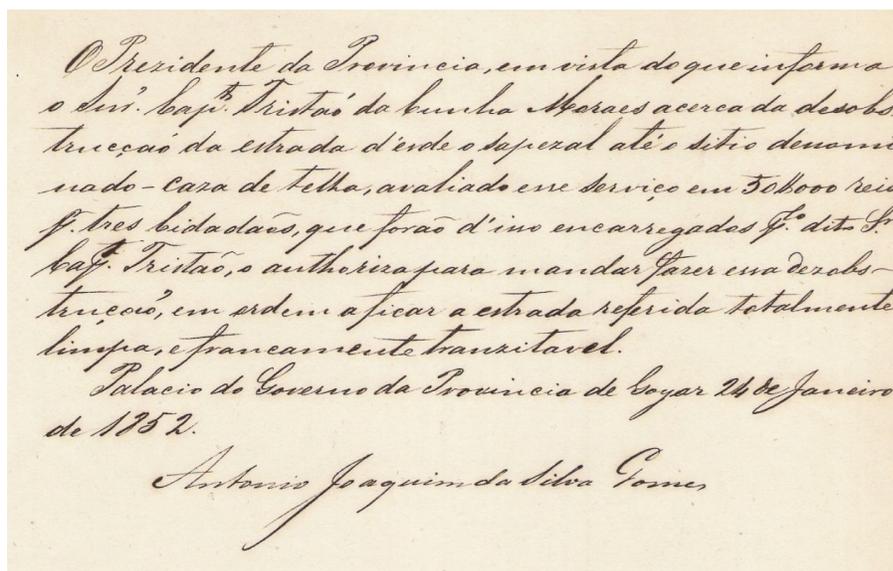
É possível também identificar a precariedade de caminhos que interligavam estas pequenas vilas que, em grande maioria ficavam isoladas de uma maneira geral, principalmente as do antigo norte, hoje Estado do Tocantins. A maior concentração de estradas e caminhos ainda rústicos e difíceis estava no sul da Província, cuja cidade de maior desenvolvimento para esse tempo era a cabeça de Comarca, a então Santa Cruz de Goyaz.

Com o ápice da “idade do couro”, o ser humano se fixou no campo e criou uma sociedade peculiar, com identidade específica, com a luta pela ocupação e fixação no espaço, dadas as dificuldades, mas que fomentou o jeito de ser goiano, com as raízes autenticamente rurais. Enquanto na “Idade do Ouro”, o espaço era urbano e opulento, na “Idade do Couro” o espaço era rural e rústico.

Tais fatos legitimam o espaço como objeto e como temática da História, rompendo com o antigo preceito de que só os fatos políticos e administrativos eram considerados importantes para o escopo da análise do tempo e do meio.

Assim, Goiás foi resultado desse caminho e dessa busca do ouro e mais tarde da pecuária. Foram várias as etapas de construção desse espaço econômico, social, político e cultural; o que configurou panoramas físicos e demográficos diversos na esteira do tempo e que criou fronteiras formais que se modificaram ao longo dos séculos, conforme destacou Bacelar e Brioschi (1999).

## 2.2 Velhas estradas na poética do chão: poeira como incenso elevado a Deus



O Presidente da Província, em vista do que informa o Sr. Capitão Tristão da Cunha Moraes acerca da desobstrução da estrada d'onde se saezal até o sitio denominado - casa de Felha, avaliado em serviço em 50000 reis ff. tres bidadãos, que foram d'ino encarregados ff. dito Sr. Capitão Tristão, e authoriza para mandar fazer em desobstrução, em ordem a ficar a estrada referida totalmente limpa, e francamente transitavel.

Palacio do Governo da Província de Goyaz 24 de Janeiro de 1852.

Antonio Joaquim da Silva Gomes

DOC 04 - Documento de 1852 em que o Presidente da Província contrata serviços para abertura de estrada ao cidadão Tristão da Cunha Moraes.

Os velhos caminhos que cruzaram Goiás em tempos diferentes eram estradas carreiras e tropeiras que seguiam ainda as marchas dos bandeirantes que, outrora, haviam atravessado o grande sertão do oeste na busca de infindas riquezas e de prestígio junto à Coroa de Portugal. Mas esta também era incisiva quanto à circulação de bens, segundo Reis (1979) em 03 de janeiro de 1735, a Carta Régia desta data, proibia a circulação de moeda, permitindo somente a de ouro, ordenava ainda a expulsão dos ourives, demolição de engenhos e fechamento de estrada. Eram medidas que restringiam em muito as atividades econômicas.

Muitos serviços de estradas, desde o princípio da formação goiana, eram empreitados a terceiros, cidadãos destemidos que aceitavam tal empreitada difícil e cheia de perigos e peripécias.

No documento acima, datado de 24 de janeiro de 1852, o então Presidente da Província de Goyaz, Antonio Joaquim da Silva Gomes<sup>20</sup> empreitava o serviço da construção de uma estrada entre os locais denominados Sapezal e casa de telhas, ao cidadão Tristão da Cunha Moraes, pelo preço de 50 mil réis. Era a única saída já que a Província não dispunha de pessoal qualificado nem condições de arcar com uma obra tão difícil e dispendiosa.

Na região goiana, marcada pela história da agricultura e da pecuária, há registros antigos de caminhos e rotas que marcaram a busca de gado e de lugares ideais para a agricultura, evidenciando a riqueza do chão, nas imediações de Bonfim de Goiás<sup>21</sup>, então enorme julgado que compreendia toda essa região.

Nesse tempo, Goiás se ruralizou em razão da decadência das minas de ouro. O viajante Pohl (1951, p. 17), com sua rotineira ironia, destacou: “É costume passarem os habitantes das povoações a maior parte do tempo em suas fazendas ou engenhos. Vêm à cidadezinha somente no tempo das grandes festas religiosas, para mostrarem-se com toda pompa do que ainda é capaz o seu empobrecimento”.

As primeiras estradas foram também delineadas por viajantes que seguiam rotas antigas que foram marcando limites entre as vilas e povoados perdidos no alto sertão. Esses viajantes e pesquisadores foram também importantes porque estudaram nossa fauna e flora e

---

<sup>20</sup> Antonio Joaquim da Silva Gomes foi Presidente da Província de Goyaz de 11 de julho de 1850 a 04 de dezembro de 1852. Deu ênfase à catequese e criou o regulamento do Lyceu de Goyaz, além das contas públicas que eram exorbitantes.

<sup>21</sup> Bonfim de Goiás surgiu em 1774 em razão dos mineradores provenientes do Arraial de Santa Luzia de Goyaz. Passou a vila em 1833 e a cidade no ano de 1857. No século XX mudou sua denominação para Silvânia, já no ciclo da estrada de ferro. Passou depois por um período de declínio. Seu apogeu cultural se deu com o Colégio Anchieta, fundado por Dom Emanuel Gomes de Oliveira. Sua história foi contada por José Sêneca Lobo.

muitas outras curiosidades que são hoje peças fundamentais aos pesquisadores de nossas origens e de nossos autênticos costumes.

Segundo Reis (1979) em 04 de janeiro de 1872 o então presidente da Província, Dr. Antero Cícero de Assis<sup>22</sup>, mandou um engenheiro informar sobre a proposta da construção da ponte sobre o rio das Pedras, no arraial de Currálinho<sup>23</sup> e aprovou o contrato celebrado com José Pereira de Melo para zelador e conservador das pontes das estradas do sul, na serra Dourada, caminho para o Julgado de Santa Cruz e mandou limpar, na largura de 20 palmos, o leito da estrada nova entre o presídio de Santa Leopoldina e Rio Vermelho. Eram os primeiros serviços nessa área em Goiás.

Nessas estradas havia, ainda, os registros em que se pagava imposto por circulação de mercadorias. No livro de registro de Guias e Passaportes de 1821, do Arquivo Histórico Estadual de Goiás, aparece o documento assinado no Palácio do Governo de Goiás, datado de 17 de novembro de 1821, assinado por Caetano Maria Lopes Gama<sup>24</sup>, que solicitava a liberação do tropeiro Paulo Manuel Cardozo, sua tropa e seus camaradas, em razão do tipo oficial de mercadorias que trazia da Província de Mato Grosso.

Alguns empresários particulares empreitavam serviços de picadas e aberturas de estradas, mas nem sempre o serviço saía a contento. Segundo Reis (1979), em 21 de Fevereiro de 1855, o major Torquato José de Barros Cachapuz e Chaves, construtor da picada de Canastra a São Patrício, completou 13.110 braças de serviços sem encontrar obstáculos insuportáveis, mas o serviço seguia lento, sem prazo para término em razão da pouca mão de obra encontrada.

Primeiros caminhos de Campininha das Flores levavam à capital, Cidade de Goiás, passando por Goiabeiras<sup>25</sup>, Catingueiro Grande<sup>26</sup> e Currálinho, abrindo braços para

---

<sup>22</sup> Antero Cícero de Assis foi Presidente da Província de Goyaz de 24 de abril de 1871 a 22 de julho de 1878. Promoveu a reforma da magistratura e criou o Tribunal de Relação de Goiás e também auxiliou na criação do Seminário Episcopal.

<sup>23</sup> Arraial de Currálinho é a antiga denominação da cidade de Itaberaí, que surgiu às margens do Rio das Pedras. Em 1868 emancipou-se e em 1903 foi elevada a categoria de cidade. Possui grande desenvolvimento na agricultura e pecuária, assim como na indústria atualmente. Foi estudada pelo historiador Antonio Cesar Caldas Pinheiro.

<sup>24</sup> Caetano Maria Lopes Gama foi o primeiro Presidente da Província de Goiás, que governou de 1824 a 1827. Promoveu o início da navegação no Araguaia e na sua gestão foi construído o Hospital de Caridade São Pedro de Alcântara. Por sua honestidade, mais tarde, foi eleito Deputado por Goiás, em 1829.

<sup>25</sup> Goiabeiras é o antigo nome da cidade de Inhumas, que surgiu ainda em 1858. Em 1908 foi emancipada e somente em 1931 ganhou autonomia com o nome de Inhumas. Hoje é uma cidade próxima a Goiânia, industrializada e com potencial econômico.

Mossâmedes<sup>27</sup> que iria desaguar no então florescente povoado de Anicuns, um dos últimos do ouro. A aprovação para construção de estradas vinha diretamente do Rio de Janeiro, conforme aparece no documento abaixo, datado de 1868.

Handwritten document on aged paper. At the top left, 'No 57' is written in cursive. Below it, '3ª Secção' is written. The main text is in cursive and reads: 'Rio de Janeiro, Secretaria do Estado dos Negocios da Agricultura, Commercio e Obras Publicas, em 7 de Novembro de 1868'. Below this, it says 'Registre-se. Palacio do Governo da Provincia de Goiaz 18 de Novembro de 1868.' To the right of this is a signature 'Mm.º Cam.º Sr.' and the word 'Exmto Perua'. The main body of the document is a long paragraph starting with 'De ordem de S. Ex.ª Sr. Ministro tenho a honra de accusar o recebimento do officio de V. Ex.ª de 14 de agosto com o qual remetteu copia do relatório planta e orçamento das obras da 2ª Secção da estrada de 'Caracará' ao Bom Fim, n.ªssa Provincia, e autorizadas pelo 1º Tenente de Engenheiro Joaquim Rodrigues de Moraes Jardim.' It ends with 'Deus Guarde a V. Ex.ª'. At the bottom, there is a signature 'Mm.º Cam.º Sr. Vice Presidente da Provincia de Goiaz.'

DOC 05 - Ofício da Corte, Rio de Janeiro, de 1868, dispondo sobre a construção de caminhos no território goiano.

<sup>26</sup> Catingueiro grande é o nome pioneiro da cidade de Itauçu. Foi emancipada em 1948 e possui acentuado progresso na pecuária leiteira.

<sup>27</sup> Mossâmedes iniciou-se como Aldeia Maria, dedicada à catequese dos índios por Damiana da Cunha. Destacou-se por sua imponente igreja e pela proximidade da Serra Dourada, de grande beleza.

Por outro ângulo, abria-se para o caminho de São Sebastião do Alemão<sup>28</sup> e Santa Luzia de Mario Mello<sup>29</sup>, caminho de Mato Grosso. Abrindo-se para Campininha das Flores, passava-se por Bananeiras, Vila Bela de Nossa Senhora do Carmo de Morrinhos<sup>30</sup>, Caldas Novas de Santa Cruz e Santa Rita do Paranaíba<sup>31</sup>, nomes hoje modificados para outras grandes e florescentes cidades que englobam o universo dessa grande terra goiana.

No registro de Guias e Passaportes de 1827 aparece, também, o despacho do então Presidente Caetano Maria Lopes Gama autorizando trânsito livre ao negociante José Victorino da Rocha Pinto que conduzia o dinheiro pertencente à Marinha, levando em sua companhia o camarada Antonio Gonçalves e os escravos Antonio Cabinda, Mathias Banguella, Calixto Congo, José Cabra e Raimundo Criouló.

Era muito perigoso o transporte de dinheiro vivo, com alguns crimes nas encruzilhadas e nos pousos no alto sertão. As estradas eram mínimas, proibidas as expansões pela Coroa; assim, segundo os cronistas da época, as dificuldades de locomoção se avolumavam e deixavam estagnados os moradores da Província de Goiás.

Era preocupação dos governantes as estradas importantes da Província. Segundo Reis (1979) em 21 de janeiro de 1858, o presidente da Província mandou pagar a construção da ponte no ribeirão Gravata, na estrada nova para Jaraguá<sup>32</sup>. Achava-se em construção o calçamento do beco da pimenta, na capital e ainda havia sido reparados os estragos da estrada

---

<sup>28</sup> São Sebastião do Alemão é o nome pioneiro de Palmeiras de Goiás, que também teve o nome de Mataúna. Teve início ainda no século XIX. Em 1906 foi emancipada e se tornou centro comercial e industrial da região do Rio dos Bois. Possui uma das cavalhadas mais antigas do Estado.

<sup>29</sup> Santa Luzia de Mario Mello é hoje a cidade de Aurilândia. Surgiu no final do século XIX nas sesmarias do Rio Claro, mas só se emancipou em 1948.

<sup>30</sup> Vila Bela de Nossa Senhora do Carmo de Morrinhos é o antigo nome de Morrinhos. Sua origem remonta ainda o princípio do século XIX. Cidade de grande desenvolvimento social, industrial e cultural, possui a Festa de Artes de Morrinhos como grande evento da região. É berço de grandes nomes da história política goiana, os Xavier de Almeida.

<sup>31</sup> Santa Rita do Paranaíba é o antigo nome de Itumbiara, também surgida ainda no século XIX. Destaca-se por sua posição junto ao Rio Paranaíba. Em 1909 foi construída a famosa Ponte Afonso Pena. Hoje é uma cidade desenvolvida por seu comércio e por sua indústria.

<sup>32</sup> Jaraguá surgiu em 1737 em plena fase do ouro em Goiás. Teve grande desenvolvimento no século XIX, mas entrou em declínio por suas lutas políticas. Possui rico patrimônio arquitetônico. É berço da pioneira da literatura feminina em Goiás, Graciema Machado de Freitas (1906-1986). Hoje é um pólo de confecções de importância econômica para Goiás.

de Ouro Fino, na ladeira que descia para o córrego das areias. Nesta época Ouro Fino<sup>33</sup> tinha grande importância para a região e hoje existem do mesmo apenas as ruínas.

O serviço de construção e manutenção de estradas era empreitado a terceiros. Segundo Reis (1979), em 17 de janeiro de 1874, o então presidente da Província, Dr. Antero Cícero de Assis, mandou ouvir o capitão Braz Marcelino de Camargo sobre o andamento da construção das pontes de rio das Almas, e da Ponte Alta, na estrada de Mato Grosso, dos quais o mesmo era encarregado. Era necessária uma prestação de contas em relação aos serviços executados.

Também, durante a Guerra do Paraguai, em 06 de Abril de 1867, o presidente da Província, Dr. Augusto Ferreira França<sup>34</sup>, mandou pagar ao arriero Gabriel dos Anjos Rodrigues e ao camarada Antônio Correa o que se lhes devia, pela viagem feita a Cuiabá, sobre as notícias do confronto.

Caminhos do passado, estradas salineiras, estradas tropeiras, estradas carreiras, estradas de paus de arara. Tempo de ontem na saga de homens e mulheres que lutaram com dificuldades e venceram os limites do próprio tempo.

---

<sup>33</sup> Ouro Fino é um antigo arraial vilaboense surgido ainda no século XVIII. Teve vida social intensa no final do século XIX e início do século XX. Hoje está desaparecido e completamente arrasado. Foi tema e cenário da música nacionalmente conhecida “Chico mineiro”.

<sup>34</sup> Augusto Ferreira França foi Presidente da Província de Goiás, de 27 de abril de 1865 a 29 de abril de 1867. Governou no difícil período da Guerra do Paraguai e criou o Batalhão dos Voluntários da Pátria para auxiliar Mato Grosso.

**2.3 As fazendas, *locus* do beijudo, eram o fim do mundo, o cu do Judas e onde ele perdeu as botas.**

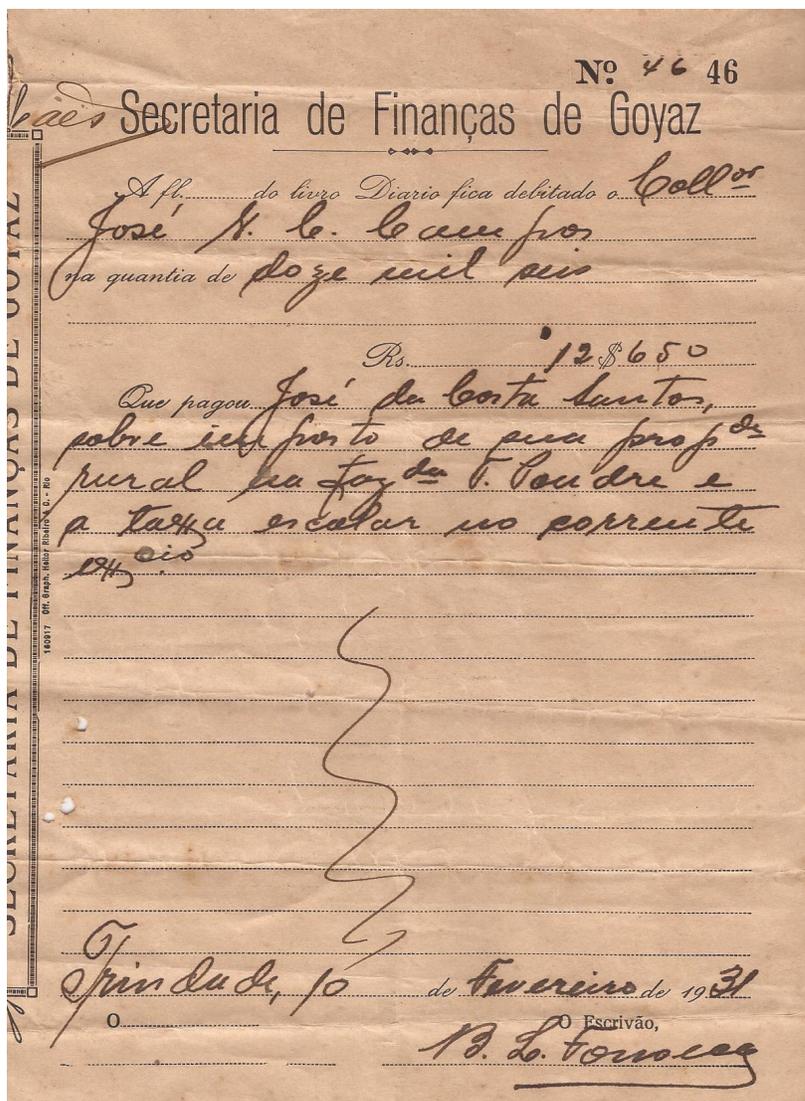


FOTO 13 - Típica fazenda goiana no final do século XIX, no Arraial de Campininha das Flores de Goyaz, caminho do Arrozal, região do Barro Preto da Santíssima Trindade de Goyaz, pertencente ao abastado coronel Antonio Batista Ottoni. 1904. O que se observa é sua boiada em primeiro plano. Acervo de Bento Alves Araújo Jayme Fleury Curado.

Lonjura. Fim de mundo. Biboca. Cu do Judas e onde ele perdeu as botas; Calcanhar do Judas. As fazendas goianas, rústicas e simples, foram o testemunho da durabilidade, da rigidez, da solidez tanto dos objetos, quanto dos valores e costumes.

O sertanejo, seja qual for à região do Brasil, tem um cotidiano estafante. Bem escreveu Euclides da Cunha que o sertanejo “é o ser humano permanentemente fatigado (...). Entretanto, toda esta aparência de cansaço, ilude” (CUNHA, 1963, p. 94).

Havia também impostos que incidiam sobre os fazendeiros e os roceiros goianos, o que mais dificultava ainda a sobrevivência dos mesmos diante das agruras dessas lonjuras sertanejas. Como exemplo, o talão de impostos rurais de Trindade, na região da Terra Podre em 1931.



DOC. 06 – Recibo da Secretaria de Finanças de Goyaz, de 1931, dispondo sobre imposto rural da cidade de Trindade.

Também o caipira foi chamado de boçal, capiau, bronco, mcorongo, caipira, Jeca, cafuçu, babaquara, camponês, roceiro, tapiocano, muxuango, matuto, tabaréu, ranca toco, que Lázaro Faleiro define em sua obra *Quebra cangalha*: “Noite passada, ressaca danada, sanfona azarada, barulheira da pagodeira e da passarada, sons passados e presentes enchem a mente do cafuçu.” (FALEIRO, 1974, p., 21).

Ainda, havia perfeita simbiose entre o ser humano na zona rural e os animais, haja vista que em muitas fazendas os currais eram com um prolongamento da casa, em que as vacas ficavam próximas aos cômodos, como se pode observar na fotografia abaixo, a vaca e seu bezerro bem na porta da sala, junto aos degraus.



FOTO 14 - Na estrutura das antigas fazendas de Goiás, em grande maioria, não havia separação entre o curral e a casa de moradia. Um era o prolongamento do outro. Assim vacas, bois, bezerros, cavalos, éguas, mulas, jegues, conviviam de perto com os sitiantes. Nesta fotografia, a vaca e o bezerro estão na porta da sala da casa que já desaguava no curral. Acervo de Bento Alves Araújo Jayme Fleury Curado.

O caipira em 1920, na concepção de Valdomiro da Silveira em *Os caboclos* era o habitante do interior, canhestro e tímido, sonso e desajeitado. Uma definição um tanto quanto cruel para quem carregou nas costas a economia de nosso Estado por um longo século de exclusão.

Saint-Hilaire (1937, p. 113) descreve o sertanejo:

Desde Vila Boa de Goyaz até Rio das Pedras, tinha eu tido, quiçá, cem exemplo da indolência dos matutos. Esses homens, embrutecidos pela ignorância, pela preguiça, pela falta de convivência com seus semelhantes, e, talvez, por excessos venéreos, prematuros não pensam: vegetam como as árvores, como as ervas do campo.

Guimarães Lima, erudito escritor goiano, destaca em seu livro *Despertar do nordeste goiano*, com muita propriedade:

É ele, no pitoresco linguajar dos sertões goianos, o roceiro que labuta de sol a sol nas fainas agrícolas, que semeia os campos e cuida do gado, que suporta uma vida inteira de sacrifícios e privações para que o Brasil seja alimentado e tenha

excedentes de exportação a sustentar os gastos do desenvolvimento. O cafunço em São Paulo tem o nome de jeca-tatu; em Minas é o mocorongo; na Amazônia, o seringueiro; no Nordeste, o cabra, e no Sul, o gaúcho. Pouco importa o nome ou o lugar, é ele sempre o lutador paciente e incansável que, na sua humildade, constitui a base de nosso progresso. (LIMA, 1983, p. 28).

As fazendas goianas eram verdadeiros feudos em que, na faina diária de homens, mulheres, crianças e os beijudos, a vida seguia na força do trabalho e na luta e labuta sem tréguas. Tempo de suores e fadigas, mas tempo de construção. Fortalecia-se, assim, naquele Goiás provinciano do século XIX a economia rural.

No trabalho havia o elo, como se observa na fotografia abaixo em que os turmeiros da enxada posam para a posteridade com suas alegrias singelas e evocativas.



FOTO 15 - Turmeiros da enxada, do enxadão, da foice, do cutelo e da escavadeira, do “arranca toco”, retirando da terra o sentido do próprio coração. Trabalhadores rurais da região de Campininha das Flores em 1926. Acervo de Bento Alves Araújo Jayme Fleury Curado

Do campo, das fazendas, dos sítios, das roças, dos pedaços de terra vinha a força para que o Estado vencesse o marasmo ocasionado pelo ocaso do ouro. O ser humano buscou no seu trabalho de lida do campo, ao lado dos beijudos, uma maneira de continuar, de sobreviver e de persistir.

Na fotografia abaixo o mutirão em que os trabalhadores se perfilam para mostrar a identidade com a terra.



FOTO 16 – Trabalhadores da região de Campininha das Flores onde hoje é o Bairro Goiá em Goiânia, em 1914. Acervo de Bento Fleury.

Nesses feudos, nesses campos, cerrados, grotas, chapadões, grotões, pé de serras, planaltos, campinas, campos, cerrados, cerradões, cerradinhos, os beçudos alavancaram o ser humano e se constituíram em legado importante para que, no coração do Brasil, se criasse uma gente caipira, sossegada, que tirava da própria terra o sentido da existência.

Este é o cenário de uma epopeia viva, latente e verdadeira, da origem do povo de Goiás.

No sertão bruto, nas fazendas, o transporte beçudo era essencial. Havia uma profunda simbiose entre homens e animais, haja vista que as casas ficavam dentro do espaço dos currais, ligadas a chiqueiros e galinheiros. Nas velhas e desbotadas fotografias, aparecem os bois como referência de abastança e progresso, com as casas atoladas nos barros dos currais. Os animais eram como extensão da própria família.

No que concerne ao uso do transporte, na locomoção de pessoas dentro do território goiano alhures, havia, além das diferenciações sociais excludentes, ainda a questão do gênero. Era mais difícil, no âmbito do “transporte beçudo” a locomoção da mulher até por questões

físicas. Moça direita, honesta, “de família” não abria as pernas sobre cavalos, em posições tidas por obscenas.

Os silhões em que moças usavam, assentadas de lado e com as pernas fechadas, era um adereço muito caro, somente para as mais ricas. Havia até tamboretos próprios para a subida e descida das damas, chicotes com cabos encastoados de prata. No romance *Elos da mesma corrente*, de Rosarita Fleury<sup>35</sup>, há diversas passagens que explicam sobre o uso dos silhões e dos tamboretos para a descida das damas dos seus cavalos ou montarias. Mulher pobre andava mesmo era a pé, se possível ainda carregando filhos nas cadeiras, conforme mostram vários poemas de Cora Coralina.

Na realidade, naquele Goyaz provinciano, mulher honesta era aquela que ficava quieta e presa no recinto do lar. Viagem e passeio não era coisa para o “sexo frágil”. “Mulher passeadeira, saideira só poderia dar em bandalheira”, era o ditado corrente.

Na Geografia goiana a mulher não tinha espaço próprio na abertura dos caminhos ao longo do tempo. A mesma ficava restrita ao lar e aos afazeres domésticos. Essa Geografia nos mostra que o espaço e sua apropriação nos tempos de Goyaz era para o ser humano, senhor e dominador de todo um território que lhe pertencia. À mulher cabia apenas parir os filhos, cuidar dos serviços da casa, encaminhar os filhos e endireitar as coisas. Sair de casa não fazia parte de sua rotina, ainda mais que nunca tinha tempo; a não ser uma missa aos domingos ou a romaria do Barro Preto<sup>36</sup> (Trindade), uma vez ao ano.

Assim, sob a égide da Geografia histórica esses sertões perdidos vêm à tona. Esta divisão da Geografia não está aliada ao conservadorismo ou tradicionalismo obsoleto e gosto pelo ultrapassado, ao contrário, constitui-se visão ao que foi extinto, com debate ao presente, pois não se pode fazer uma ruptura epistemológica da Geografia com a temporalidade, conforme ressalta Abreu (1998).

Era o ser (tão) goiano latejando nas veias!

E essas veias vão se constituir legado para se conhecer, no Capítulo seguinte, os diferentes tipos de trabalhos exercidos pelos beijudos ao longo do tempo nas fazendas e nas cidades do sertão goiano, mourejando com o ser humano os alicerces de nossa história.

---

<sup>35</sup> Rosarita Fleury (1913-1993). Escritora e romancista. Primeira mulher goiana premiada pela Academia Brasileira de Letras com o seu romance *Elos da mesma corrente* em 1959. Autora de *Sombras em marcha* e *Pétalas*. Foi a fundadora da Academia Feminina de Letras e Artes de Goiás e pertenceu aos quadros da Academia Goiana de Letras.

<sup>36</sup> Barro Preto da Santíssima Trindade de Goyaz surgiu por volta de 1840 e pertencia à Campininha das Flores. Foi distrito em 1910 e se emancipou em 1920 com o nome de Trindade. Cidade de turismo religioso, destaca-se por sua romaria ao Divino Pai Eterno hoje conhecida no mundo inteiro.

### CAPÍTULO III

## OS BEIÇUDOS COMO FORÇA DE TRABALHO: CARREANDO SONHOS E LEMBRANÇAS NOS ITINERÁRIOS DO TEMPO



FOTO 17 - Carro de boi em Trindade no ano de 1923, no Largo da Matriz, trazendo da roça os produtos para serem comercializados por época da Romaria. Acervo de Bento Alves Araújo Jayme Fleury Curado.

Os beçudos de uma maneira geral passaram a traduzir, desde muito cedo, a força para o trabalho. Labuta nos engenhos, olarias, fazendas, transporte de madeira, lenha, produtos da fazenda, transporte de pessoas, mudanças, viagens, passeios. A vida e todas as suas atividades diárias dependiam desses animais para acontecer.

Na fotografia acima, de 90 anos passados, há destaque para o uso dos beçudos para transporte da família, em carros de bois, para a famosa Romaria do Divino Pai Eterno de Trindade, largamente utilizado até hoje e parte do folclore local.

Na força dos beçudos a história foi vagarosamente escrita, daí a importância dos mesmos na Geografia e História de Goiás, ao se compreender que a Geografia atenta-se pra as modificações ao longo do tempo e delimita o tempo e o espaço do fenômeno no âmbito da sincronia. Entende que no passado não existe descontinuidade, conforme asseverou Braudel (1996). No passado tudo era diferente, como se nota no vagaroso burrinho que transportava o leite, ainda na Cidade de Goiás.



FOTO: 18 Burrinho leiteiro na Cidade de Goiás.

Pelos fatos, na esteira do tempo há um embricamento dos diferentes atores na territorialidade. Tal fato ocorreu quanto à mobilidade em Goiás e quanto ao uso dos beijudos.

Domesticados, explorados, maltratados, foram obrigados a servir desde os tempos mais remotos e se constituíram em alavanca de progresso a todo custo. Em seus suores, dores, cansaços ficaram escritas várias páginas na história goiana.

### **3.1. Beijudos utilizados em cadeirinhas, liteiras e banguês: ombreando com o ser humano/animal a condução da elite.**

Na história dos transportes em Goiás o uso das cadeirinhas, liteiras e banguês é descrito como acessório luxuoso das famílias abastadas que residiam em cidades mais opulentas como Vila Boa, Meia Ponte e Santa Cruz, e que se utilizavam desse meio de locomoção para demonstrar o padrão social elevado. Em *Sombras em marcha*, romance de Rosarita Fleury o uso desses transportes é evidenciado na rotina social de Vila Boa do começo do século XIX.

Por esta visão e análise, percebe-se que, o geógrafo não observa apenas a periodização dos fatos, mas analisa e descreve as mudanças na paisagem, discutindo-as a luz da cultura impulsionada pelos valores do tempo e reconstrói o passado, mesmo que seja de forma imaginária.

Há descrições interessantes do uso desses meios de transporte nos romances *Chegou o governador*, de Bernardo Élis Fleury de Campos Curado e *Sombras em marcha*, de Rosarita Fleury, que destacam a elite vilaboense, nos serões familiares daqueles tempos do século XIX, utilizando os mesmos para locomoção de senhoras e moças de família que não podiam ser “vistas de todo mundo”, como também destacou Cora Coralina em seus versos no livro *Poemas dos becos de Goiás e estórias mais*.

Nesta reconstrução, por via do documento, a resolução assinada pelo Dr. Antonio Félix de Bulhões Jardim<sup>37</sup>, político e poeta vilaboense, sobre a construção de uma ponte sobre o Rio Paranaíba, próximo a Catalão em 1868.

Era uma forma de penetração ao grande sertão, isolado por dificuldades de acesso em razão do grande rio e sua correnteza. Um dos grandes desafios administrativos daquele Goiás dos meados do século XIX era a fixação do ser humano em lugares mais distantes da Província e garantir-lhe a possibilidade de sobrevivência.

---

<sup>37</sup> Antonio Félix de Bulhões Jardim (1845-1887). Poeta e político. Abolicionista e homem de atuação na imprensa goiana ainda no século XIX. É de sua autoria o famoso poema “Só”, mais tarde musicado.



Uma vara comprida e grossa, tendo em cada ponta, em forma de T, outra mais curta, com as extremidades apoiadas nas cabeças dos arreios de quatro cavaleiros, dois na frente, dois atrás. Dependurada, no sentido da maior, a rede e, dentro dela, coberto com um lençol de americano, o corpo do ser humano, trazido no banguê. (ROSA, 1974, p.55).

Assim, as cadeirinhas, liteiras ou banguês eram transportes que utilizavam os beijudos e estavam ligados ao meio urbano colonial. Muitos desses, também, utilizavam escravos fortes e treinados que substituíam os beijudos.

Havia escravos devidamente treinados para tal, animalizando o ser humano, como hoje se pode verificar muitos, nas grandes cidades, puxando carroças e carroções de material reciclável. Então, progredimos, de fato? Cremos que não.

### **3.2. Beijudos usados em carros de bois, carroças, carroções, charretes para labutar ou bestar**

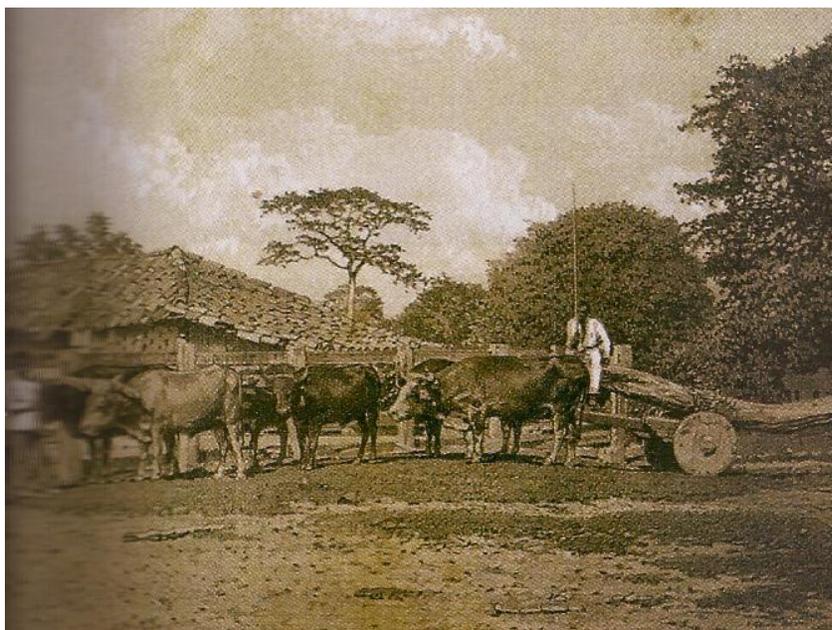


FOTO 19 - Carroção, carreando madeiras e toras das matas para a construção de casas, engenhos, olarias, chiqueiros, capelas e cercas. Era um peso monstruoso, arrastando pelo cerrado, troncos de árvores desconuais. Litografia de Victor Frond, de 1861. Acervo da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro.

Com muita propriedade e sabedoria, Cascudo (1956) criou o termo “Geografia dos currais”. De fato, existe uma Geografia latente no mundo da labuta do gado, das tradições, usos, modismos, falares, saberes, cantares. Um mundo que aos poucos se dissolveu e que,

hoje, está presente na paisagem pretérita da terra goiana, na paisagem onírica, diluída na sensibilidade dos corações. Na ilustração acima, é possível se perceber a força descomunal dos bois ao arrastarem no carroção as imensas toras que eram usadas em construções e em currais.

O termo curral, o longo do tempo ganhou outras denominações curiosas como curral das éguas (zona meretrícia), curral eleitoral, curral do conselho e curral, como terminal de ônibus, isto em Goiânia. Muita gente nos ônibus lotados ainda grita: “Motorista, vô apiá no currali”. É a roça que continua entranhada no sangue, mesmo que todos neguem.

Assim os carroções eram veículos pesados, geralmente sem as laterais, apenas com as rodas e uma mesa de madeira para servir de apoio às grandes toras de madeiras que eram retiradas das matas e arrastadas por esta até as serrarias das fazendas para servirem de esteio de casas, currais, paióis, chiqueiros, engenhos, olarias, para tábuas de assoalho, e também para móveis.

As charretes eram variedade de carroça, conduzida por apenas um animal, com molas, assento estofado e cobertura própria. Servia para passeios, geralmente de moças e senhoras, para assistirem festas e missas na cidade. Há uma variante goiana: Em Trindade foi chamada de “balaio de puta”, porque servia ao transporte das meretrizes da zona para as compras no centro da cidade. Havia na antiga rodoviária municipal um “ponto de charrete”, hoje desaparecido, como se observa na ilustração abaixo.



FOTO 20 - Rodoviária de Trindade em 1975, quando ainda possuía um “ponto” de charretes, também chamadas de “balaio de puta” por transportarem as meretrizes do centro para a zona. Acervo de Bento Alves Araújo Jayme Fleury Curado.

As carroças já possuíam finalidade múltipla. Geralmente utilizadas para os serviços de buscar lenha, capim, cana, esterco, passeios na cidade, transportar leite, lavagem para os porcos, era e continua sendo um veículo essencial para a vida do campo.

Nas suas laterais havia duas gavetas para transporte de miudezas, banco para assento de três pessoas e duas “orelhas” laterais onde geralmente se assentavam os carroceiros e os condutores de animas. Ainda continua muito em voga no interior, nas fazendas e até nas grandes cidades, como se percebe na fotografia abaixo.



FOTO 21 - Carroça usada para transportar lenha em 1970.

As carroças foram tão usadas em Goiás que havia mesmo imposto a ser pago para a sua circulação. Tirava-se licença para o transporte, havia numeração e as mesmas eram registradas conforme a marca, sendo a “Prado”, uma das mais vendidas em todo o País.

As carroças também passaram por evolução durante o seu uso. Primeiramente tinha rodas raiadas de ferro ou de madeira, e circulavam pelas ruas fazendo muito barulho e quebrando sempre. Com os automóveis, as carroças passaram a ter rodas de borracha e também com suspensão, melhorando o uso das mesmas.

No tempo das estradas de ferro, as carroças foram largamente utilizadas em cidades em que o trem passava, no transporte de pessoas e de carga. Nas proximidades das estações

rodoviárias de muitas cidades do interior ainda é possível o “ponto de carroça”, como exemplo na cidade de Trindade. Anápolis, nos anos de 1930, chegou a ter mais de mil carroças em transporte constante de mercadorias no seu amplo comércio.

Para uso das mesmas havia até o pagamento de impostos como se verifica abaixo:

TALÃO Nº.....

**Prefeitura Municipal de Turvânia**  
ESTADO DE GOIÁS

**RECEITA ORDINÁRIA** 1a. VIA

a) Imposto	Tributária
0.11.1 — Territorial Urbano .....	Cr\$ .....
0.12.1 — Predial .....	Cr\$ .....
0.17.3 — S/ Indústria e Profissões .....	Cr\$ .....
0.18.3 — De Licença em Geral .....	Cr\$ 120,00
0.25.2 — Pastoril .....	Cr\$ .....
0.27.3 — Sobre Jogos e Diversões .....	Cr\$ .....
0.29.0 — Adicional .....	Cr\$ 121,00
	Cr\$ .....
b) Taxas	
1.11.2 — Rodoviária .....	Cr\$ 10,00
1.15.4 — De Assistência Pública e Segurança Social .....	Cr\$ 3,00
1.13.4 — Estatística .....	Cr\$ .....
1.16.4 — Instrução Rural .....	Cr\$ 18,00
Irrigação .....	Cr\$ .....
1.21.4 — De Expediente .....	Cr\$ .....
1.23.4 — De Fiscalização e Serv. Diversos .....	Cr\$ 5,00
1.24.1 — De Limpeza Pública .....	Cr\$ 10,00
1.25.1 — De Viação .....	Cr\$ .....
1.26.1 — De Melhoramentos .....	Cr\$ .....
	Cr\$ .....
Receita Patrimonial	
2.02.0 — Rendas de Capitais .....	Cr\$ .....
Diversos .....	Cr\$ .....
4.11.0 — De Matadouro .....	Cr\$ .....
4.12.0 — De Cemitério .....	Cr\$ .....
RECEITA EXTRAORDINÁRIA	
6.11.0 — Alienação de bens Patrimoniais .....	Cr\$ .....
6.12.0 — Cobrança da Dívida Ativa .....	Cr\$ .....
6.21.0 — Multas Diversas .....	Cr\$ .....
6.23.0 — Eventuais .....	Cr\$ 22,00
	Cr\$ .....
	Cr\$ .....
<b>Soma</b>	<b>Cr\$ 290,00</b>

Recebi do Sr. Jerônimo Vieira de Siqueira  
a importância de duzentos cruzeiros  
pelos impostos e taxas acima sobre a licença  
de uma carroça de peneu  
referente ao exercício de 1960

Prefeitura Municipal de Turvânia, 29 de Junho de 1960  
J. Vieira de S.  
Coletor

1159 - Gráf. INGRA

DOC 08 - Talonário de Imposto em que o fazendeiro Jerônimo Vieira de Siqueira paga pelo uso de uma carroça de “peneu” em 1960 em Turvânia-Go. Ele pagou duzentos cruzeiros anuais pelo uso de seu meio de transporte. Acervo de Maria Vieira Aparecida.

O carro de boi talvez seja o mais lírico, o mais doce, o mais poético de todos os transportes em que se utilizava e ainda se utiliza dos beijudos. Até mesmo na denominação dos bois há valores linguísticos e poéticos dignos e nota: boi ladrão, boi carreiro, boi banana, boi casado, boi chita, boi de boiada, boi de cabeceira, boi de carga, boi de coice, boi de força, boi de guia, boi de piranha, boi de pé, boieco, bozinho, garrote, farra do boi, boi de corte, gado solteiro, gado de cria, gado de engorda, gado de leite, ponta de gado, gambira de gado, marroeiro, marruco e novilhada. Há, segundo Ortêncio (2009) uma qualidade de cigarra nas matas que tem o nome de “cigarra boiadeira”, tal a importância do boi, pelo seu barulho característico.

Coice é a parte traseira de uma junta de bois ou de um magote de boiada. Brás José Coelho em *Peonagem e cabroeira* destaca: “Nunca fora de muito trabalho; fazer força era para boi de canga, e assim mesmo para os de coice e de guia, que os outros levavam o carro num esforcinho mais barato.” (COELHO, 1971, p. 166).

No jornal *Folha de Goiás* há uma lírica narrativa sobre o boi piranheiro, que foi publicada em 1977:

Chegando ao rio, as águas traiçoeiras brilhavam na beleza da tarde. O Juvêncio gritou: – É hora de boi piranheiro! Que as piranhas são brabas. Apartei o boi velho das reses gordas e fui empurrando-o para a margem do rio. Ele estacou, cheirou as águas, molhou os cascos. Olhou em direção da boiada que tremeluzia no poente, suspendeu a cabeça e soltou um mugido longo, triste, doído. Cortou aquelas paragens: rios, montanhas, campinas, árvores, pedras e corações. As matas se estremeceram, a terra se mexeu, compadecida. Impiedoso, empurrei-o com o varão. Ele foi entrando, entrando. Conhecia o destino seu. Boi de fazenda aprende o limite da vida no trabalho escravo. As águas já molhavam as barbatanas, até que o empurrei todinho. Houve um reboiço, um suspense. Golpeios e mugidos. Enquanto isso, os companheiros fizeram a travessia da boiada. O sangue tingia o branco das águas como vinho derramado em lençol. (FOLHA DE GOIÁS, 1977, p.22).

São expressões da vivência do ser humano do campo com a lida do gado nos currais, nas invernadas, nas boiadas que seguiam pelo sertão, nos bois carreiros e nos matadouros. Curiosas também são as expressões ligadas à velocidade do trajeto, chamada de “marcha”, que é o nome de uma distância percorrida pela boiada, carro de boi ou tropa de beijudos em um dia de trabalho, que variava de três a seis léguas, dependendo do tempo e as condições do gado/tropa: marcha batida, marcha picada, marcha de rua.

Até mesmo morto, o boi servia de amuleto contra o mal. As cabeças de gado nas entradas de fazenda atestavam o quanto elas foram marca de superstição e de proteção aos

fazendeiros e povo sertanejo de outrora, como se verifica abaixo, na varanda da histórica fazenda Babilônia em Pirenópolis.



FOTO 22 - Cabeça de gado na varanda da Fazenda Babilônia em Pirenópolis, uma das mais opulentas no século XVIII e XIX. Acervo de Jarbas Jayme.

O boi é tão famoso, que virou nome de brinquedo: Berra –boi: feito de uma tala de madeira amarrada a um cordão, que é rodado para produzir um ruído onomatopeico, como descreveu Jeovah de Paula Rezende em seu livro *Cenas do Desemboque*: “Como fosse sexta-feira da Paixão, o sino e campainha achavam-se abolidos; levavam, em seu lugar, duas matracas e três instrumentos que consistiam em pequenas tábuas presas à ponta de cordéis, conhecidos por berra-boi; rodavam-se-lhes no ar e conseguia-se, com o deslocamento, um forte trá-trá-trá.” (REZENDE, 1966, p. 77)

Também, curraleiro é uma espécie de gado goiano de chifres grandes, oriundo dos currais do Rio São Francisco. Sobre ele escreveu o sertanista Leoldio Di Ramos Caiado em

seu livro *Expedição sertaneja Araguaia-Xingu*: “Somente, as vacas eram bastante velhas, davam escasso leite, pois eram de raça curraleira, ainda muito primitiva.” (CAIADO, 1945, p.47). Ainda Basileu Pires Leal descreveu em seu livro *A sombra do tamboril*:

Tive, também, em mente reconstituir boa parte do folclore daquela região, como, por exemplo, a dança curraleira. Esta dança, até os anos vinte, era muito requisitada na maior festa da roça, os famosos pousos de folia. Originária do nordeste do Estado, mais propriamente do Vale do Paranã, a curraleira exprimia as propriedades do gado curraleiro, o qual prevalecia naquela região. Esse gado, além de ser muito veloz, era arisco, nervoso, ágil, imprevisível, portanto, criativo. E tudo isso é bem ressaltado na dança, que se inicia com uma apresentação, da seguinte forma: à entrada os dançadores formavam-se em linha; frente para a assistência, apresentavam-se com os versos, cantados. (LEAL, 1980, p 17).

A raça de gado creoula foi muito importante para a história goiana. Sobre ela escreveu o Padre Victor Coelho de Almeida em seu livro *Goiaz, usos e costumes*: “Nos campos, pasce numeroso gado. Quase todo ele de raça curraleira, creoula, ou mocha; e um ou outro amestiçado com zebu.” (ALMEIDA, 1944, p. 86). Importante ainda foi o gado guzerá.

O ser humano profissional com o carro de boi, chamado carreiro, tem toda uma história de participação decisiva nos destinos econômicos, sociais e culturais em nosso Estado. Wilson Cavalcanti Nogueira foi o mais dedicado historiador e pesquisador sobre o mestre carreiro, deixando uma produção vasta sobre o carreiro ao longo do tempo.

Já o boiadeiro foi aquele que, seguido dos camaradas, percorria as grandes áreas do sertão comprando gado, tangendo-o para diversos outros locais. Para defini-lo com maestria, o mestre Carmo Bernardes, assim escreveu em 1984 no *Jornal Diário da Manhã*:

Para começar, cabe-nos informar que entre o pessoal que lida com os bois de boiada há toda uma hierarquia, não só de mando bem como de competência. Carece saber que boiadeiro é aquele que possui o capital, o capitalista que compra e vende boiadas. Entre estes há também uma divisão de categoria, que vai do faisgador, que é o boiadeirinho miúdo que compra as bezerrinhas dos criadores de pequena escala, e deste passa para o invernista que cria e engorda para dar as boiadas prontas ao boiadeiro magnata que compra grandes partidas, ou este mesmo invernista vende diretamente ao frigorífico. Neste caso, o preço é ajustado por arroba de carne, no pé da balança. Fica, portanto, esclarecido que os boiadeiros das diversas categorias são os que compram e vendem boiadas. E na labuta com os bois eles nunca participam, a não ser para assistir às fases do trabalho, ficarem subidos na cerca olhando e dando palpites na apartação, na marcação, e querem ver a saída do gado e a chegada ao destino, às invernadas de sua propriedade ou de aluguel; onde eles recriam e engordam. (BERNARDES, 1984, p. 17).

O candeeiro era e ainda é a pessoa que, com uma vara de ferrão, seguia adiante dos bois, conduzindo-os. Indivíduo que, armado de vara de ferrão, ia à frente da junta de bois. Era ele que sempre abria as cancelas (porteiras) para a passagem dos bois. Estes também foram importantes no surgimento de Goiânia como ilustra a fotografia abaixo, na região hoje do Parque Mutirama.



FOTO 23 - Carro de bois transportando lenha para as famílias da nova capital de Goiás, na Fazenda Botafogo onde hoje é o Parque Mutirama de Goiânia. Acervo de Julieta Caiado Fleury.

Há belas descrições em nossa literatura brasileira feita em Goiás sobre o carro de bois como de Olímpio Pereira Neto em sua obra *Um lugar no mapa*, em que descreve historicamente o surgimento de Campo Formoso, hoje Orizona: “O tempo foi correndo e quando eu ouvia nos sertões a cantiga do carro de bois, no ranger dos cocões na cantadeira do eixo, cujo eco desaparecia nas matas ou nos prados.” (PEREIRA NETO, 1970, p. 5)

Rosarita Fleury na *Revista da Academia Feminina de Letras e Artes de Goiás*, também destaca sobre o carro de boi em belas descrições poéticas: “Mal acabávamos nosso comentário de louvor, já o carro voltava carregado de arroz, seu triste cantar ora agudo, ora grave, chamando-nos à porta. Não podíamos perder aquela beleza. Corríamos todos, os netinhos agarrados à minha saia porque nunca tinham visto um carro de bois e sentiam medo.” (FLEURY, 1972, p. 72).

As principais peças de um carro de boi são, segundo Ortêncio (2009) e Nogueira

(1981): agulha; ajoujo; argolão; azeiteiro; barbela; brocha; cabeçalho; cadeia; cambão; candeeiro; canga; cantadeira; canzil; carreiro; cavilha; chavelha; chaveta; cheda; chumaço; cocão; contra-chumaço; cravelha; descanso; espeque; espera; esteira; ferrão; fieira; fueiro; fura; guampo; juntas; junta de coice; junta de guia; junta de contra-guia; mesa; parelha; pião; pigarro; pique; recabém ou banguê; tolda; tutano no guampo e vara de ferrão, no par de rodas: 2 meões, 4 cambotas e 4 arreias; na candeia: 4 arreias e 1 recavém. Equipamento: 1 eixo, 4 cocões, 2 chumaços, 1 pigarro, 1 chavelha, 12 fueiros, 1 esteira, 1 caniço, 1 espera, 1 azeiteiro. A arreata: cangas, canzís, cambões, Arreatas em correias: tiradeiras, brochas, ajoujos, tamboeiras, corda de trava e moitão.

O cocão é outra parte do carro de boi. Representa cada um dos mancais do veículo que se situam abaixo da cheda, entre os chumaços e que sustentam o eixo do carro. Olímpio Pereira Neto em sua obra *Um lugar no mapa*, descreve essa parte do veículo: “O tempo foi correndo e quando eu ouvia nos sertões a cantiga do carro de bois, no ranger dos cocões na cantadeira do eixo, cujo eco desaparecia nas matas ou nos prados...” (PEREIRA NETO, 1970, p. 44).

Há também a brocha, que designa a barbela do boi ou o trancelim de couro de boi que une os canzís, passando por baixo do pescoço do animal. Nos escritos de Edmundo Pinheiro de Abreu em suas memórias intituladas *Currálinho, seus costumes e sua gente*, há explicações de cunho literário: “A canga de madeira especial, tendo nas extremidades uma pequena curvatura de dois buracos paralelos por onde se metia o canzil, preso debaixo da barbela por uma correia de couro cru, trançada, a qual se dava o nome de brocha.” (ABREU, 1978, p.178).

Ainda Camilo Chaves, descreve o utensílio com ares poéticos: “Cuidado especial dispensavam a tolda, à grade de tabocas, às presilhas dos fueiros, às travas dos couros, ao azeiteiro de chifre e à brocha. Uma a uma, se transportavam as peças do arreamento, depois de examinadas.” (CHAVES, 1943, p. 244).



FOTO 24 - Carro de bois na Cidade de Goiás, no mercado público, carreando tábuas para as pontes do Rio Vermelho, s poéticas pontes de Goyaz. Acervo de Elza Baiocchi.

Munhão é a parte do carro de boi, parte do eixo onde vai o cocão. Hugo de Carvalho Ramos em *Tropas e boiadas* o descreve: “Deixando atrás a longa trilha paralela do ferro das rocas, rolava um carro encosta abaixo, ao passo vagaroso da parelha de bois, o eixo lamuriando a distância ao atrito dos munhões, vindo das plantações do outro lado da baixada.” (RAMOS, 1922, p. 121).

Guaiaca é o cinturão usado em viagens, com divisões internas para guardar o dinheiro ou arma de fogo. Junta de boi significava dois bois unidos por uma mesma canga.

Ligal é o couro cru usado como cobertura dos carros de bois e cargueiros para abrigo da chuva e até mesmo como catre. Tolda é a cobertura de ligais de couro sobre o carro de boi. Visconde de Taunay, em belas cenas poéticas em *Inocência*, destaca o uso desse objeto: "Diante de si, lerdo e orelhudo burro, sobre cujo lombo se erguia elevada carga de canastras e malinhas, cobertas por um grande ligal." (...). "ambos, porém, já estirados em fio comprido, um em cima das canastras, tendo por travesseiro roliça maleta, outro sobre o ligal aberto e estendido no meio do aposento." (TAUNAY, 1988, p. 80).

A cangalha também é muito importante e consiste em uma forquilha que se coloca no pescoço do boi ou da vaca para não vazar cerca de arame ou como parte da arreata do cargueiro. Sobre tal parte da arreata escreveu na busca de seu sentido popular a folclorista Regina Lacerda em seu livro *Vila Boa, história e folclore*: “Bate-se na cangalha para o burro entender – falar com alguém indiretamente.” (LACERDA, 1977, p. 59).

Fueiro é a parte de madeira destinada a segurar a carga e a esteira do carro de boi. Há no carro de boi o cambão, que é um pedaço de madeira, espécie de caibro de forma roliça que une as juntas de bois no cabeçalho do carro. Há termos ligados a este nome à questão do adultério: “pular cambão”, conforme destacam Bariane Ortêncio e Wilson Cavalcanti Nogueira.

Azeiteiro era uma grande ponta de chifre, recoberta com graxa, geralmente feita com sebo derretido, tutano de boi, óleo de mamona que ficava dependurado no bnguê do carro de bois para lubrificar os cocões do eixo. Sobre este adereço escreveu Carmo Bernardes em suas saborosas crônicas no Jornal *O Popular*: “Dois soberbos carros de boi, sete palmos de altura, ferrados de pião, equipados com a esteira, o azeiteiro e a espera lá estão agasalhados do relento”. (BERNARDES, 1971, p.15)

A parte posterior da boiada chama-se culatra, conduzida pelo culatreiro, responsável por esta parte do rebanho. Culatra manca, segundo Ortêncio (2009) é o gado doente que fica mais atrás, exigindo cuidados redobrados.

Pique são entalhes nas pontas dos canzís onde são amarradas as brochas. Piseiro é o amassador dos bois para beber água em córrego ou bica d’águas. Malhador é o nome do local, fresco e arejado, onde o gado costuma descansar. Deu origem ao nome de Aragoiânia, que também foi chamada de “Biscoito duro”.

Havia também a brabeza, que era o gado selvagem, criado solto, nos matos, socavões e grotas do imenso Goiás. Rosarita Fleury em seu romance *Elos da mesma corrente*, assim especifica esse tipo de gado: “Foi buscar brabeza! Pai pediu a ele que fizesse isso porque este ano não pode ir. Nosso gado está bem diminuído e no sertão há tanto!... Sei que ele está correndo risco e toda vez que lembro disso rezo para ele.” (FLEURY, 1958, p. 401).

Assim como as carroças, havia imposto também para os carros de bois:



ESTADO DE GOIÁS

# Prefeitura Municipal de Anicuns

EXERCICIO DE 1953

TALONÁRIO N° 1 1ª. VIA CONHECIMENTO N° 13

Fica debitado o Coletor Municipal de Anicuns pela quantia de Cr\$  
( ), recebida do  
Snr. Jerônimo Vieira Saixão, residente em  
Saixões, proveniente de:

### RECEITA ORDINÁRIA

a) - Impostos:

011.1 - Territorial Urbano	Cr\$.	
012.1 - Predial Urbano	"	
0.17.3 - S/ Indústrias e Profissões	"	
0.18.2 - De Licenças	"	60.00
0.25.2 - S/ Exploração Agrícola e Industrial	"	
0.29.7 - Adicional	"	6.00

b) -- Taxas:

1.11.2 - Rodoviária	Cr\$.	10.00
1.15.4 - Assist. Social	"	2.00
1.21.4 - De Expediente	"	5.00
1.23.4 - De Fiscalização e Serviços Diversos	"	10.00
1.24.1 - De Limpesa Pública	"	
1.26.1 A De Melhoramentos	"	
1.26.1 B Iluminação Pública	"	

### PATRIMONIAL

2.01.1 - Renda Imobiliária	Cr\$.	
----------------------------	-------	--

### RECEITAS DIVERSAS

4.11.0 - De Mercados, Feiras e Matadouros	Cr\$.	
4.12.0 - De Cemitérios	"	

### RECEITA EXTRAORDINÁRIA

6.11.0 - Alienação de Bens Patrimoniais	Cr\$.	
6.12.0 - Cobrança de Dívida Ativa	"	
6.21.0 - Multas Diversas	"	
6.23.0 - Eventuais	"	12.00
<u>multa 20%</u>	"	12.00

SOMA

Cr\$ 114.00

referente ao exercício de 1953, sobre o imposto de  
que carro de bois referente ao  
corrente exercício

Coletoria Municipal de Anicuns, em 22 de Junho de 1953  
José de Melo Lima  
Coletor Municipal

DOC. 09 - Talonário de imposto pelo uso do carro de boi em Anicuns no ano de 1953. Era esse transporte de grande valia nos vastos sertões do oeste. Arquivo de Maria Vieira Aparecida.

**3.2.1. O beijudo na romaria de Trindade: Carro de boi nos caminhos da fé: poeira vermelha como incenso elevado a Deus**

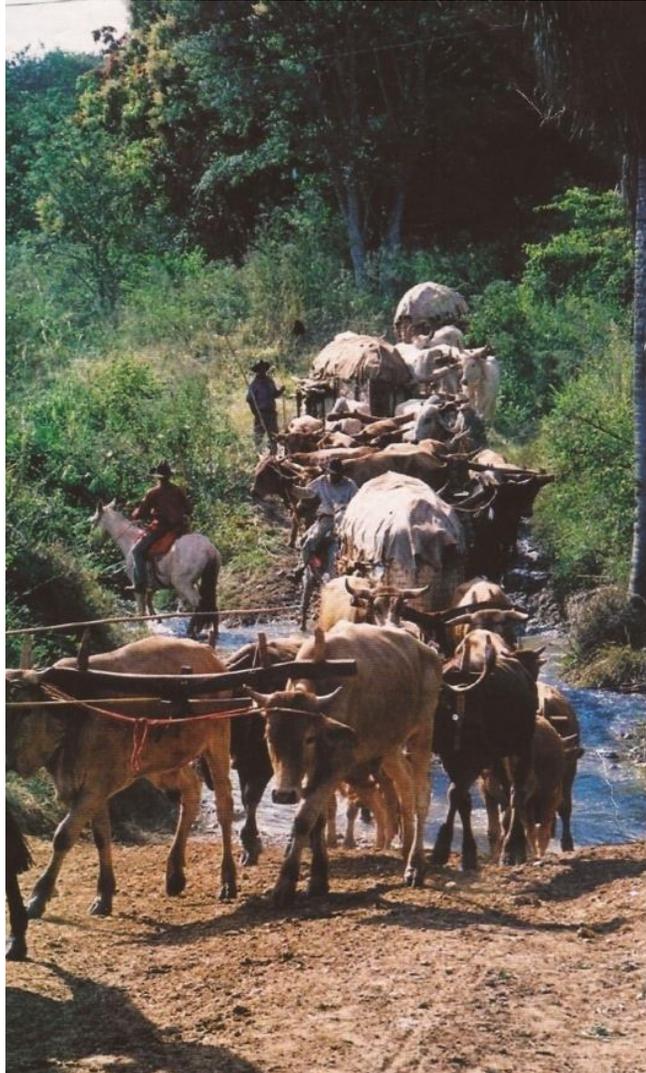


FOTO 25 - Carreiros no caminho de Trindade, vindos de Damolândia. Acervo de Bento Fleury.

Carro de boi, transporte pesado, rústico, lento. Seu nostálgico cantar já foi inspiração para poetas, para cantores de alma apaixonada, para os saudosistas dos tempos idos, modinheiros das noites estreladas, na distante época em que este meio de transporte sustentou a economia agrária do país. Como se observa na fotografia acima, o carro de boi continua no seu itinerário rumo a Trindade, mesmo estando já no século XXI, quando se observa a transformação em espetáculo como o “Desfile dos carreiros”, como e mostra nas

fotografias 25 e 26 na sequência do texto, logo abaixo. Se mudar o número das fotos, tem que mudar aqui.

Na história dos transportes no Brasil, o carro de boi ocupa um espaço todo especial, principalmente na região das Minas Gerais e nas minas de Goiás e de Mato Grosso, no sertão do Brasil Central, distante dos centros mais adiantados do País.

Nas grandes cidades do século XIX como a capital, Rio de Janeiro, ou mesmo São Paulo e Ouro Preto, o transporte mais usual eram as famosas liteiras, as cadeirinhas, ou mesmo os famosos coches puxados por cavalos, transportes estes, das famílias mais abastadas.

Era esse o ambiente social da Província de Goiás no século XIX. Com uma população mais centrada na zona rural, as poucas cidades constituíam-se de pequenos aglomerados, tendo supremacia apenas Vila Boa, Meia Ponte, Santa Cruz e Traíras, as outras ficavam isoladas no alto sertão, atingidas apenas pelos rústicos transportes da época; dentre estes, o carro de boi, que foi utilizado em larga escala como transporte de mercadorias da zona rural para mercado da Cidade de Goiás (então único da Província) onde eram comercializados e destinados ao abastecimento da antiga Capital.



FOTO 26 - Carreiródromo de Trindade e passagem da primeira “Rainha dos Carreiros”, Elisa de Lewergger com o carrinho puxado por cabritinhos. Acervo de Bento Fleury.

No tocante à participação do carro de boi na Romaria do Divino Pai Eterno do Arraial do Barro Preto da Santíssima Trindade de Goyaz, não existe fonte exata de seu início,

pois, ao certo, não existe mesmo data certa do início da Romaria.

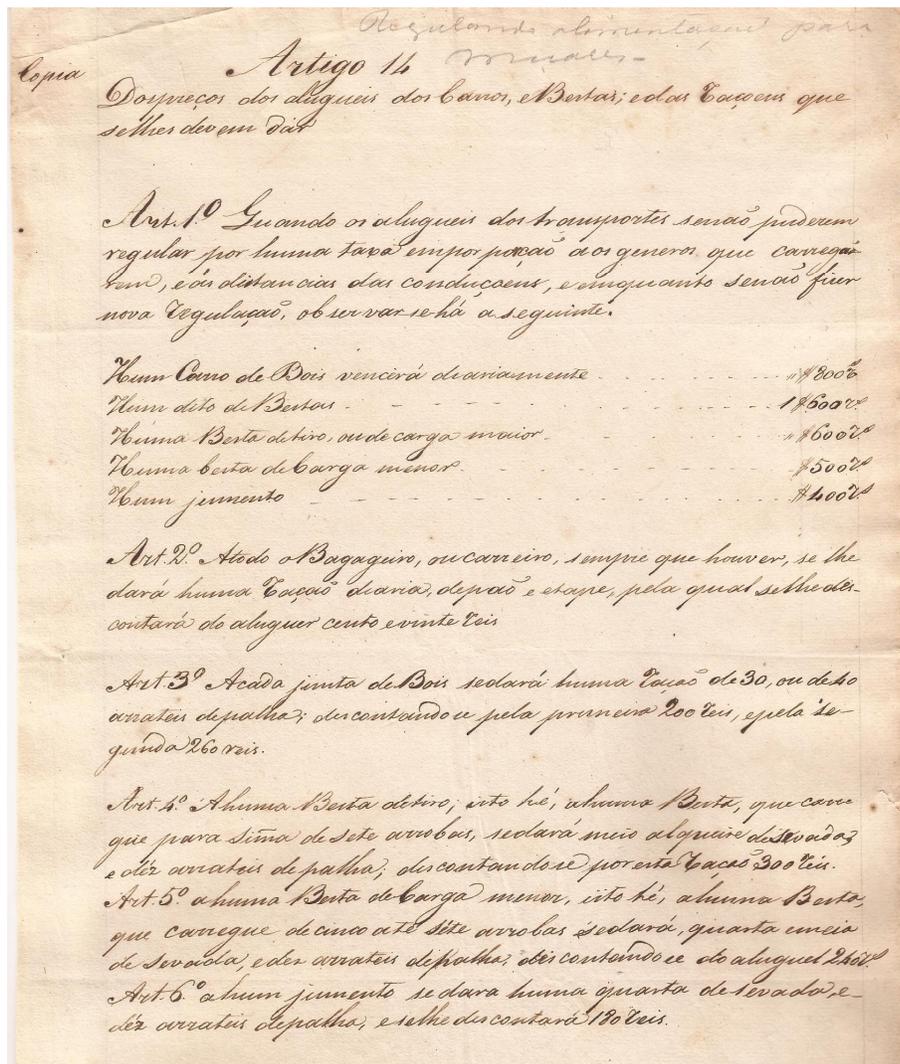
Sabe-se que esta fomentou em meio à gente simples do sertão goiano, utilizadores do carro de boi para suas diversas atividades, certamente, as de viagens como a que se destinava aos festejos religiosos e profanos da Romaria. Com muita perspicácia escreveu Wilson Cavalcanti Nogueira sobre o Carro de boi relatando a importância histórica desse transporte em seu magistral livro *Mestre carreiro*.



FOTO 27 - de boi descendo a ladeira da rua que passa atrás da matriz do Divino Pai Eterno. Acervo de Bento Fleury.

Sobre a participação dele na Romaria do Divino, encontramos em escritos de Augusta de Faro Fleury Curado, Edmundo Pinheiro de Abreu e José Xavier de Almeida informações valiosas e descritivas da Trindade de antanho, assim como nas memórias do

grande goiano Licardino de Oliveira Ney<sup>38</sup>, primeiro e único prefeito de Campininha das Flores. Também, havia artigos de lei que delimitavam os preços para alugueis de animais de custeio conforme documento abaixo, datado de 1889, com preços diferenciados para besta, bois, cavalos e éguas.



DOC. 10 – Sobre os preços de alugueis de animais de custeio, carros de bois e carroças em 1889. Acervo de Bento Fleury.

Pela égide da Geografia é possível perceber que os beijudos forma importantes para a circulação dos bens de consumo em todo o grande sertão, mesmo sendo de forma lenta, desacelerada. Foram eles responsáveis pela integração nacional, mesmo que, na visão de

<sup>38</sup> Licardino de Oliveira Ney (1885-1975). Político e comerciante em Campininha, hoje bairro de Goiânia. Foi um entusiasta da mudança da capital. Deixou o livro *Um lutador*.

Silveira (1999) houve uma inexistência de rede na formação de nossa nacionalidade, o que fomentou uma desvalorização do rural em relação ao urbano e promoveu o deslocamento de milhares de indivíduos para as cidades, na busca de melhores condições de vida.

E a lida carreira não era somente para homens de pouca instrução ou que não tinha outras possibilidades de ganho. O Comendador Joaquim Alves de Oliveira<sup>39</sup>, de Meia Ponte, hoje Pirenópolis, fundador e pioneiro da imprensa em Goiás e O Senador Antonio Amaro da Silva Canedo<sup>40</sup> (Senador Canedo) foram também carreiros em seus tempos de atuação nas fazendas de suas regiões. O boi e o carro tinham importância na família que serviam de pano de fundo para fotografias como se verifica abaixo, na cidade de Mossâmedes.



FOTO 28 - Bela e evocativa fotografia de uma família sertaneja goiana em 1924 tirando um retrato, tendo por fundo o carro de boi. Acervo de Bento Fleury.

Animal dócil, carregado de telurismo, o boi tem sentimentos, tem sensações próximas aos dos humanos. De fato, o boi chora. O gado chora ao perceber dentro da boiada

---

<sup>39</sup> Joaquim Alves de Oliveira foi o pioneiro da imprensa da instrução em Goiás, notadamente em Pirenópolis. Um dos homens mais ricos da Província de Goiás fundou a primeira biblioteca em nosso Estado e o primeiro jornal A Matutina Meiapontense em 1830. Era proprietário da Fazenda Babilônia, de rico legado cultural. Foi biografado por José Mendonça Teles e Lena Castello Branco Ferreira de Freitas.

<sup>40</sup> Senador Canedo foi líder político em Suçupara, hoje Bela Vista de Goiás. Progressista, ali difundiu a instrução. Faleceu no Rio de Janeiro quando ocupava o cargo de Senador ainda no século XIX.

outro boi morto. Leo Godoy Otero, de forma poética, escreveu sobre isso em seu livro *O caminho das boiadas*:

A boiada rodeando – cabeça inclinada sobre a sangueira – água escorrendo dos olhos, a urros lancinantes, e não berros, chorara a morte da companheira. (...) Os borbotões de sangue pintavam na terra um resto trágico, ao arrasto da praça até o rancho, enquanto o rebanho assustado, percebendo, rompia no choro sobre o sangue. (Otero, 1958, p. 90).

O boi, dentre todos os beijudos é o mais forte, o mais pesado, o mais lento, aquele que suporta os penares. Sua marca fica indelével na história goiana.

### 3.3. Diário de uma viagem no tempo dos beijudos na visão de uma senhora muito ilustre

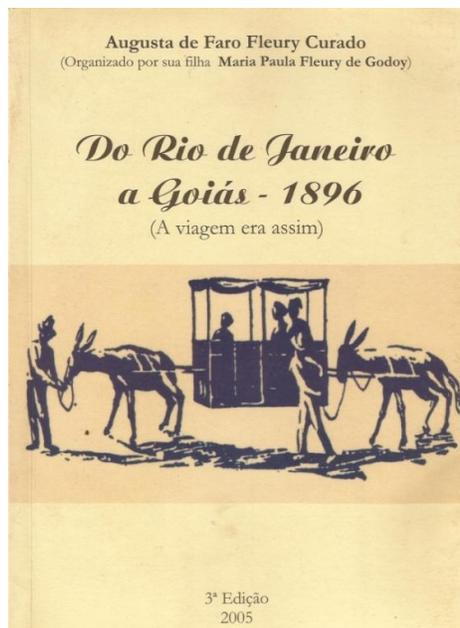


FOTO 29 - Augusta de Faro Fleury Curado (1865-1929) narrou em seu diário de viagem em 1896 sobre as peripécias que era a trajetória entre o Rio de Janeiro e a Cidade de Goiás naqueles tempos difíceis nos estertores do século XIX. Acervo de Bento Fleury Curado.

As viagens no tempo do transporte beijudo era plena de dificuldades. Se para os homens afeitos à via difícil da lida com as peripécias dos ermos caminhos, para uma mulher então, ainda não afeita à vida rural, transformava-se numa epopeia. A grande dama de nossa literatura, Augusta de Faro Fleury Curado narrou num saboroso diário de viagem, o cotidiano

de uma trajetória entre a então Capital Federal, Rio de Janeiro e a Cidade de Goiás em 1896, conforme aparece logo acima, na capa do livro, publicado pela PUC-GO e o retrato da autora em 1914 no Rio de Janeiro.

Em 23 de agosto de 1896 partia da Central do Rio de Janeiro, então Capital Federal, com destino à Cidade de Goiás, o jovem casal, Dr. Sebastião Fleury Curado e Augusta de Faro Fleury Curado, acompanhados dos dois filhos (Maria Paula e André) ainda bastantes crianças.

Dr. Sebastião Fleury Curado, eminente ser humano público no império e principalmente na República, advogado, formado pela famosa Faculdade de Direito do Largo de São Francisco na Capital Paulista, deputado à Constituinte de 1891, retomava à sua terra natal, a antiga Capital de Estado, trazendo sua jovem esposa Augusta de Faro Fleury Curado, mulher refinada, elegante, poeta de rara sensibilidade, educada em Paris que, da difícil viagem ao sertão de Goiás deixou um saboroso diário intitulado *Do Rio de Janeiro a Goyaz 1896 – A viagem era assim*, publicado mais tarde por sua filha, a escritora Maria Paula Fleury de Godoy (1894-1982).



FOTO 30 - Augusta de Faro Fleury Curado no tempo em que realizou a difícil viagem para Goiás. Acervo de Bento Fleury Curado.

O jovem casal seguiu de trem até Araguari, onde a viagem continuaria a cavalo, ocasião em que não faltariam peripécias e sofrimentos, todas suportadas com bom humor e determinação de Augusta Faro, feliz em seguir seu destino junto ao marido. Em 11 de outubro de 1896 pernoitaram no arraial do Barro Preto, que Augusta de Faro definiu como um lugar de lama muito escura e a dificuldade de se viajar nesses sertões sem estradas ou o mínimo de conforto, ainda mais em tempo de chuva.

Sáimos de Santo Antônio em companhia de um carro de bois carregado de toucinho e de um tocador de porcos. Estávamos a 32 léguas de Goyaz. Então, era um gosto ver um querer passar na frente de outro para chegar primeiro à Capital. Pousamos no meio do campo no lugar denominado Barro Preto – bem merecido nome, lama preta. O carro de bois já estava descansando, os poucos ficou ainda muito tempo atrás. Choveu bastante durante a noite...

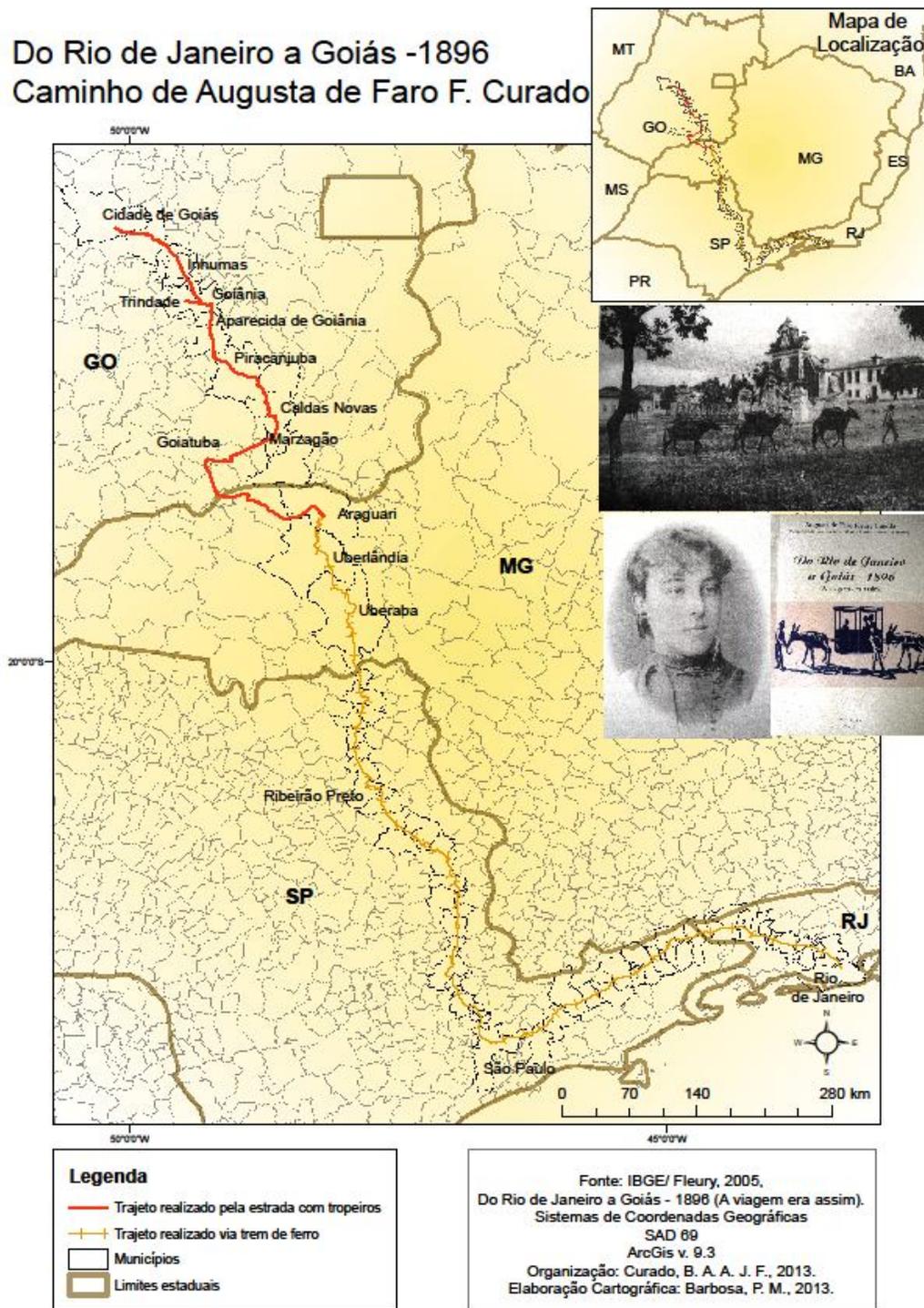
Sobre Campininha das Flores, em seu diário, Augusta de Faro Fleury Curado destacou o já relativo progresso da vila, com um campanário triste, depois substituído por uma igreja em 1901. Mas o lugar já passava de 50 casas e puderam dormir numa casa comum com cama, lençóis e colchas, ao identificar que não estavam mais no agreste do sertão, mas no caminho da capital bem próxima. Quarenta anos depois, ali seria Goiânia como hoje se verifica.

Quando saímos, o Carro de Bois fazia ouvir o chiar das rodas, já bem distante. Alcançamo-la junto a uma ponte meio estragada, que ele não podia transpor sem perigo. Nós passamos bem e eles, os boiadeiros, ficaram arranjando outra ponte e nunca mais nos alcançaram. À tarde, entrávamos no arraial de Campininha das Flores. Um arraial de 50 casas, no meio do Largo está à igreja com seu campanário triste, não há capelão, porém perto há um convento de frades. Para irmos ao rancho, tivemos que dar uma volta ao Largo; fazia vontade de rir ver o povo todo nas janelas e nós parecíamos um grupo de gente de circo fazendo reclame por ali. Nós não ficamos no rancho, porém, porque lá nos foi buscar um senhor que conhecia Sebastião de nome e nos levou para a casa dele. Tratou-nos a vela de libra, lençóis de babado de rendas, fronhas de crivo, colchas de largas ramagens...

Documentário precioso, o diário de Augusta de Faro Fleury Curado contém, no conjunto de informações valiosas, o cotidiano do interior brasileiro nos primeiros anos República. Mostra as diferenças entre um vilarejo e outro, mas sempre a relatar as dificuldades e agruras de quem enfrentava a vida no alto sertão.

Nesse longo diário de crônicas históricas, Augusta de Faro Fleury Curado demonstra ser detentora de largo conhecimento de mundo e de cultura acima da média porque foi educada em Paris e no Rio de Janeiro, onde vivera por dezoito anos.

## Do Rio de Janeiro a Goiás -1896 Caminho de Augusta de Faro F. Curado



DOC.11 - caminho feito por Augusta de Faro Fleury Curado no longo caminho do Rio de Janeiro, então capital federal, para a Cidade de Goiás, então capital do Estado.

Por meio do mapa acima, foi possível destacar o caminho feito por Augusta de Faro Fleury Curado no longo caminho do Rio de Janeiro, então capital federal, para a Cidade de Goiás, então capital do Estado. Na legenda é possível perceber a trajetória feita via trem de

ferro, na antiga Estrada de Ferro de Goiás até o ponto final em Araguari e a partir daí a trajetória feita em lombos de burros por ínvios caminhos no cerrado, passando pelas cidades de Goiatuba, Marzagão, Caldas Novas, Piracanjuba, Aparecida de Goiânia, Trindade, Inhumas, Itaberaí e Goiás.

Aparece ainda a efígie da autora por época da viagem, em 1896, a capa do livro na sua edição da PUC-GO e a fotografia de uma tropa passando pelo Largo do Chafariz na Cidade de Goiás. Esse mapa representa a temerária aventura de se viajar pelo sertão brasileiro a 117 anos passados.

Nascida em Curitiba, em 1865, e falecida na cidade de Goiás, em 1929, a autora deixou ainda dois livros: *Devaneios* e *Ramalhete de Saudades*, impregnados de lirismo e francesismo, escritos numa linguagem requintada e sutil, bem ao gosto do princípio do século XX, quando o Brasil vivia sob os auspícios da *belle époque*. Esses livros foram coligidos depois por sua filha Mariana Augusta Fleury Curado também escritora.

A linguagem de Augusta de Faro Fleury Curado é marcada pelo requinte, impregnada de termos franceses e também de conformismo diante dos fatos e dos acontecimentos que pululavam então; reflete o pensamento feminino goiano, assim como o brasileiro, desse período.

Em vários trechos das crônicas de Augusta de Faro vamos perceber como era comum a preocupação da mulher com os seus deveres de esposa e mãe, com os diversos afazeres do marido, guardando consigo, muitas vezes, certos temores que não eram repartidos com o esposo, como o medo de enfrentar uma cidade nova como Goiás, de costumes diferentes do Rio de Janeiro; de saber-se aceita ou não pelos parentes do esposo ou mesmo o de enfrentar as dificuldades de uma viagem tão cheia de percalços com duas crianças ainda pequenas.

As crônicas de Augusta de Faro iniciam-se na central do Rio de Janeiro, então capital Federal, em 23 de agosto de 1896, e terminam no cais do Rio Vermelho, na Cidade de Goiás, em 20 de outubro do mesmo ano, ponto de chegada de sua família.

Como arguta observadora, a cronista descreve a movimentação do Rio de Janeiro no final do século XIX, dando-nos a compreensão do desenvolvimento que explodiria na próxima década, mas que não resolveria as contradições marcadas, no relato, pelo transitar de carroças, ao lado de bondes, desafio colocado aos poetas modernistas, principalmente Oswald de Andrade na primeira fase do Modernismo (1922-1930) em que fala da disparidade do Brasil

anacrônico em termos de modernidade científica querer igualar-se, na época, aos moldes da escrita francesa.

Augusta de Faro registra peculiaridades dos espaços e também volta o olhar para as pessoas que ocupavam esse lugar, descrevendo as cenas dos imigrantes italianos (fato recente então no Brasil daquela época) brigando por trabalho na pátria para a qual haviam sido chamados; com promessas de terra, trabalho e esperança em vida melhor. Percebe-se no relato da autora o senso crítico e observador, característica importante no exercício de escrita do cronista:

Só se esbarra em italianos, que perseguem os viajantes para conduzir-lhes as cargas. Buena noite signore, date me a sua bagagem. No, no, data a me, signore. Cane diavolo. E por ai vão, brigando por quem será escolhido e acabam em tapas e pontapés. (p. 29).

A visão que a cronista Augusta de Faro passa é a de certo incômodo gerado pelo grande contingente de italianos, vindos para o Brasil substituir a mão-de-obra escrava, nos quais “se esbarra” e que “perseguem os viajantes”, “brigando por quem será escolhido”. Tal visão está impregnada daquele conceito de mundanidade, de progresso cosmopolita que se verificava na então capital Federal.

Notória é a influência francesa nos costumes, hábitos, modismos e expressões das mulheres desse período em suas obras, observando-se a “esmerada educação” sob influência da cultura francesa, como podemos depreender desse trecho da crônica em causa, por meio do qual a autora descreve o hotel em que ficou na cidade de São Paulo:

Em sua fachada se ostenta o bonito relógio vindo de Paris (...). Que diferença entre este hotel de roça sem cômodo e o belo hotel da França, todo iluminado a luz elétrica, com seus criados espertos para o serviço e o conforto das cidades civilizadas. (p. 33).

Augusta de Faro, em detrimento ao que é nacional, valoriza sobremaneira a qualidade de vida das grandes cidades, o conforto da vida citadina e a cultura francesa, superior às demais no pensamento daquele tempo, marcado pelo anseio do requinte e do luxo, e esse aspecto passou a fazer parte do fazer literário.

A literatura brasileira passa a se inspirar diretamente em fontes culturais francesas e inglesas, particularmente naquelas, inaugurando um extenso período de influência estético literária sob os auspícios da cultura gaulesa.

E tudo para a autora, de balde o sofrimento da viagem, ou pelo provincianismo que vai percebendo ao afastar-se do Rio de Janeiro, tem sabor especial, porque segue com seu marido e filhos:

Graças a Deus, porém, hoje tenho minha vida ligada ao único ser humano que soube tanger meu coração a suave melodia do amor, puro, santo e eterno. E consola-me lembrar que o amo, que sou amada e tenho meus dois filhos, não sem preço, alegria nas dores, encanto de meu lar (p. 30).

Chegando a Uberaba, ponto terminal da Estrada de Ferro de Goiás, a autora já sente os primeiros impactos do que seria a viagem daí por diante, sertão adentro, ao enfrentar o atrasado estado central do Brasil, fato notado na diferença dos “dois brasis” por Jacques Lambert e Euclides da Cunha; mostrando o Brasil litorâneo e intelectualizado aos moldes europeus em contraste com o Brasil pobre e esquecido, analfabeto e desprezado do sertão. Notória, também, é a descrição enxuta e concisa da cronista.

Uberaba é uma bela cidade, bem grande com bonitos prédios, carro e muito luxo. Só se anda com vestidos de seda, embora as ruas não sejam calçadas e o pó vermelho se agarra à roupa de modo detestável. (p. 34).

Seguindo viagem de banguê e nos lombos dos burros, a autora mostra um fato histórico: a inauguração da estação de trem da cidade de Araguari, fato que a cronista registra, ao falar da ignorância do Brasil sertanejo. Digno de nota é a sutil ironia da autora:

Inaugurou-se a Estrada de Ferro durante a nossa estada em Araguari. Imaginem que barulhada. Veio da roça não sei quanta gente para ver o bicho que lança fogo e tem partes com o diabo. Houve mesas de doces, brindes, muita cerveja. As senhoras em grande toailete, na estação, esperando a máquina que vinha toda enfeitada de bandeiras. Quando, porém, ela apitou, foi uma corrida por ali afora. Mulheres tiveram ataques, homens velhos juraram que nunca se serviriam de semelhante coisa, que urra feito bicho e tem fogo no corpo. Os moleques corriam de pavor, derrubando os tabuleiros de biscoitos. E enquanto isso a máquina entrava triunfante na pequena estação de Araguari. Durante muitos dias só se falou na tal invenção do capeta. (p. 41).

Descrevendo detalhes, como narradora de uma situação, Augusta de Faro captou o instante histórico em Araguari e fez o registro não somente com a preocupação de historiadora, mas como participante daquele fato solene, observado sob sua fina ironia de mulher civilizada diante da rusticidade do sertão e provincianismo de sua gente.

De fato, o texto de Augusta de Faro, revelador de uma visão crítica das abruptas diferenças de desenvolvimento do Brasil, não era para ser publicado, somente veio a lume depois da morte da autora em 1929, compilado, como dissemos, por sua filha Maria Paula. Aliás, o único livro publicado em vida pela autora foi *Devaneios* no ano de 1891, quando ainda residia em São Paulo.

Em suas crônicas durante a exaustiva viagem para Goiás, Augusta de Faro descreve com lirismo e acentuados traços românticos os pousos sertanejos, destacando termos até então bastante presentes na literatura, como “lunar”, “crianças”, “lanternas mágicas”, expressões notadamente líricas, até mesmo o fato do casal estar sentado num toco de árvore ao luar, esquecidos a conversar.

É a postura romântico-literária da cronista:

No paiol, a lua entrava mansamente, indo brincar nos cabelos dos meus filhinhos e dourar espigas de milho, atiradas a um canto. Nos lençóis que pusemos nos paus do paiol, formando biombos ela fazia surgir estranhas figuras, como as que fazem as lanternas mágicas e que tanto nos encantam quando crianças. Sebastião e eu passamos muito tempo ao luar; esquecemo-nos a conversar, sentados num toco de árvore. (p.47).

Durante trinta e dois dias em pleno sertão, de Araguari à Cidade de Goiás, a cronista foi relatando peculiaridades por onde passou e as dificuldades enfrentadas em todo o percurso, como chuva, sol forte, sereno, espinhos, animais peçonhentos, travessia de rios, sede, cansaço.

E esposa resignada, vê-se recompensada, ao final do diário, na chegada à Cidade de Goiás, com a alegria do marido. E nesse último relato, percebemos o atraso da então capital goiana em relação ao Rio de Janeiro, na viagem terminada num rústico banguê com gente curiosa indagando sobre os viajantes. Ainda se via, como se ostenta na fotografia abaixo, as tropinhas de burros lenheiros cortando a cidade que um dia foi capital da Província.



FOTO 31 - Cidade de Goiás, velha capital do Estado com uma tropinha de burros lenheiros subindo o Largo do Chafariz. Era esse bucolismo que imperava na urbs do Anhanguera quando aqui chegou Augusta de Faro Fleury Curado. Acervo de Bento Fleury Curado.

Vemos ainda a situação geográfica desfavorável da cidade que a fazia ficar perdida entre as serras, longe da modernidade ou mesmo da possível chegada do trem, fato que realmente nunca aconteceu e que insuflou a mudança da capital para Goiânia mais de três décadas depois.

O banguê quase vira ao entrarmos na cidade. Já estava escuro quando atravessamos as ruas. Muitos curiosos perguntavam quem ia no banguê; se era gente doente. O prazer que tive em ver meu marido abraçar sua boa mãe compensou os sacrifícios que, porventura, houvesse feito. Dormimos um sono invejável, em boa cama macia, com alvos e frescos lençóis. A Cidade de Goiás é toda cercada de morros. No centro está um vale atravessado pelo Rio Vermelho. E entrada é linda, mas a cidade perde muito pela situação. Agora, até a volta, e que Deus nos proteja. (p. 69).

Notamos, no encerramento das crônicas de viagem de Augusta de Faro, a descrição do ambiente geograficamente irregular das cercanias da Cidade de Goiás, que quase fez tombar o seu banguê, a natural curiosidade interiorana acerca de quem seguia no banguê, já que ali, servia na maioria das vezes para conduzir doentes; observamos a resignação da mulher em acompanhar o marido, feliz na realização do outro, embora com isso tivesse enfrentado toda sorte de adversidades, mas manteve a fé inabalável em Deus e na sua condição de mulher casada.

Observamos nas crônicas de Augusta de Faro a linguagem peculiar de sua época, marcada, ainda, pelo sentimentalismo romântico. Os períodos são curtos, com descrições

múltiplas, ora pictóricas, ora ornamentadas, ora enfocadas, mas todas eivadas de sensibilidade; analisamos a visão lúcida da autora ao retratar as diferenças gritantes dos “dois brasis” e, sobretudo, o valor dos dados históricos de suas notas de viagem em “páginas descritivas de sóbria beleza” como notou Lúcia Miguel Pereira (1973, p.314) em seu estudo sobre a produção literária do final do Império e nos primórdios da República no Brasil que nos permite colocar Augusta de Faro Fleury Curado ao lado de outros grandes prosadores do final do século XIX.

Aliando descrições objetivas e descrições subjetivas que dizem impressões, Augusta de Faro Fleury Curado teceu crônicas importantes sobre aqueles difíceis dias nos estertores da jovem República brasileira.

### **3.4. Tropeiros: itinerários pelos sertões em viagens no range-range das cangalhas**



FOTO 32 - Uma tropa caminhando vagarosamente pelo norte de Goiás em 1938, com as bruacas de couro penduradas. Arquivo de Bento Alves Araújo Jayme Fleury Curado.

As tropas exerceram decisivo papel social e econômico na história goiana em tempos de antanho, passando pelos cerrados e pelos ermos e gerais goianos, como nos evoca a fotografia acima, dos burrinhos perdidos em meio ao matagal. Constituía-se em profissão

reconhecida em razão do valor para o tempo e o meio, haja vista que era esse profissional o que levava e trazia notícias, informações e mercadorias por todo o sertão brasileiro.

Afonso Arinos de Mello Franco escreveu página magistral a respeito das tropas e muares em seu livro *Historias e paisagens*, ao destacar o papel do tropeiro como patrão, empresário dos transportes e seus empregados alcunhados de tocadores, que, em geral, também marchavam a pé. Este autor diferencia tropeiro de bruaqueiro, sendo este último o que transportava carga rápida entre a cidade e a fazenda. (FRANCO, 1921).

As bruacas, malas de ouro penduradas sobre o lombo dos muares, foram tão importantes no seu ciclo que denominaram um córrego que atravessa a cidade de Trindade, o “córrego das bruacas”, até hoje conhecido por esse nome.

Assim, as viagens com os animais eram o símbolo da alteridade e o aguçamento do imaginário. Os ínvios lugares não conhecidos depois de serras, rios transbordantes, matas abundantes, florestas, cerradões, chapadões, campinas, floresciam histórias e causos recontados ao longo do tempo. Era a cultura tropeira, diferente de hoje em que não há nem lugar para a assombração. Tudo está desbravado!

Fato interessante no que concerne ao gênero é que havia também mulher tropeira. No livro de Entradas das tropas em Goiás, no Arquivo Histórico Estadual de Goiás aparece como tropeira assídua na região de Vila Bela de Nossa Senhora do Carmo de Morrinhos, julgado de Santa Cruz de Goiás, a senhora Ana Lopes, transportando cargas para a Província de Mato Grosso, em longas viagens a Cuiabá, uma temeridade ao belo sexo para a época. Mulheres que viviam a dureza do contato com a natureza e os animais rudimentares;

Sobre o uso dos animais, historicamente, há o fato interessante de que antes da chegada da Família Real ao Brasil em 1808 na Capital da Colônia, cães, gatos, cavalos, jegues, mulas, bois, cavalos, passeavam livremente pelas ruas, segundo destacou Gilberto Freyre (1974). Em Goiás também os bichos viviam soltos, perambulando pelas vilas e cidades, numa simbiose com o ser humano, já que nem leis de zoneamento urbano havia ainda. Chegavam da Corte, Rio de Janeiro, documentos relativos à aquisição de animais, conforme aparece abaixo, do ano de 1867, no que se refere aos preços.

Diretoria Central  
Secção Rio de Janeiro, Ministério dos Negócios da Agricultura, Commercio  
e Obras Publicas, em 16 de Março de 1867.  
Circular.

M<sup>mo</sup> Ex<sup>mo</sup> S<sup>mo</sup>

Interessando ao Ministerio a m<sup>o</sup>  
cargo o conhecimento do preço, por que  
nessa Provincia são adquiridos os  
animaes destinados á reproducção e  
transporte, cumprio que V<sup>o</sup> Ex<sup>o</sup>, pelo meio  
de seu alcama, esthe se remitta com a  
quanta a esta Repartição todas as qua  
quer informações a este respeito.

Deus Guarde V<sup>o</sup> Ex<sup>o</sup>

M. P. de Souza Dantas

Comprase e archi-  
vase. Palácio do Gov<sup>o</sup>  
de Juyar & deltois de  
1867

J. B. F. S. S.

DOC. 12 – Circular do Rio de Janeiro sobre o uso de cavalos e outros animais.

Com o aumento das cidades, as fronteiras rurais foram segregadas e diminuídas. Os animais foram emparedados e cada vez mais explorados. Com certeza, os animais, como aliados ou como inimigos, ajudaram a escrever a história do Brasil e de Goiás, estão presentes nos mitos e nas lendas que povoaram o imaginário de nosso povo. Diversas lendas e histórias,

desde o tempo dos indígenas, passando pelo legado africano, têm por personagens centrais os animais.

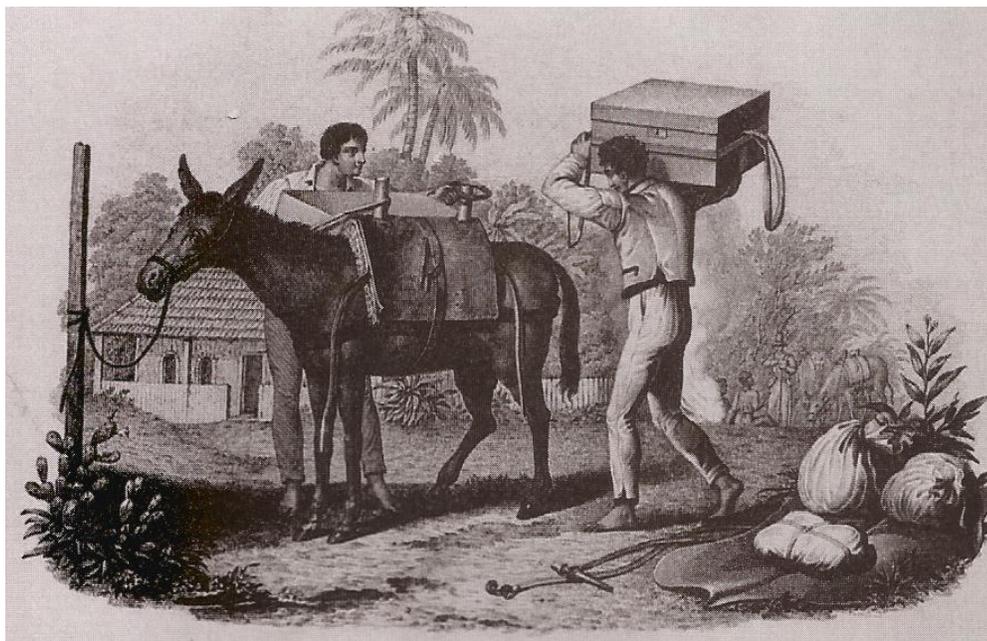


FOTO 33 - Maneira de trocar as mulas para viagem. Desenho de Maximilen em 1822

Os animais, chamados de custeio, os beijudos, foram pouco a pouco sendo inseridos no cotidiano dos trabalhos rurais, como se observa acima, no desenho de Maximilen. Os escravos não tiveram dificuldade de se adaptarem aos beijudos, ao contrário dos índios, segundo comentou Freyre (1974). Na Colônia, Minas Gerais se destacava como o centro criador de equinos do Brasil.

As estradas eram apenas caminhos, abertos livremente para facilitar a locomoção. Daí o ideário de que sempre houve desigualdades territoriais, conforme preconizou Silveira (1999). Não havia um planejamento prévio para as distâncias. Havia denominações para cada tipo de estrada na linguagem tropeira: estrada boiadeira, estrada velha, estrada batida, estrada do sal, estrada do boi (tema do trabalho da Dra. Celene Cunha Monteiro Antunes Barreira), estrada geral, estrada mestra, atalho, trieiro.

Os tropeiros faziam a ligação entre as zonas de densidade e as zonas de rarefação, na visão de Silveira (1999). Estabeleciam elos informacionais entre ambas, auxiliando na viscosidade e fluidez econômica e cultural.

Nessas estradas do passado passaram os tropeiros. Este profissional era, na verdade, um negociante de animais ou dono de tropa cargueira. Ofélia Sócrates do Nascimento Monteiro em seu livro *Reminiscências, Goyaz d'antanho*, destacou sobre o mesmo: "Havia ainda os 'cargueiros' que os mantimentos e objetos de cozinha, que eram fornecidos pelo dono da 'tropa'. Vinham com esta os tropeiros, para o seu serviço, assim como cozinheiro ou cozinheira." (MONTEIRO, 1974, p. 12).

Camarada era o empregado assalariado que conduzia os bois ou as cargas em trabalhos rurais e domésticos e também durante as viagens. Na cidade goiana de Posse havia Augusto José Valente, que viveu mais de cem anos; foi tropeiro, boiadeiro, caçador de onças, condutor de gente e construiu uma história digna de ser descrita em obras de Bernardo Élis e de José Décio Filho. Era um autêntico ser humano dos tempos do transporte beicudo.

Tocador era aquele que tangia os lotes de animais de carga, sob a inspeção do tropeiro, conforme destacou Auguste de Saint-Hilaire em seu livro *Viagem pela Província de Goiás*: "Tomei na povoação um negro para me servir de guia e me pus a caminho acompanhado de Marcelino, meu tocador." (SAINT-HILAIRE, 1937, p. 44).

Cometas eram negociantes que varavam o sertão no seu comércio mambembe. Joaquim Rosa em *Por esse Goiás afora*, destacou: "Os viajantes das casas comerciais, de São Paulo principalmente, os cometas, vinham uma vez ao ano. Os mostruários eram conduzidos em reluzentes cargueiros com sua mula de guia de fazer inveja a qualquer profissional." (ROSA, 1974, p. 23). Sobre a arrumação do animal, é possível vislumbrar todo um trabalho antecipado, conforme a ilustração abaixo.

Glicério Coelho destaca a vida de peão e o uso dos animais em seu livro *Memórias de um peão de boiadeiro*:

Viajei bastante e meu veículo era a minha tropa, veículo que não provoca engarrafamento, não falta gasolina, não precisa de álcool, nem óleo, não paga pedágio, não precisa documento de propriedade, enfim, só precisa de capim, água, sal, milho ou farelo e, em qualquer ponto, encontra-se tudo isso, não dá trombada, é vagarosa, lenta, mas chega ao destino, não precisa de estrada, caso não encontre. Para mim era uma maravilha, sabia estimar minha tropa. Tenho saudades, não aceitava maltratá-la, toda vida tive amor aos animais. (COELHO, 2009, p.74)



FOTO 34 - Camarada lidando com o beïduo na preparação da viagem, na Cidade de Goiás em 1929. Acervo de Bento Alves Araújo Jayme Fleury Curado.

O mais famoso e conceituado cometa da região da capital de Goiás foi Luís Astolpho de Amorim (fotografia abaixo), ser humano de acentuada cultura e formao humanística, que trazia do Rio de Janeiro e de Uberaba os mais finos produtos para a elite vilaboense. Ele só carregava produtos importados e de luxo. Eram encomendas de perfumes franceses e tecidos dos mais finos. Tal fato o diferenciava dos demais. Sua filha Maria Adalgisa Amorim Caiado foi casada com o Senador Antonio Ramos Caiado.

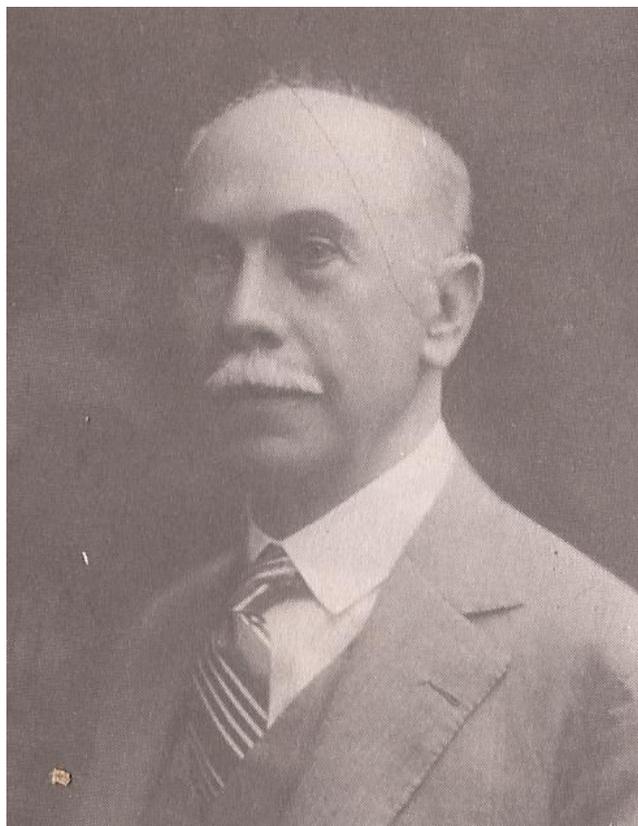


FOTO 35 - Luiz Astolfo de Amorim, representante comercial que fazia o intercâmbio entre o Triângulo Mineiro e a Cidade de Goiás naqueles difíceis dias do século XIX e primeiros decênios do século XX.

Nos livros didáticos do Brasil do passado havia estudos sobre o tropeiro e o seu legado para a cultura e para a economia. Olavo Bilac em 1939 publicou o livro *Através do Brasil*, compêndio para estudo, adotado para todas as escolas e cursos ginasiais do País, que tinha um capítulo intitulado “Estrada a fora” em que evidenciava o grande papel exercido pelos tropeiros. Hoje, os mesmos nem aparecem em livro.

As cargas e os cargueiros também faziam parte do cotidiano das tropas. Havia um significado de peso, responsabilidade delegada a uma só pessoa, daí então o ditado popular muito corrente: “deitar com a carga”, ou mesmo uma atenuante: “a carga não pesa ao dono”. Ainda o termo “burro de carga” se refere a alguém com excessos de responsabilidade em alguma coisa. É a influência da saga tropeira inclusive na linguagem. Também as tropas faziam parte do cotidiano de cidades, como se percebe na fotografia abaixo, na Cidade de Goiás.



FOTO 36 - Uma tropa subindo vagarosamente o Largo do Rosário na Cidade de Goiás em 1955. Acervo de Bento Alves Araújo jayme Fleury Curado.

Os paulistas que conquistaram o território goiano, além dos nordestinos, eram peritos no laço. Segundo Rodrigues (1978), essa perícia foi conquistada quando estiveram como soldados nos campos do Rio Grande do Sul e Cisplatina. Na lida cotidiana, era necessária a coragem, persistência numa profissão que exigia esforço e competência dada a responsabilidade de cruzar o sertão levando mercadorias de valor, ou mesmo conduzindo pessoas com segurança até o final da viagem.

Já os cargueiros eram as cargas sobre o animal, geralmente, muar, que a transportava no lombo, como na definição de Camilo Chaves em sua obra *Caiapônia*: “Se tropeiro, chefiando lotes de cargueiros, conscienciosamente preserva das inclemências do tempo as mercadorias de sua guarda.” (CHAVES, 1943, p. 111). Já em *Reminiscências, Goyaz de antanho*, de Ofélia Sócrates de Nascimento Monteiro, há outra descrição: “Para a

bagagem havia os cargueiros, burros fortes treinados para tal serviço. Havia ainda os cargueiros para os mantimentos e objetos de cozinha, que eram fornecidos pelo dono da tropa. Vinham com esta os tropeiros, para o seu serviço, assim como cozinheiro ou cozinheira.” (MONTEIRO, 1973, p.12).

Na arrumação da tropa a mesma era perfilada, conforme aparece abaixo com os burros todos alinhados e certinhos para serem arreados. A disciplina se fazia desde o momento de organização da tropa para a subsequente saída.

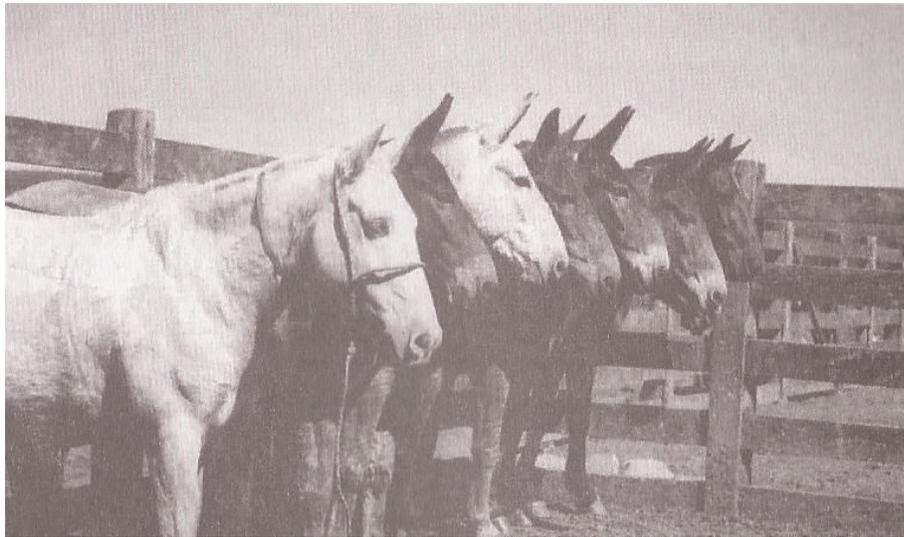


FOTO 37 - Uma tropa perfilada para o início da jornada pelo sertão. Acervo de Bento Alves Araújo Jayme Fleury Curado.

Comissários eram diferenciados, pois eram aqueles encarregados de fazer o transporte seguro das boiadas pelos sertões ínvios, como escreveu Carmo Bernardes em suas crônicas:

Entre a peonada também há divisão de categoria. No alto está o comissário; em seguida o capataz; depois o contador e o arribista; e, não contando o cozinheiro mais o copeiro, ainda têm o ponteiro e o culatreiro. Daí pra baixo é a peonada comum. Tem até uma cantiga que diz assim: ‘Sou peão de boiadeiro / que toco boi e sou ponteiro, / sou arribista e culatreiro, / em todo ponto eu sou faceiro’. Comissário é o dono da tropa de lidar com gado. É um ser humano bem relacionado com os peões em amizade e camaradagem e está sempre com eles ajustados ou apalavrados para tocar boiadas que ele pega de empreitada dos boiadeiros para buscar ou levar a alguma parte. É a quem os peões obedecem e prestam conta e com quem se socorrem nas suas necessidades miúdas. O comissário há de ter sempre boiada para conduzir. (BERNARDES, 1984, p. 23).

Mascate era o comerciante e ambulante antigo. Sobre ele escreveu Manuel Goiano em seu livro *Discurso dos párias*: "Os vendedores ambulantes, conhecidos no sertão de Goiás por mascates, costumam adotar, nas andanças comerciais..." (GOIANO, 1967, p. 49). Os burrinhos passavam calados pelas antigas ruas, como na fotografia abaixo, na histórica cidade de Santa Cruz de Goiás.



FOTO 38 - Uma tropa passando por Santa Cruz de Goiás com jacás carregados de mandioca em 1913. Acervo de Bento Alves Araújo Jayme Fleury Curado.

Positivo tinha denominação diversa, que era aquela pessoa de confiança e encarregada de levar e trazer mensagens, também alcunhado de estafeta ou próprio. Em seu romance histórico *O tronco*, Bernardo Élis Fleury de Campos Curado assim destacou: "Os positivos de Vicente Lemes e Valério Ferreira iam e vinham pelas estradas enlameadas, convidando os amigos e parentes para ajudar na defesa da vila. Pelas estradas, os positivos levavam convites e traziam boatos." (CURADO, 1956, p. 159). Nas cidades, eram esperados com ansiedade, pois sempre traziam novidades. Na fotografia abaixo, uma tropa atravessando a ponte do Carmo na Cidade de Goiás.



FOTO 39 - Uma tropa passando sobre a Ponte do Carmo na antiga capital de Goiás em 1923. Acervo de Julieta Caiado Fleury.

Importante tarefa também era a do arreeiro; aquele que fabricava os arreios ou aquele que seguia junto com a tropa. Carmo Bernardes em sua obra *Rememórias Dois* destaca sobre essa passagem: “Pedro tinha cálculo de panhar duas cangalhas e as bruacas num arreeiro que residia nas mediações” (BERNARDES, 1969, P. 55).

Serviço de peão era pesado, grosseiro, segundo a afirmativa de Carmo Bernardes em suas crônicas publicadas no jornal *Diário da Manhã* em 1984, ao fazer uma distinção entre peão e o arreeiro:

Peão é o trabalhador que lida com gado; e camarada era o que labutava com tropa. Era o mais de baixo na categoria; acima havia o cozinheiro e o arreeiro. E é um engano achar que o arreeiro era assim chamado porque seria ele que arrearava a tropa. Sim, arrearava; mas não era arribando as cangalhas, erguendo e derrubando cargas, não; fazia era preparar as arreatas, ver o que a tropa precisasse, tratava dos burros pesteados, como alveitar, e era ainda como o capataz numa boiada: o que cuidava de zelar tudo, de ver o que faltava; seria o ser humano que tinha as práticas de tratar com os camaradas, o que mandava e desmandava, o que administrava. (BERNARDES, 1984, p.12).

Ainda continua o mesmo destacado autor goiano em suas crônicas publicadas no Jornal *Diário de manhã* em 1984: “No tempo dos cargueiros, o ajudante também era o arreeiro: o peão que arreava os burros e botava as cargas para sair e derrubava-as nas soltas do meio-dia e nos pousos. Ele punha as cangalhas, erguia os costais da carga, que no caso eram bruacas de couro.” (BERNARDES, 1984, p.12).

Os tropeiros faziam parte do alcunhado espaço da lentidão, na visão de Santos e Silveira (2002), em ajuste com as necessidades e prioridades próprias daquele tempo.

O pouso recebia a denominação de um lugar específico, com água e pastagem, para a pernoite do carro de bois (bois, carreiro e candeeiro), também chamado de pernoite. Outras vezes, o pouso também era conhecido por praça, um lugar onde pernoitava a manada, ou também onde estacionava uma boiada, quer seja para passar a noite, ou simplesmente para descansar.

Tropa também era chamada de “burrada” e o muladeiro era o ser humano que sobrevivia do comércio de burros. O termo “manso de cabresto” era para designar o animal que já era puxado pelo cabresto sem protestos ou empacamentos.

Havia cargueiros de bruacas, de jacás e até de latões de leite, sempre aos pares para não desequilibrar o animal. Era um trabalho deveras estafante para o animal. Geralmente um burro chegava a viver quarenta anos, mas muitos morriam de cansaço pelos caminhos ou por judiações que sofriam. Na fotografia abaixo, um burro arreado, esperando a saída.

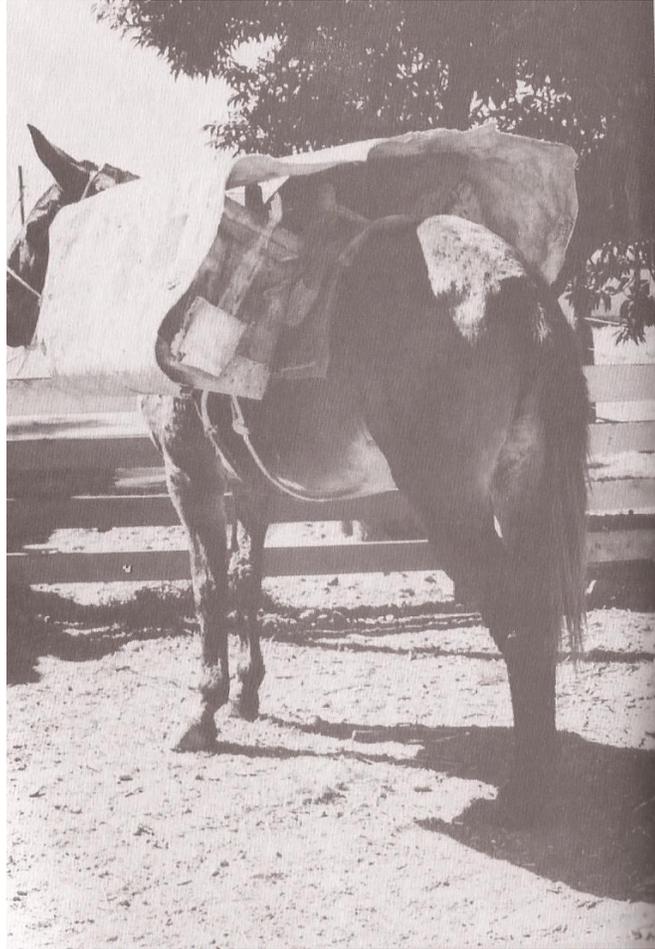


FOTO 40 - Uma mula com as brucas cobertas com couro para evitar serem molhadas pela chuva. Acervo de Bento Alves Araújo Jayme Fleury Curado.

Para adestramento dos animais que iniciariam a lida tropeira, havia os amansadores de burros, alguns utilizavam inclusive de orações e mandingas. São Jorge era o protetor dos tropeiros. Andavam medidas certas por dia, para planejamento da viagem, com pousos certos e medidos.

A expressão que se usava, “légua de beijo” era a denominação que designava o modo de falar sertanejo ao demonstrar uma distância estendendo o lábio inferior: “é ali..” na verdade eram léguas de distância, ou que gracejavam “ali de baiano”.

A caminhada era extensa e extenuante, mas compensava na chegada às cidades, trazendo a lama dos caminhos. Na fotografia abaixo; a chegada na Cidade de Trindade no ano de 1927, de uma tropa por época da Romaria do Divino Pai Eterno.



FOTO 41 - As tropas que passavam vagarosas pelas cidades sertanejas goianas, nesse caso, Barro Preto, hoje Trindade, na região metropolitana de Goiânia, em 1927, quando já havia sido inaugurada a luz elétrica, notando-se os primeiros postes de aroeira. Acervo de Bento Alves Araújo Jayme Fleury Curado.

Sobre o legado das tropas, escreveu Franco (1921, p.68): “Tropas a passarem com as madrinhas garbosas, de cabeça de prata e uma boneca vermelha no topete, cincerros tinindo”. Havia muitos defeitos num beicudo para o uso na tropa, com nomes de fato curiosos: gabarro, venta-romba, tropicador, afrontamento, quarto seco, náfego, roncolho, descadeirado, bolsa inchada, bicheira na bolsa, aguação, aristinho, desbacado, lerdo, empacador, boleado, velhaco, coiceiro, retenção de urina, cegueira, cu seco, peito aberto, cagador. Os que tinham esse defeito não podiam seguir viagem.

A comitiva era o grupo de animais e pessoas seguindo pelas estradas. Na Revista *A folclórica*, aparece uma descrição: “A boiada que corta os sertões é o constante nestas paragens. É conduzida pela comitiva e entre os elementos desta, destacamos o tocador de berrante.” (*A FOLCLÓRICA*, 1981, p. 19).

Sobre as tropas e as viagens em lombos de animais há belas descrições de Visconde de Taunay em seus livros *Viagens d'outrora*, *Memórias*, *Dias de guerra e de sertão*. De forma poética e lírica narra as peripécias dessas viagens e desses feitos naquele Brasil de ontem.

O cavalo e a tropa chegaram a ter tanto valor sentimental para o ser humano daqueles tempos que, na visão de Câmara Cascudo (1973) havia até uma quadrinha em voga na época: “A mulher e o cavalo/morreram de madrugada/tive pena do cavalo/que a mulher não era nada”. Os beijudos passaram a ter mais valor que a mulher. Tanto valor eles tiveram em tempos de antanho, inclusive o cavalo, que é o único animal honrado com a equivalência de força. (HP).

**ABRIL**  
30 DIAS

Bom.	1 T.	S. Hugo
	2 Q.	S. Francisco Paula
	3 Q.	S. Ricardo
	4 S.	S. Platão — ☾
Nublado.	5 S.	S. Vicente
	6 D.	Domingo de Ramos
	7 S.	Dom Pastor
Instável.	8 T.	S. Amâncio
	9 Q.	Trevas
	10 Q.	Endoenças
Chuv. S.	11 S.	Sexta-feira Santa — ☉
	12 S.	Aleluia
	13 D.	Páscoa
Fresco.	14 S.	S. Justino
	15 T.	S. Lucio
	16 Q.	Sta. Bernardete
Agradável.	17 Q.	S. Elias
	18 S.	S. Galdino — ☽
	19 S.	S. Hermógenes
Frequentes	20 D.	Páscoa
Chuv. S.	21 S.	Tiradentes
	22 T.	S. Sotero
	23 Q.	S. Jorge
Ventoso.	24 Q.	S. Roberto
	25 S.	S. Marcos
	26 S.	N. S. Bom Conselho — ☽
Fresco.	27 D.	S. Anastácio
	28 S.	S. Paulo da Cruz
Agradável.	29 T.	S. Emiliano
	30 Q.	S. Mariano

**CALENÁRIO AGRÍCOLA**

**E**STE mês não é bom para cultura alguma. As plantações devem ser escoradas para a futura lavoura. Continuar a colheita do café.

**HORTA** — Semear ainda: alface, espinafre, tomates, quingombós, maxixes e alfaces. Extrair os grãos inúteis, de quaisquer plantas.

Cuidar e regar os legumes. Colocar, por trás dos morangueiros trepadores, abrigos de palhadas para prolongar a colheita dos frutos. Demolir os canteiros velhos e prepará-los com estrume fresco, depois de bem virada a terra.

**JARDIM** — Semear ervilhas de cheiro, maravilhas, papoulas, monsenhores, flox e cravinas. Plantar roseiras, rainúnculos, tulipas, marquezinhas, boca de leão e toda a qualidade de plantas de cebolas e raízes.

**CRIAÇÃO** — O criador deve fazer neste mês a limpeza dos pastos, o amanho dos prados para a produção da forragem durante o inverno e os reparos nas cercas e caminhos.

**FASES DA LUA**

4 — Crescente, às 20h.46m.  
11 — Cheia, às 20h.50m.  
18 — Minguante, às 10h.2m.  
26 — Nova às 10h.19m.

**O MAIS BURRO DOS DEZ - IV**

— Alinhem-se todos para que eu possa contar direito.

**VITALIDADE - EUGENIA - MENTALIDADE - CAPIVAROL!**

DOC. 13 - No Almanaque do Capivarol em 1941 aparece uma sátira à figura do burro da tropa, destacando que o ser humano era o mais burro dos dez. A figura dos animais estava presente até mesmo nas propagandas. Acervo de Julieta Caiado Fleury.