

O PAPEL DA FERROVIA NA URBANIZAÇÃO E ARTICULAÇÃO ESPACIAL DA REGIÃO DE CATALÃO, ESTADO DE GOIÁS

*THE ROLE OF THE RAILWAY IN THE URBANIZATION AND SPATIAL ARTICULATION OF THE CATALÃO
REGION, STATE OF GOIÁS*

Prof^a. Dra. Magda Valéria da Silva¹

RESUMO

Este texto visa a compreender as relações entre ferrovias, redes geográficas e urbanização no sudeste de Goiás. Os dois ramais que chegaram à região e suas estações ferroviárias são relevantes para a emancipação dos distritos municipais de Catalão, que dão origem a Goiandira, Cumari, Anhanguera, Três Ranchos e Ouvidor, possibilitando, nas décadas iniciais do século XX, conexões com outros lugares.

Palavras-chaves: redes geográficas; ferrovia; urbanização.

INTRODUÇÃO

O presente texto tem como objetivo compreender as relações entre ferrovia, redes geográficas e o processo de urbanização dos municípios do sudeste do estado de Goiás, bem como o seu caráter de articulação espacial. A ferrovia e as estações ferroviárias exerceram papel importante na articulação espacial, na urbanização de cidades desta região do estado, sendo um elo dinamizador e modernizante para as cidades e sua população, lhes inserindo em um espaço de fluxos no início do século XX. Por fim, constatamos que a ferrovia é um fixo importante a articulação espacial, à urbanização e a organização regional, relevante para compreender a formação socioespacial da atual Região Geográfica Imediata de Catalão.

METODOLOGIA

A partir da discussão sobre a ferrovia como uma rede geográfica, sua influência criação de municípios e na articulação espacial, principalmente ao possibilitar a organização das cidades em redes, até meados do século XX, a metodologia adotada para a construção textual envolve três etapas principais. A primeira baseia em pesquisa bibliográfica, a qual envolve leituras e reflexões sobre conceitos-chaves geográficos como: urbanização e redes geográficas, entre os autores que darão suporte estão Corrêa (2012), Spósito (2023), Dias (2020). A pesquisa documental refere-se a consulta em documentos e informações disponíveis em homepages do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) – portal Cidades@; Ministério Público do Estado de Goiás - Projeto Estrada de Ferro e Estações Ferroviárias do Brasil – aba Estações Ferroviárias do Estado de Goiás. A terceira etapa, decorre da experiência empírica (observações) obtidas a partir da realização de três trabalhos de campo nas estações ferroviárias dos municípios de Cumari, Goiandira, Catalão, Ouvidor e Três Ranchos para as disciplinas de Teoria da Região e Regionalização (17/02/2023 e 22/03/2025), do curso de Geografia (Licenciatura e Bacharelado) e de Cidades, Economia e Articulações Socioespaciais (Programa de Pós-graduação em Geografia – 03/12/2019) da Universidade Federal de Catalão.

¹ Docente do Instituto de Geografia da Universidade Federal de Catalão (IGEO/UFCAT). E-mail: magvaleria@ufcat.edu.br

As três etapas metodológicas são relevantes para entender sobre a importância da ferrovia e das estações ferroviárias para a urbanização e dinamização dos fluxos na região de Catalão.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Por volta de 1722 ou 1723, membros da comitiva de Bartolomeu Bueno da Silva (filho), com cognome de “Anhanguera”, da qual faziam parte homens armados, cavaleiros e religiosos, fizeram uma roça nas paragens onde situa a cidade de Catalão, no estado de Goiás. Relatos apontam que um dos membros da comitiva, de origem catalã (Espanha), teria abandonado a bandeira assim que atravessou o rio Paranaíba (IBGE, 2025f).

A partir de atos administrativos, Catalão foi elevado à categoria de vila em 01/04/1833. Evoluiu para freguesia pela Lei Provincial n.º 19, de 31/07/1835 e, anos mais tarde, pela Lei Provincial n.º 7, de 20/08/1859 foi elevado à condição de cidade (IBGE, 2025f). Catalão fez em 2024, 166 anos de emancipação.

O território de Catalão abrangia até meados do século XX toda a área onde estão os atuais municípios de *Goiandira* (denominado de povoado de Campo Limpo até se tornar distrito, com o nome Goiandira em 25/01/1915, emancipando-se em 06/03/1931); *Cumari* (o povoado de Samambaia, ex-distrito de Goiandira de 1931 a 10/12/1947, quando emancipa-se com o atual nome); *Anhanguera* (o povoado surgiu da construção da ponte metálica da Estrada de Ferro de Goiás (EFG), com emancipação de Cumari passou a fazer parte e seu território, foi elevado a distrito em 11/11/1948, e emancipou em 05/11/1953); *Ouvidor* (sua origem relaciona-se a chegada, em 1922, da extensão de Catalão da EFG, é elevado a distrito em 19/12/1948, e emancipa-se em 18/10/1953 com o mesmo nome) e *Três Ranchos* (povoado Paranaíba de Goiás tem sua origem relacionada as bandeiras de Anhanguera, torna-se distrito em 19/12/1948 e município em 19/10/1953, somente em 01/12/1958 passa a denominar-se Três Ranchos) (IBGE, 2025a; 2025b, 2025c, 2025d; 2025e; 2025f; ESTAÇÕES, 2025a).

Os atuais municípios de Ipameri, Campo Alegre de Goiás, Davinópolis, Nova Aurora, e Corumbáiba, também pertenceram a Catalão nos séculos XIX e XX, mas não tiveram seus territórios atravessados pela ferrovia, portanto, não serão abordados neste texto (IBGE, 2019a). Observamos, que tanto Anhanguera quanto Ouvidor têm sua origem relacionada a ferrovia, os demais eram povoados provenientes das incursões, paradas das bandeiras ou fazendas, mas tiveram sua dinâmica transformada devido a presença da ferrovia e das estações ferroviárias.

A ferrovia chega em Goiás, no início do século XX, advinda dos municípios mineiros de Araguari e Monte Carmelo, por meio de duas linhas-tronco, derivadas da Ferrovia Mineira de Viação, que ao adentar o território goiano, passam a chamar Estrada de Ferro de Goiás (1911-13 - proveniente da antiga Companhia Mogiana), cujo seu destino era Goiânia, e o ramal Ouvidor-Monte Carmelo-Patrocínio (proveniente da Estrada de Ferro do Oeste de Minas, 1937-42), respectivamente. O projeto inicial era que as duas linhas férreas, em solo goiano, se encontrassem na Estação Goiandira Nova (inaugurada em 1942) e a partir desta, a região conectasse com o sudeste do Brasil (Angra dos Reis-RJ e São Paulo/SP).

A Estrada de Ferro Goyaz adentra o território de Goiás, em área pertencente ao município de Catalão, se estabeleceu por meio da construção de cinco estações ferroviárias no estado de Goiás (todas inauguradas em fevereiro de 1913), localizadas em três distritos municipais, que se emanciparam e tornaram os municípios de Goiandira, Cumari e Anhanguera), na sede Catalão (ESTAÇÕES, 2025a; 2025c; 2025f; 2025l). A estação Veríssimo,

inaugurada em 1913, está localizada no povoado com o mesmo nome, pertencente a Goiandira, encontra-se desativada, até 2018 era usada como moradia (ESTAÇÕES, 2025c). As estações de Cumari e Goiandira foram restauradas e a de Anhanguera demolida.

Entre Anhanguera e Cumari, em área rural, construiu-se a estação Soldado Mendanha, inaugurada em 1945 e demolida a partir de 1979, devido a mudança da linha férrea, por causa da construção da barragem de Furnas no Rio Paranaíba (ESTAÇÕES, 2025d). Ainda, na área rural de Cumari há as ruínas da estação Pirapitinga, inaugurada em 10/12/1978, desativada, mas há ao lado uma estrutura para manutenção dos trilhos (ESTAÇÃO, 2025m).

Na área rural de Goiandira, teve mais uma estações: a Soldado Ferrugem, inaugurada em 11/12/1951 e desativada em 1980, em função de modificações das linhas no município, sendo demolida posteriormente (ESTAÇÕES, 2025c; 2025e). Ainda dentro da área urbana de Goiandira verifica-se mais duas estações, além da inaugurada em 1913, sendo: a Goiandira RMV, inaugurada em 1942, mas desativada devido mudanças na ferrovia na década de 1970, atualmente abriga repartições públicas; a outra é a Goiandira Nova, inaugurada em 21/04/1978, hoje é usada pela FCA e dela saem trens sentido Goiânia/Brasília; Araguari, cujo terminal minero-ferroviário de Catalão é a ponta final dos trilhos (ESTAÇÕES, 2025h; 2025i).

A linha de Catalão é prolongada até Ouvidor (em 1922, culmina na construção de uma estação ferroviária, que é demolida e construída outra em outra localidade, em restauração), e se encontra com o ramal Monte Carmelo-Patrocínio (pertencente a Estrada de Ferro do Oeste de Minas, também vinculada a Rede Mineira de Viação) ao chegar ao distrito de Paranaíba de Goiás em 1942 (atual Três Ranchos, estação inaugurada em 11/11/1942, em restauração). Em 1942, o ramal Patrocínio-Monte Carmelo-Ouvidor chega a Catalão, e inaugura uma nova estação ferroviária, em 2001 passa a abrigar o Museu Cornélio Ramos (ESTAÇÕES, 2025b). Após a construção da Usina de Emborcação sob o Rio Paranaíba, por volta de 1980, a ferrovia entre Três Ranchos e Ouvidor foi desativada.

Goiandira desempenhou um papel regionalizador dos fluxos que chegavam a região de Catalão, sendo um entreposto, por abrigar cinco estações ferroviárias, três localizadas na área urbana (Goiandira Original, Goiandira MRV e Goiandira Nova) e duas em área rural (Soldado Ferrugem e Veríssimo), uma na linha com Cumari e outra com Ipameri. Essas estações possibilitavam o fluxos de produtos, mercadorias, capitais, valores e informações provenientes de várias municípios da própria região de Catalão, assim como a chegada de fluxos provenientes de lugares longínquos. A articulação espacial e a construção de uma rede técnica, comandadas por uma logística ferroviária eram importantes à formação socioespacial regional.

A presença dessas estações em cada um desses povoados, distritos e mais tarde cidades/municípios era o pré-anúncio de uma modernidade e da saída do isolamento. Pelos trilhos da ferrovia não deslizavam apenas a locomotiva, além de ser o modal de transporte mais moderno no início do século XX, era a chegada de um novo tempo, que trazia agilidade na troca de informações, na circulação da produção agropecuária local, na chegada de mercadorias, como: tecidos, sal, móveis e materiais de construção (janelas de ferro/aço, azulejos), era também por onde também se obtinha as últimas notícias em jornais impressos, a exemplos da Primeira Guerra Mundial (1914-18) e do Crack da bolsa de Nova Iorque – 1929), era por ela os imigrantes e suas culturas estrangeiras chegavam à região, que ajudaram a dinamizar e enriquecer a cultura dessas pequenas cidades. Assim, os fluxos se estabeleciam entre pequenas cidades e grandes cidades e vice-versa, formando redes geográficas.

Corrêa (2012, p. 203) afirma que: “As redes geográficas tornaram-se mais numerosas e cerradas a partir da segunda metade do século XIX. O desenvolvimento do capitalismo industrial necessitou e gerou novas demandas que suscitaram novos meios pelos quais as redes geográficas tornaram-se mais densas e eficientes [...]”. É pela ferrovia, que os fluxos materiais e imateriais chegam ao interior de Goiás e muda o desenvolvimento loco-regional. Segundo Spósito (2023, p. 10): “[...] podemos afirmar que as redes são compreendidas pelos fluxos de pessoas, mercadorias e informações. Os fluxos, muitas vezes, são identificados de maneira abstrata, mas, por sua vez, são libertos dos controles do território”.

As estações e as cidades que as abrigam, tornam-se os nós das redes geográficas, sendo a intersecção entre fluxos e fixos, ao entrelaçar espaços, lugares, regiões e territórios. Dias (2020, p. 5) argumenta que: “Existem redes geográficas – múltiplas e heterogêneas – estendendo-se, ligando e entrelaçando através dos espaços com variados graus de instabilidade e abertura: redes geográficas e lugares são coconstitutivos e estão sempre, em maior ou menor grau, interagindo e se adaptando.”.

A ferrovia é um elemento integrador ao possibilitar as cidades articularem em redes, e assume importância singular na dinâmica urbana e econômica de cada localidade por onde passa e mantém suas estações. Haja vista que, no entorno das estações criavam-se comércios como restaurantes, lanchonetes, hospedarias etc. estabelecimentos que corroboravam com a economia local. A ferrovia e sua estrutura contribuíram para a urbanização, expansão urbana e crescimento socioeconômico das localidades citadas. Ela é tida como a primeira rede técnica modernizante, que possibilita o escoamento de produtos, mercadorias, capitais, culturas e tem papel relevante no processo de ocupação do território goiano, passando inicialmente por nossa região, antes de adentrar a região central do estado.

Assim, após-1970, a ferrovia entra em decadência, e as rodovias federal e estaduais se tornam o principal modal de transporte da região e do Brasil, assumindo a integração entre os municípios da região de Catalão e com outros distantes.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A ferrovia é um fixo que desdobra em um movimento dinâmico e de integração de Goiás e da região de Catalão ao restante do país, considerada como um processo inovador e modernizante, por possibilitar o contato direto, mais rápido de parte do território goiano com o sudeste do Brasil, especialmente com os principais centros urbanos e econômico do país - São Paulo e Rio de Janeiro. A presença da ferrovia e de uma estação ferroviária em um município era o que havia de mais moderno nas primeiras décadas do século XX, pela inovação, pela circulação de mercadorias, de capitais, de ideias e de culturas que ela traziam/transportavam, elas influenciavam uma nova era em cada local por onde passavam. Era pelas ferrovias que a produção agrícola e pecuária da região de Catalão era escoada para outros centros urbanos, assim como as informações chegavam, ela era mais que um modal de transporte, era um meio de comunicação entre as localidades e a população.

REFERÊNCIAS:

CORRÊA, Roberto Lobato. Redes Geográficas: reflexões sobre um tema persistente. **Revista Cidades**, Brasil, v. 9, n. 16, 2021.

DIAS, Leila Christina. Conceitos Fundamentais da Geografia-Rede Geográfica. **GEOgraphia**, Niterói, v. 22, n. 49, 2020, p. 1-5.

ESTAÇÕES Ferroviárias do Brasil. **Anhangüera-**
Município de Cumari, GO. Disponível em:
<http://www.estacoesferroviarias.com.br/efgoiaz/anhanguera.htm>. Acesso em: 15 abr. 2025a.

____. **Ouvidor da E. F. Goiaz.** Disponível em:
<http://www.estacoesferroviarias.com.br/efgoiaz/ouvidor-efg.htm> Acesso em: 15 abr. 2025b.

____. **Veríssimo-Município de Cumari,GO.** Disponível em:
<http://www.estacoesferroviarias.com.br/efgoiaz/verissimo.htm> . Acesso em: 15 abr. 2025c.

____. **Soldado Mendanha-Município de Cumari,GO.** Disponível em:
<http://www.estacoesferroviarias.com.br/efgoiaz/soldadomendanha.htm>. Acesso em: 15 abr. 2025d.

____. **Soldado Ferrugem-Município de Goiandira,GO.** Disponível em:
<http://www.estacoesferroviarias.com.br/efgoiaz/soldadoferrugem.htm>. Acesso em: 15 abr. 2025e.

____. **Catalão-Município de Catalão,GO.** Disponível em:
http://www.estacoesferroviarias.com.br/rmv_tronco/catalao.htm Acesso em: 15 abr. 2025f.

____. **Catalão da E. F. GOIAZ-Município de Catalão,GO.** Disponível em:
<http://www.estacoesferroviarias.com.br/efgoiaz/catalao-EFG.htm> Acesso em: 15 abr. 2025g.

____. **Goiandira-RMV-Município de Goiandira,GO.** Disponível em:
<http://www.estacoesferroviarias.com.br/efgoiaz/goiandira-rmv.htm> . Acesso em: 15 abr. 2025h.

____. **Goiandira (Nova)-Município de Goiandira,GO.** Disponível em:
<http://www.estacoesferroviarias.com.br/efgoiaz/goiandira.htm> . Acesso em: 15 abr. 2025i.

____. **Goiandira (Original)-Município de Goiandira,GO.** Disponível em:
<http://www.estacoesferroviarias.com.br/efgoiaz/goiandira-original.htm>. Acesso em: 15 abr. 2025l.

____. **Pirapitinga-Município de Cumari, GO.** Disponível em:
<http://www.estacoesferroviarias.com.br/efgoiaz/pirapitinga.htm> Acesso em: 15 abr. 2025m.

IBGE. **Três Ranchos.** Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/go/tres-ranchos/historico>. Acesso em: 10 abr. 2025a.

____. **Cumari.** Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/go/cumari/panorama> . Acesso em: 10 abr. 2025b.

____. **Ouvidor.** Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/go/ouvidor/panorama>. Acesso em: 10 abr. 2025c.

____. **Anhangüera.** Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/go/anhanguera/historico>. Acesso em: 10 abr. 2025d.

____. **Goiandira.** Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/go/goiandira/historico>. Acesso em: 10 abr. 2025e.

____. **Catalão.** Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/go/catalao/historico> . Acesso em: 10 abr. 2025f.

SPOSITO, Eliseu Savério. Redes (E Cidades). **INTER-LEGERE**, Natal, v. 6, n. 36, jan-abr/2023, p.1-20.