

**Tema: As Transformações Socioambientais  
e Culturais no Cerrado****A ESTRADA DE FERRO GOYAZ: UM BREVE ESTUDO DA SUA IMPORTÂNCIA  
PARA O ESTADO DE GOIÁS (1909-1930)**

Rozélia Maria Costa dos Santos

Graduanda do Curso de Licenciatura em História da Universidade Estadual de Goiás/Campus/Morrinhos

Hamilton Afonso de Oliveira

Professor do Curso de História e do Programa de Pós-Graduação em Ambiente e Sociedade da Universidade Estadual de Goiás/Campus Morrinhos

**Resumo:** Surgida no final do século XVIII, a partir do surgimento das primeiras máquinas a vapor, a estrada de ferro pode ser considerada uma das principais invenções da Era Industrial e teve papel determinante para o desenvolvimento do capitalismo na sua primeira fase, antes do advento do automóvel e do avião. O estado de Goiás inseriu-se no sistema ferroviário no início do século XX, mais precisamente, em 1909, quando inaugurou o primeiro ramal na cidade de Catalão. Em Goiás a ferrovia foi fundamental para o primeiro impulso para o desenvolvimento e de certa diversificação na economia goiana, cuja principal, atividade econômica exportável de Goiás, até então, era apenas o gado. O presente trabalho é resultado de pesquisa de cunho teórico e bibliográfico baseado nos estudos e reflexões produzidas por Eric Hobsbawn (2001), Barsanufu Gomides Borges (1990/2011), Hamilton Afonso de Oliveira (2016), Denis Castilho (2012) e Hilma Brandão (2005). Trata-se de uma pesquisa bibliográfica como resultado de trabalho de final de curso. A Estrada de Ferro Goyaz foi uma importante via de transporte que proporcionou a integração de Goiás à economia nacional e internacional, bem como, o crescimento demográfico com a chegada de migrantes e imigrantes que seguiam a linha do trem e se estabeleciam, principalmente, nas cidades por onde os trilhos da Estrada de Ferro Goyaz passava.

**Palavras-Chave:** Ferrovias. Goiás. Economia e Sociedade.

**Introdução**

A estrada de ferro pode ser considerada uma das principais conquistas da história da humanidade na sua primeira fase industrial caracterizada pelo domínio do vapor, cujo carvão mineral e natural era a principal fonte de energia que movia as primeiras máquinas do processo de produção fabril, e, sobretudo, deram novos ritmos nas comunicações e transportes com as ferrovias e navios movidos a vapor ao longo do século XIX e primeiras décadas do século XX.

Segundo o historiador Eric Hobsbawm “nenhuma outra inovação tecnológica do século XIX repercutiu tanto sobre a história da humanidade como as ferrovias” (HOBBSAWN, 1970 apud BORGES, 1990, p. 17). A primeira estrada de ferro se deu entre as cidades de Darlington e Stockton em 1825, na Inglaterra. Este acontecimento seria o influenciador de diversos projetos ferroviários, principalmente em países do Ocidente como

**Realização:**

PPGAS - Programa de  
Pós-Graduação  
Stricto Sensu  
em Ambiente e  
Sociedade  
(Campus Morrinhos)



Curso de Ciências  
Biológicas  
(Campus Morrinhos)

**Apoio:**

## Tema: As Transformações Socioambientais e Culturais no Cerrado

os Estados Unidos, a França, a Alemanha, a Bélgica e a Rússia (BORGES, 1990).

As ferrovias, também conhecidas como via-férrea ou estrada-de-ferro, é o meio de transporte baseado na locomoção de trens ou comboios sobre carris. A primeira locomotiva a vapor foi criada por George Stephenson, logo, vários países do mundo ocidental se empenharam na construção de seus projetos ferroviários. Por se tratar de sua viabilidade e da capacidade de impulsionar várias atividades econômicas e o consumo, à medida que as mercadorias poderia chegar em várias regiões do mundo em um tempo bem reduzido e com menores custos de transportes.

Nos dias atuais sabe-se que a estrada de ferro é considerada uma das maiores conquistas da Revolução Industrial. Uma conquista que modificou os meios de transporte, de pessoas e materiais, de comunicação, e principalmente na forma e agilidade comercial. Marco, também, reconhecido como sinônimo de progresso e desenvolvimento industrial:

[...] a ferrovia marcou o início não só de mudanças nas formas de produzir, mas no estabelecimento de um novo paradigma: a passagem de uma cultura que se autossustentava e que pouco dependia do mercado para uma cultura de mercado alicerçada no consumo de massa (OLIVEIRA, 2016, p. 28-29).

A partir da segunda metade do século XIX, a implantação de estradas de ferro chega, também, na América Latina. No entanto, como um pacto colonial, as relações de dependência não foram eliminadas, mas sim mais sofisticadas e aprofundadas. O que, segundo Borges (1990), deixou os países da América Latina vista, ainda, como grandes exportadores de produtos primários, mas que em decorrência da modernidade advinda com as estradas de ferro, adquiriu, também, uma função importante dentro do quadro do sistema capitalista mundial. Conforme Oliveira (2016):

[...] a presença da estrada de ferro interligando mundos rompendo fronteiras era visto pela sociedade da época como algo maravilhoso que poderia gerar transformações socioculturais [...] aumento do consumo e o estabelecimento de valores urbanos, [...] **especialmente**, para poder consumir produtos exóticos dos grandes centros urbanos que começaram a chegar a Goiás pela estrada de ferro (OLIVEIRA, 2016, p. 24, grifo nosso).

Dessa forma, um conjunto de progressos técnicos invadiram as grandes e médias cidades como Rio de Janeiro e São Paulo que foram modificando seus aspectos físicos e culturais e se aproximando cada vez mais aos estilos europeus vigentes na passagem do século XIX para o século XX. No entanto, esta influência, também vai estar presente no interior do Brasil e, por onde os trilhos da estrada de ferro passavam, mudanças na paisagem urbana e rural aconteciam em nome do progresso, da civilização e da modernidade.

### Realização:



PPGAS - Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ambiente e Sociedade (Campus Morrinhos)



Curso de Ciências Biológicas (Campus Morrinhos)

### Apoio:



**Tema: As Transformações Socioambientais e Culturais no Cerrado****A Expansão das Ferrovias e a Chegada da Estrada de Ferro Goyaz ao Sertão Goiano**

Em se tratando do contexto brasileiro, a implantação das ferrovias se deu ainda bem cedo, por volta de 1830 a 1835, como reflexo europeu e com o objetivo de ajustamento ao capitalismo em expansão. De acordo com Borges (1990), a estrada de ferro no Brasil se originou da seguinte forma:

[...] o primeiro plano ferroviário brasileiro nasceu no período regencial, em 1835, quando o regente Antônio Diego Feijó, preocupado com a unidade nacional ameaçada pelos movimentos rebeldes separatistas que eclodiram em várias Províncias, pretendeu melhorar as comunicações inter-regionais por terra, quase inexistentes na época. O plano, além de ter uma finalidade econômica, era também estratégico e político: permitiria uma maior integração nacional e uma maior centralização político-administrativa. A prioridade do plano ferroviário de Feijó era a ligação do Rio de Janeiro às capitânicas das Províncias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia, justamente o nordeste e o sul, onde se encontravam os principais focos rebeldes no período regencial (BORGES, 1990, p. 36).

Entretanto:

[...] no segundo reinado, outros planos ferroviários foram elaborados, motivados por fatores econômicos e político-militares. A possibilidade de expansão do mercado internacional do café exigia uma produção cada vez maior. Mas essa expansão da produção não seria possível antes da implantação de ferrovias, devido aos custos do transporte por tropas. A cultura do café se distanciava cada vez mais do litoral e exigia meios de transporte mais eficazes para escoar a produção. Além disso, a Guerra do Paraguai demonstrou aos dirigentes do Estado brasileiro que a carência de meios de transporte e comunicação por terra poderia significar ameaças às fronteiras nacionais, estimulando, assim, a elaboração de projetos ferroviários de integração nacional. Porém, embora tenham-se elaborado grandes planos de estradas de terra ao longo do Império e início da República, pouco se realizou de concreto. Os projetos mais avançados não saíram do papel (BORGES, 1990, p. 37).

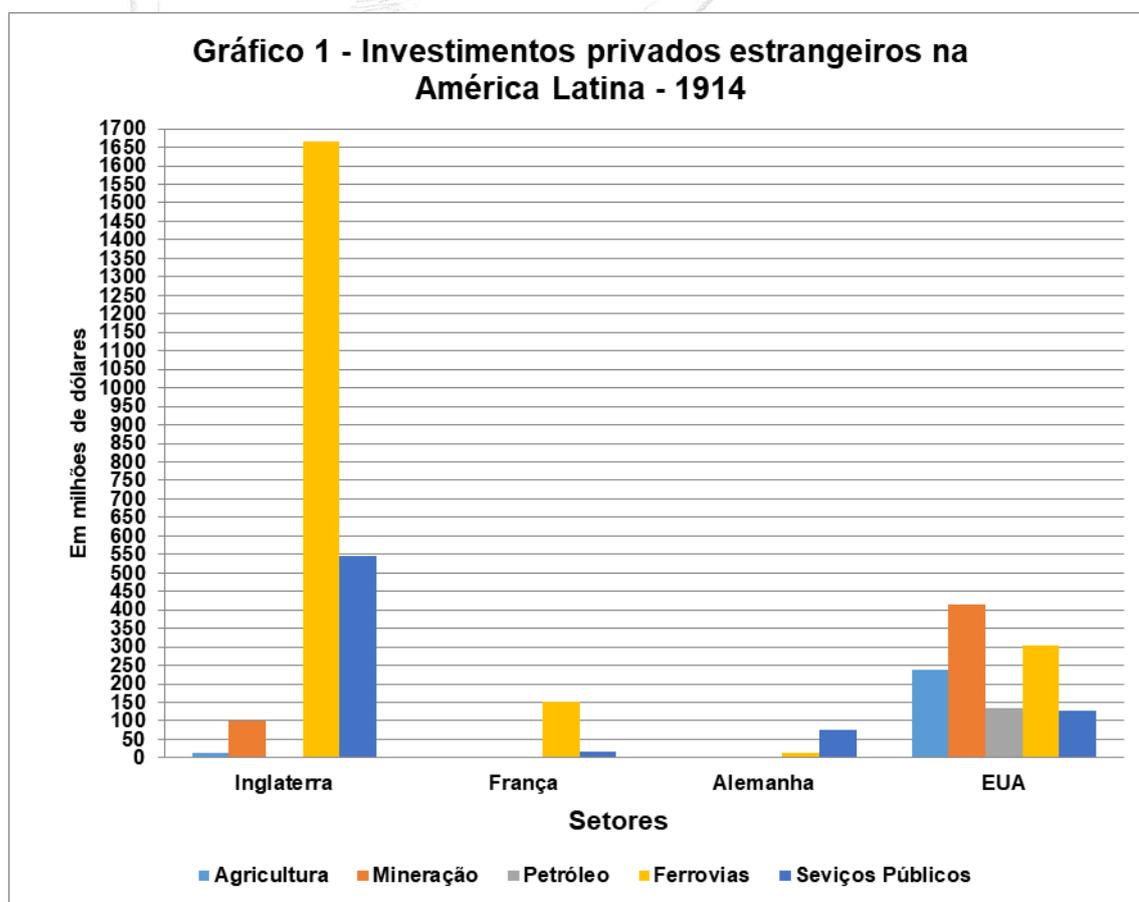
Dessa forma, podemos notar que as construções das ferrovias no Brasil sempre se dirigiram a interesses distintos àqueles pronunciados, estando associados aos interesses, pessoais e econômicos, pelo menos até a consolidação da República. No entanto, vale lembrar que as construções das ferrovias se desenvolveram, principalmente, pela iniciativa privada. Fatores que levam a interesses e conflitos internos, burguês e oligárquico, defendendo as áreas mais produtivas e, conseqüentemente, com maiores índices de exportação e geração de capital. Assim sendo:

[...] com as máquinas a vapor surgiu um novo ramo de atividade econômica muito produtiva e lucrativa: a indústria de bens de capital, que proporcionava ao mesmo tempo a ampliação dos mercados de consumo e a abertura da possibilidade de expansão de novos mercados produtores e fornecedores de matérias-primas para o atendimento da demanda crescente de consumo dos mercados da Europa e dos EUA (OLIVEIRA, 2016, p. 28).

Inglêses, norte-americanos e franceses, a partir de 1870, intensificaram seus

**I INTERNATIONAL INTERDISCIPLINARY SEMINAR ON ENVIRONMENT AND SOCIETY  
&  
II SIAS - SEMINÁRIO INTERDISCIPLINAR EM AMBIENTE E SOCIEDADE**
**Tema: As Transformações Socioambientais  
e Culturais no Cerrado**

investimentos no financiamento, construção e, também, venda de maquinários ferroviários para América Latina, especialmente, para o Brasil com a intenção além, de proporcionar maior integração da região à uma economia cada vez mais globalizada, tratava-se de um negócio muito lucrativo em todos os sentidos “desde a exploração dos mercado consumidor e produtor de matérias-primas locais até incentivos fiscais oferecidos pelo governo, ávido pela modernidade e progresso que a ferrovia podia representar” (OLIVEIRA, 2016. p. 30).



Fonte: Oliveira (2016)

Dentre os investidores externos na América Latina, a Inglaterra foi o país que mais investiu recursos, sobretudo, em ferrovias na faixa de 1,65 bilhões de dólares, seguido pelos EUA, com 305 milhões, França com 152 milhões e Alemanha com 15 milhões. A ferrovia constituía, pelo ou menos até 1914, no principal setor de investimentos. À medida que houve crescimento nos investimentos de capitais em ferrovias, percebeu-se que:

[...] ao longo da segunda metade do século XIX foi a ampliação acelerada das ferrovias no mundo, saltando de pouco mais de 100 mil quilômetros em 1860, para mais de 1 milhão de quilômetros em 1910, espalhados por todos os continentes, principalmente, na América Latina. O Brasil saltou de 474 quilômetros de ferrovia construída em 1860 para mais de 26 mil quilômetros em 191 (OLIVEIRA, 2016, p. 33).

**Tema: As Transformações Socioambientais e Culturais no Cerrado**

O período de 1870 a 1920, que foi marcado pelo forte crescimento do mercado mundial em proporções jamais vistas no período. Segundo o historiador inglês Eric Hobsbawm (2001):

[...] as exportações europeias tinham, de fato, tinham mais que quadruplicado entre 1848 e 1875, ao passo que entre esta última e 1915 apenas duplicaram. Mas a navegação mercante mundial, entre 1840 e 1870, passou de 10 para 16 milhões de toneladas, para dobrar nos quarenta anos seguintes, enquanto a rede ferroviária mundial passava de pouco mais de 200 mil quilômetros (1870), a mais de 1 milhão às vésperas da Primeira Guerra Mundial (HOBSBAWN, 2001, p. 95).

Da mesma forma, no Brasil a ampliação de sua rede ferroviária contribuiu para o crescimento do volume das exportações para o mercado internacional, segundo dados colhidos da Informação Goyana em 1900:

[...] as estradas de ferro transportaram para o porto de Santos 2.230.913 toneladas; em 1920, foram exportadas 8.187.139 toneladas um crescimento médio de 12% ao ano. O número de passageiros de 8.515.226 em 1900 subiu para 17.867.018 em 1920, um aumento médio anual de 20%. [...] O valor do comércio internacional foi de £ 15.087.735 libras em 1900, chegou em 1924 a £ 76.023.223 libras, com o acréscimo anual de 17%. (A INFORMAÇÃO GOYANA, dezembro de 1925, Volume 9, n. 5, Ano 9, p. 1038 apud BARBOSA; OLIVEIRA, 2016, p. 2).

A Estrada de Ferro Goiás foi um exemplo de via de transporte que proporcionou essa penetração, integrando parte do território goiano à economia nacional. Novas condições econômicas e de transporte resultaram a possibilidade, embora ainda restrita, de mudança na cultura e mentalidade, os antigos fazendeiros não podiam mais restringir-se a produzir apenas o que lhes eram necessários para a subsistência, caso contrário, estariam fadados a definharem-se, ou seja, “produzir determinados produtos que o mercado exigia e comprar na cidade os produtos industrializados que necessitassem, desaparecendo no campo, a combinação entre agricultura e artesanato” (BORGES, 1990, p. 23).

Com o apoio financeiro do governo Federal para organizar a Companhia E. Ferro Goyas, em 1909, segundo Borges (2011), o trem chegava ao Planalto Central interligando a região aos centros metropolitanos do país cujos reflexos de forma direta ou indireta proporcionaram o aumento da capacidade produtiva e a arrecadação do Estado de Goiás que, passava a integrar-se com mais intensidade com os principais centros econômicos do Brasil e, também, do exterior.

Sabe-se que os trilhos no Estado de Goiás serviram não somente ou simplesmente como instrumentos de expansão da agropecuária e do comércio regional e inter-regional, dentro da chamada frente pioneira, mas também como simbologia do progresso, como aponta

**Realização:**

PPGAS - Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ambiente e Sociedade (Campus Morrinhos)



Curso de Ciências Biológicas (Campus Morrinhos)

**Apoio:**

## Tema: As Transformações Socioambientais e Culturais no Cerrado

ESTEVAM (2012), nesse momento se desfaz os limites do isolamento goiano, diante de sua distância do litoral, surgindo uma ampliação dos limites de seus mercados econômicos:

[...] além de contribuir para o aumento da capacidade produtiva e do mercado interno goiano, a presença das ferrovias no Triângulo Mineiro e em Goiás, estimulou a partir dos fins do século XIX, a vinda de um grande fluxo migratório em escala jamais vista, até então, na direção de Goiás. A população de goiana, conforme dados dos recenseamentos passou de 255, 2 mil habitantes em 1900, para 511,6 mil em 1920 (BARBOSA; OLIVEIRA, 2016, p. 4).

Segundo Oliveira (2012) as cidades goianas que mais tiveram índices de crescimento populacional entre os anos de 1890 a 1920 foram “Catalão (243,1%), Morrinhos (76,8%), Ipameri (140,8%), Piracanjuba (201,3%) e Rio Verde (137,9%)” (OLIVEIRA, 2012, p. 67-68). Crescimento demográfico que, de forma direta ou indireta, estavam associados à chegada dos trilhos da estrada de ferro ao Triângulo Mineiro na década de 1890 e a Goiás em 1912.

Segundo Castilho (2012) a implantação de redes de transportes, especificamente as ferroviárias, foi de extrema importância para os fatores relacionados à modernização em Goiás, visto que as ferrovias teriam sido o primeiro meio de transporte e comunicação moderno do Estado. Os caminhos percorridos para chegar em Goiás no início da proclamação da república, em 1889, não eram nada fáceis. “Os longos caminhos e os trechos com relevo irregular eram vencidos por dois meios de transportes: pelas tropas e pelo carro de bois” (CASTILHO, 2012, p. 7). E, ainda:

[...] as viagens até Araguari-MG, ponta de linha da Estrada de Ferro Mogiana, duravam dias, excluindo a possibilidade de transporte de mercadorias perecíveis e tornando impraticável a produção de artigos agrícolas para o mercado. Pela ausência de uma infraestrutura de transportes, os fretes do sertão goiano para o Rio de Janeiro às vezes tinham valores iguais àqueles cobrados da Europa ao Brasil. (CASTILHO, 2012, p. 7).

As redes de transportes, nesse sentido, foram importantes meios para a conexão de Goiás com outros espaços do país, especialmente com o sudeste brasileiro. Diante das ideias relacionadas à política e a técnica na formação da estrada de ferro, pode-se relacionar contextos bem mais complexos do que o imaginado, como podemos observar diante do pensamento do autor que:

[...] a preocupação com a formação do espaço goiano a partir das influências da política e da técnica nos leva a considerar o Estado (moderno) como produto e meio de relações de dominação, sobretudo como importante componente político que atua no interior da vida social e na normatização e/ou organização do território por meio do conjunto de instituições, órgãos, bases jurídicas, políticas públicas e de sua estrutura funcional. Mas, além disso, é fundamental considerar especialmente o modo como as classes sociais e/ou os atores hegemônicos (empresas e corporações) apropriam-no para impor suas ações, evidenciando-o como produto e meio estratégico para o controle do

## Tema: As Transformações Socioambientais e Culturais no Cerrado

território (CASTILHO, 2012)<sup>10</sup>.

E ainda ressalta:

Em Goiás, o advento da República e a construção da Estrada de Ferro Goiás representaram importantes momentos para o que podemos chamar de emergência da modernização [...]. Mas esse processo foi lento e envolveu distintas ações, como exemplo do Movimento Republicano em Goiás que segundo Luiz Palacín e Maria Augusta de Sant'Anna Moraes tomou corpo somente a partir de 1870, justamente na década em que se processaram transformações de ordem socioeconômica, como o surto cafeeiro, o desenvolvimento do crédito bancário, o impulso à industrialização, a decadência da mão-de-obra escrava, o incremento à imigração europeia, a urbanização, o desenvolvimento do mercado interno (CASTILHO, 2012)<sup>11</sup>.

Nesse sentido, podemos notar a influência política intrínseca nas relações sociais, uma influência, principalmente, como retrata o autor, de relações de dominação e até mesmo de poder. O que não seria difícil de ser observado e compreendido, visto que, essas características se fazem presente na atualidade, em nosso dia a dia. No entanto, não se pode fechar os olhos e não querer ver a importância do período e suas respectivas conquistas.

A ferrovia goiana além de melhorar consideravelmente a economia goiana nos fins do século XIX e início do século XX, trouxe também diversas oportunidades para a população mais pobre. Oportunidade de essas pessoas irem aos cinemas em cidades vizinhas, visitar familiares com maior tranquilidade e até mesmo de trabalharem fora. No entanto, esses aspectos serão apontados posteriormente de forma mais detalhada.

A partir desse momento o Estado goiano inicia um novo contexto, deixando para trás seu isolamento, se direcionando aos rumos da modernização e crescimento econômico da região, como podemos perceber:

A penetração dos trilhos em território goiano resolvia o problema de transporte e rompia os grilhões que prendiam a economia agrária a uma situação de quase estagnação. Além disso, a melhoria das comunicações desenvolveu a urbanização e várias cidades brotaram-se no trecho da linha. E os antigos centros urbanos alcançados pelos trilhos da “Goiás” se modernizaram e transformaram-se em pólos econômicos no Estado (BORGES, 2011, p. 32).

Porém:

[...] a implantação da Estrada de Ferro Goiás foi lenta e os trabalhos de prolongamento dos trilhos interrompidos a cada ano. Em quase meio século de construção ferroviária (1909-1951), pouco mais de 400 km de linha foram edificadas. As mudanças na política de transporte do país – privilegiando as rodovias – e a falta de recursos financeiros explicaram o atraso do trem em Goiás (BORGES, 2011, p. 32-33).

<sup>10</sup> Disponível em <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-418/sn-418-67.htm> - acessado em 23/06/2017.

<sup>11</sup> Disponível em <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-418/sn-418-67.htm> - acessado em 23/06/2017.

**I INTERNATIONAL INTERDISCIPLINARY SEMINAR ON ENVIRONMENT AND SOCIETY  
&  
II SIAS - SEMINÁRIO INTERDISCIPLINAR EM AMBIENTE E SOCIEDADE****Tema: As Transformações Socioambientais  
e Culturais no Cerrado**

Dessa forma, podemos perceber que as vantagens advindas com a ferrovia não foram tão fáceis e muito menos concretizadas da noite para o dia, mas sim de uma forma gradual e dependente de diversos outros fatores daquele período. No entanto, devemos ressaltar que mesmo diante desses empasses vários centros comerciais e industriais surgiram a partir do advento das linhas ferroviárias. Segundo Borges (2011, p. 33), “Cidades como Catalão, Ipameri e Pires do Rio se desenvolveram economicamente e passaram a rivalizar com o Triângulo Mineiro no controle do comércio em Goiás”.

Vários outros aspectos foram se transformando nas cidades por onde passavam os trilhos da E. F. G., os terminais aos poucos iam se transformando em pontos de lazer, amigos se encontravam para se divertir ou até mesmo para discutir política. De acordo com Borges “a chegada do trem era o evento mais esperado do dia nas cidades servidas pela linha. Os núcleos urbanos que floresceram em torno das estações do trem pareciam ilhas de prosperidade encravadas em um mundo agrário tradicional” (BORGES, 2011, p. 33). Cidades como Catalão, Ipameri, Roncador (Urutaí), Pires do Rio “tornavam-se feiras permanentes de produtos de exportação. E as casas comissárias brotavam numerosas, atendendo a importação de estabelecimentos, distantes dezenas de léguas” (XAVIER JÚNIOR, 2002 apud OLIVEIRA, 2012, p. 68).

A economia agrária goiana de certa forma foi beneficiada neste período. Os criadores de gado de corte viam um grande avanço, pois com o transporte mais rápido do gado, pelas linhas férreas, para as regiões paulistas possibilitava menores perdas para os criadores sem a necessidade de intervenção de invernistas e comerciantes dos Estados de Minas de Gerais e São Paulo.

Os agricultores também obtiveram grandes vantagens, transformando o que antes era vista como uma economia de subsistência em uma moderna forma de exportação. Nesse sentido, podemos observar que:

A chegada dos trilhos a Goiânia, no início dos anos de 1950, colocava a nova capital e uma vasta área do Centro-Oeste em contato direto com os centros econômicos do país. Em conexão direta com as estradas de ferro Mogiana e Oeste de Minas, a ferrovia goiana inseria a moderna capital do Estado no contexto nacional. A estrada tornou-se não só a principal artéria de exportação de bens primários e de importação de manufaturados, como também a principal via de penetração de novas culturas. A melhoria nas comunicações intensificou a imigração para o Oeste, especialmente de mineiros e paulistas que vinham à procura de terras de cultura a preços módicos. A expansão do café no Sudeste expulsava os fazendeiros tradicionais da região e os sertões de Goiás os atraíam aos milhares (BORGES, 2011, p. 34).

**Realização:**

PPGAS - Programa de  
Pós-Graduação  
Stricto Sensu  
em Ambiente e  
Sociedade  
(Campus Morrinhos)



Curso de Ciências  
Biológicas  
(Campus Morrinhos)

**Apoio:****FAPEG**

Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Goiás

**CAPES**

**I INTERNATIONAL INTERDISCIPLINARY SEMINAR ON ENVIRONMENT AND SOCIETY  
&  
II SIAS - SEMINÁRIO INTERDISCIPLINAR EM AMBIENTE E SOCIEDADE****Tema: As Transformações Socioambientais  
e Culturais no Cerrado**

Sendo assim, pode-se dizer que a Estrada de Ferro em Goiás não só possibilitou melhorias no contexto agrário, mas também para a expansão populacional, visto que neste momento receberam na região goiana pessoas de diversos lugares, desde mineiros e paulistas até imigrantes estrangeiros, portugueses, italianos, espanhóis e sírio-libaneses, que vinham e se estabeleciam como comerciantes agricultores e pequenos industriais. Nas localidades como no sul e sudoeste de Goiás, diante da impossibilidade da chegada dos trilhos da estrada ferro, se organizaram e investiram na construção de rodovias interligando cidades e vilas aos principais ramais ferroviários localizados em Goiás e no Triângulo Mineiro, com:

[...] a participação do poder público e privado atentaram-se para a construção de pontes, como a ponte pênsil em Itumbiara sobre o Rio Paranaíba que foi inaugurada em 1909 e, a construção de estradas de rodagens estimulada com a chegada a Goiás dos primeiros protótipos dos automóveis Ford e Chevrolet (OLIVEIRA, 2012, p. 71).

A partir de 1930, gradativamente, o Brasil literalmente foi saindo dos trilhos e abandonando o transporte ferroviário em favor do transporte rodoviário à medida que o país intensificava suas relações comerciais e econômicas com os EUA. Neste momento, as estradas de ferro foram ficando no esquecimento e foi dando lugar aos transportes de rodagem e as rodovias. Como apontado por Borges (2011, p. 35) “todos esses acontecimentos estariam relacionados às mudanças da economia interna e externa. Argumentava-se que a conquista do mercado interno exigia um sistema modal mais ágil e eficiente, e que dependesse menos dos recursos públicos”.

Porém, sabemos que os fatos nem sempre são passados como são de verdade, na grande maioria se fixam diante da necessidade ou interesses políticos e econômicos. Nesse caso, ainda sob os olhares de Borges (2011), o interesse teria vindo diretamente dos Estados Unidos, visto que:

Na realidade, o desenvolvimento do transporte rodoviário atendia interesses de grupos econômicos e do grande capital internacional, especialmente o norte-americano. Aos Estados Unidos – a grande potência capitalista do pós-guerra, pioneiros na indústria automotiva moderna – interessava financiar a implantação de rodovias e incentivar o transporte individual, vez que o mercado brasileiro de veículos automotores era atrativo e despontava-se como promissor para a indústria automobilística (BORGES, 2011, p. 36).

Na atualidade, observando a proporção do território brasileiro, seria de extrema importância pensar em um retorno das linhas férreas no Brasil. Pois seguramente, assim como no início das ferrovias no Brasil, nos dias atuais também trariam uma gama de pontos positivos para a economia e desenvolvimento dos Estados. Além que;

**Realização:**

PPGAS - Programa de  
Pós-Graduação  
Stricto Sensu  
em Ambiente e  
Sociedade  
(Campus Morrinhos)



Curso de Ciências  
Biológicas  
(Campus Morrinhos)



## Tema: As Transformações Socioambientais e Culturais no Cerrado

[...] do mesmo modo que em décadas remotas, atualmente as ferrovias continuam influenciando, assim como o sistema rodoviário, a divisão territorial do trabalho, demonstrando muito mais complementação da rede de transportes brasileira do que necessariamente oposição entre trilhos e asfaltos (CASTILHO, 2012, p. 14).

Além que, o trabalho seria ainda mais fácil visto que, segundo Rodriguez (2011), atualmente o território goiano é servido por 685 km de trilhos, pertencentes à Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), subsidiária da VALE e sucessora da antiga Estrada de Ferro Goiás e da Rede Ferroviária Federal.

Portanto, na medida em que colaboram para a maior competitividade do agronegócio local, as ferrovias tornaram-se imprescindíveis, sendo de expressivo significado para as melhorias nas relações comerciais, internas e externas, e para a solidez da economia goiana como um todo. Compete aos goianos, principalmente através das sociedades de classes e de seus representantes políticos, lutarem para o fortalecimento desse modelo de transporte, pois, assim, estarão dando passos firmes na direção do desenvolvimento econômico e social da região do planalto central (RODRIGUEZ, 2011, p. 74).

Nesse sentido, caberia à administração pública estadual repensar sua políticas de desenvolvimento, especialmente, em relação aos transportes com objetivo de conciliar o transporte ferroviário e o rodoviário, pois, segundo Rodriguez (2011), se trata de um meio de transporte com um custo de operação inferior ao transporte rodoviário, e que, conseqüentemente, a ferrovia proporcionaria um significativo ganho comercial para os produtos de Goiás, tornando-os mais competitivos tanto no mercado interno como no externo, o que é de suma importância para o Estado.

E ainda, segundo SILVEIRA (2003), as ferrovias podem ser entendidas pelos benefícios (facilidade na circulação de produtos, passageiros, geração de riquezas, entre outros).

Para a lógica capitalista, por sua vez, as estradas de ferro foram e ainda são de vital importância, mesmo que, na atualidade, sofram forte concorrência de outros modais. Dessa forma, o centro do sistema capitalista ainda investe e inova o setor (locomotivas a diesel, diesel-elétricas, elétricas; TGV – Trens de Grande Velocidade e outros; vagões frigoríficos, tanques, para contêineres, “roadrillers”; sistemas de acoplamentos e de freios e muitos outros), como ocorre na Inglaterra, França, Estados Unidos, Alemanha, Japão e China. A China (37%), os Estados Unidos (44%), a Rússia (60%) e a Índia, por exemplo, transportam grandes quantidades de cargas por ferrovias, sobretudo produtos típicos de longa distância e baixo valor agregado (SILVEIRA, 2003, p. 26-27).

Nesse sentido, podemos observar, sob o exemplo vivido em outros países, que o transporte ferroviário ainda é benéfico para o desenvolvimento do território brasileiro, e mesmo havendo outros meios de transportes vistos como concorrentes, vale ressaltar as profundas transformações, aperfeiçoamentos em que se passou nas linhas férreas, desde o

### Realização:



PPGAS - Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ambiente e Sociedade (Campus Morrinhos)



Curso de Ciências Biológicas (Campus Morrinhos)

### Apoio:



## Tema: As Transformações Socioambientais e Culturais no Cerrado

combustível utilizado até a capacidade em relação a velocidade, como apontado pelo autor mencionado acima.

Em contrapartida, quando se fala em trem de ferro, até hoje, nos vem em mente ideais de progresso, de modernidade e civilização. No entanto, pode, também, ultrapassar esses contextos e voltar-se ao encantamento onde:

[...] o trem aparece sempre com um ar de romantismo ou nostalgia, seja nas letras musicais, nos poemas ou em produções cinematográficas. Nos relatos memoriais a ferrovia aparece, ora como lenda, ora como proporcionadora de um espetáculo privilegiado da civilização capitalista, como se um mistério romanesco envolvesse o espaço da estação, de forma a encantar toda a humanidade (BRANDÃO, 2005, p. 28).

E é nesse contexto, que o ressurgimento das linhas férreas, também superaria as expectativas do novo. A chegada do trem ganha, por onde passa o significado de “fio condutor das mudanças revolucionárias” e é ainda hoje “presença viva no imaginário popular” (BRANDÃO, 2005 apud HARDMAN, 1988, p. 27).

Outro ponto de grande influência, se não o mais forte, para retomar aos meios de transporte ferroviário seria a concordância política, pois, como mencionado anteriormente é através dos laços políticos, e suas “vontades” e “anseios”, que se concretizam os projetos. Sendo assim:

[...] em relação estreita com o capitalismo, expressões como modernidade, modernização, progresso e, mais recentemente, globalização são comumente utilizadas, em sua maioria para justificar os projetos de transformação desejados pelo setor hegemônico da sociedade. Estes termos são empregados constantemente principalmente nos discursos políticos, servindo de slogan para vários candidatos a cargos representativos (BRANDÃO, 2005, p. 34).

Contudo, podemos concluir que mesmo sendo um tipo de transporte com um menor custo de operação ou pelo ganho representativo dos produtores goianos, como citado anteriormente por Rodriguez (2011), o real poder vem primeiramente pelas intenções políticas, que assim como no passado, deveriam olhar para essa possibilidade, a reativação das estradas de ferro, como agente condutor da modernidade e símbolo de progresso.

### Considerações Finais

O advento ferroviário foi um período de grande importância mundial, propiciador de progressos revolucionários, iniciando-se na Inglaterra e se alastrando ao restante do mundo. Em se tratando do Brasil, esse meio de transporte proporcionou, de início, à economia agroexportadora, ligando os centros produtores aos portos no intuito de exportação e, posteriormente e conseqüentemente, segundo BORGES (1990), as ferrovias começaram a

#### Realização:



PPGAS - Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ambiente e Sociedade (Campus Morrinhos)



Curso de Ciências Biológicas (Campus Morrinhos)

#### Apoio:



## Tema: As Transformações Socioambientais e Culturais no Cerrado

auxiliar as vias de expansão das relações capitalistas de produção, principalmente ao crescimento da economia cafeeira. No caso relacionado ao Estado de Goiás, nosso objeto de pesquisa, esses processos não foram diferentes. A estrada de ferro ligou o Estado goiano ao resto do país, favorecendo esferas políticas, socioeconômicas e culturais.

Como pudemos perceber no decorrer da pesquisa, o Estado de Goiás vivia praticamente isolado devido à crise mineradora, passando a conviver com uma agricultura baseada, principalmente, na subsistência e uma pequena porcentagem na produção pecuarista, devido a realidade desfavorável do transporte daquele período. O que explicaria o empenho não somente político, mas também da classe mais abastada, ou seja, de alguns grupos oligárquicos do Estado, para a implantação das linhas ferroviárias no Estado de Goiás.

A construção da Estrada de Ferro Goiás, como citado no decorrer do trabalho, proporcionou uma série de benefícios para o Estado, tornando, conseqüentemente, um dos propagadores da modernidade e integrador da expansão capitalista. Portanto, “a ferrovia foi um dos fatores mais expressivos na aceleração do processo de mudança em todos os níveis da sociedade goiana, o que significa uma maior inserção do Estado [...] nas relações capitalistas de produção” (BORGES, 1990, p. 88).

### Referências

ARAÚJO, D. M. Mais planos que realizações – a estrada de ferro no Estado de Goiás. In: Estudos Goianienses. Goiânia: Oriente, 1974.

BORGES, Barsanufu G. Ferrovia e Modernidade. Dossiê Ferrovias/UFG, dez. 2011.

Disponível no site: Disponível no site:

[https://www.proec.ufg.br/up/694/o/11\\_dossie\\_ferrovia.pdf](https://www.proec.ufg.br/up/694/o/11_dossie_ferrovia.pdf) - acessado em 23/08/2017. –

Acessado em 05 de novembro de 2017.

BORGES, Barsanufu G. O Despertar dos Dormentes. Goiânia: Cegraf/ UFG, 1990.

BRANDÃO, Hilma Aparecida. Memórias de um tempo perdido: a estrada de ferro Goiás e a cidade de Ipameri (Início do Século XX). Universidade Federal de Uberlândia, set. 2005.

CAMPOS, Flávia Rezende. A influência da Ferrovia Norte-Sul no desenvolvimento regional do território goiano. Universidade Federal de Goiás, Instituto de Estudos Socioambientais, Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Geografia, Goiânia – 2015.

CASTILHO, Denis. Estado e rede de transportes em Goiás-Brasil (1889-1950). Scripta Nova.

Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. [En línea]. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de noviembre de 2012, vol. XVI, nº 418 (67). Disponível no site:

<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-418/sn-418-67.htm>>. Acessado em 12 de setembro de 2017.

ESTEVAM, L. A. Revista CEPPG - CESUC - Centro de Ensino Superior de Catalão, Ano XV nº 27, 2º Semestre/2012.

GOMIDE, L R S. O pesadelo de uma perda: a estrada de ferro Goiás em Araguari. São Paulo:



**Realização:**  
PPGAS - Programa de  
Pós-Graduação  
Stricto Sensu  
em Ambiente e  
Sociedade  
(Campus Morrinhos)



Curso de Ciências  
Biológicas  
(Campus Morrinhos)



## Tema: As Transformações Socioambientais e Culturais no Cerrado

USP, 1986.

OLIVEIRA, Hamilton A. ocupação, povoamento e o início do desenvolvimento dos meios de transportes no sul de Goiás, 1850-1930. In: SILVA, Ademir L.; OLIVEIRA, Eliézer C.; MELO, Marcelo. Território, cidades e cultura no cerrado. Anápolis/GO: UEG, 2012.

OLIVEIRA, Hamilton A. Os desafios da viabilidade financeira das Companhias de Estradas de Ferro Mogyana e Goyaz em suas incursões ao Planalto Central do Brasil. In: SANTOS, Flávio Reis dos; MACÊDO, Marta de Paiva. Desenvolvimento socioeconômico e sustentabilidade do cerrado brasileiro na transposição do século XX para o XXI. Jundiaí-SP: Paco Editorial, 2016.

RODRIGUEZ, Hélio S. A importância da estrada de ferro para o estado de goiás. Helio Suêvo Rodriguez. Dossiê Ferrovias/UFG, dez. 2011. Disponível no site: [https://www.proec.ufg.br/up/694/o/11\\_dossie\\_ferrovia.pdf](https://www.proec.ufg.br/up/694/o/11_dossie_ferrovia.pdf) - acessado em 23/08/2017. - Acessado em 05 de novembro de 2017.

SANTOS, Natane B. dos; OLIVEIRA, Hamilton A. Os impactos das ferrovias e estradas de rodagens na economia, demografia e consumo em Goiás, 1900-1920. In: Anais do III Congresso de Pesquisa e Extensão da Universidade Estadual de Goiás. Disponível no site: <http://www.anais.ueg.br/index.php/cepe/article/view/8180> - acesasdo em 28/11/2017.

SILVEIRA, Márcio Rogério. A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil. Tese de Doutorado defendida no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista. Presidente Prudente-SP: 2003. Disponível no site: [https://repositorio.unesp.br/bitstream/handle/11449/101439/silveira\\_mr\\_dr\\_prud.pdf?sequenc e=1](https://repositorio.unesp.br/bitstream/handle/11449/101439/silveira_mr_dr_prud.pdf?sequenc e=1) – acessado em 20 de novembro de 2017.

