

Estrada de Ferro Goiás: integração econômica, urbanização e alterações nas relações de trabalho no Sudeste goiano

Railroad of Goiás: economic integration, urbanization, and changes in labor relations in the Southeastern of the state of Goiás

Ferrocarril de Goiás: integración económica, urbanización y cambios en las relaciones laborales en el Sudeste de Goiás

Maria Angélica de Sousa Santos  

Universidade Federal de Goiás – UFG, Goiânia (GO), Brasil

sousamariaangelica@gmail.com

Denis Castilho  

Universidade Federal de Goiás – UFG, Goiânia (GO), Brasil

deniscastilho@ufg.br

Resumo

No início do século XX, quando a antiga Estrada de Ferro Goiás (EFG) foi implantada no território goiano, importantes alterações emergiram no âmbito das relações sociais de produção nos municípios do Sudeste goiano. O elemento técnico e a conexão com o Sudeste brasileiro, de onde vinham os imperativos de um capitalismo em formação, trouxeram um novo sentido de produção, alteraram o conteúdo urbano dos municípios e, conseqüentemente, o cotidiano das cidades. Este estudo foi desenvolvido com o objetivo de analisar o processo de integração econômica, a urbanização e as alterações nas relações de trabalho no Sudeste goiano a partir da implantação da Estrada de Ferro Goiás (EFG). Os procedimentos metodológicos basearam-se em pesquisa bibliográfica, levantamento de dados secundários em publicações oficiais, realização de visitas técnicas, trabalho de campo e mapeamento da urbanização, das primeiras indústrias construídas na área de influência dos trilhos e de todas as estações por período de inauguração e situação atual. A EFG trouxe consigo a modernização territorial, integrou vilas e núcleos urbanos ao sistema de mercado, refuncionalizou o espaço econômico-regional bem como influenciou o surgimento de uma nova composição de classes e de relações de trabalho.

Palavras-chave: Estrada de Ferro Goiás. Urbanização. Relações sociais de produção. Sudeste goiano.



Abstract

At the beginning of the 20th century, when the old Railroad of Goiás (EFG) was established in the territory of the state of Goiás, important changes emerged within the social relations of production in the municipalities of its Southeast. The technical element and the connection with the Brazilian Southeast, where the imperatives of a capitalism in formation came from, brought a new sense of production, changed the urban content of the municipalities and, consequently, the daily life of the cities. This study was developed with the objective of analyzing the process of economic integration, the urbanization and changes in labor relations in Southeast Goiás from the implementation of the EFG. The methodological procedures were based on bibliographic research, survey of secondary data in official publications, technical visits, fieldwork, and mapping of urbanization, the first industries built around the influence of the trails and all stations by inauguration period and current situation. The EFG brought with it territorial modernization, integrated urban villages and centers into the market system, gave new functions to the economic-regional space as well as influenced the emergence of a new composition of classes and labor relations.

Keywords: Railroad of Goiás. Urbanization. Social relations of production. Southeastern of Goiás.

Resumen

A principios del siglo XX, cuando se implantó en el territorio de Goiás (Brasil) la antigua Estrada de Ferro Goiás (EFG) – o Ferrocarril de Goiás, surgieron cambios importantes en el ámbito de las relaciones sociales de producción en los municipios del Sudeste de Goiás. El elemento técnico y la conexión con el Sudeste brasileño, de donde venían los imperativos de un capitalismo en formación, trajeron un nuevo sentido de producción, alteraron el contenido urbano de los municipios y, consecuentemente, la vida cotidiana de las ciudades. Este estudio fue desarrollado con el objetivo de analizar el proceso de integración económica, la urbanización y los cambios en las relaciones laborales en el Sudeste de Goiás después de la implementación de la EFG. Los procedimientos metodológicos se basaron en la investigación bibliográfica, levantamiento de datos secundarios en publicaciones oficiales, realización de visitas técnicas, trabajo de campo y mapeo de la urbanización, de las primeras industrias construidas en la zona de influencia de los rieles y de todas las estaciones por periodo de inauguración y situación actual. La EFG trajo consigo la modernización territorial, integró pueblos y centros urbanos al sistema de mercado, refuncionalizó el espacio económico regional y influyó en el surgimiento de una nueva composición de clases y relaciones laborales.

Palabras clave: Ferrocarril de Goiás. Urbanización. Relaciones sociales de producción. Sudeste de Goiás.

Introdução

Até a passagem do século XIX para o século XX, os caminhos que interligavam o território goiano ainda não haviam superado o paradigma da distância em relação aos principais centros econômicos do país. Com a construção dos trilhos, o Sudeste do estado experimentou importantes transformações socioespaciais. As alterações se intensificaram a partir da expansão do mercado nacional e da integração de Goiás à divisão territorial do trabalho. Entre essas transformações, destacam-se a construção de indústrias, a chegada de migrantes, o processo de urbanização e as modificações nas

relações sociais de produção (CASTILHO, 2017). A Estrada de Ferro Goiás (EFG) rompeu, nesse sentido, com a insígnia do “isolamento” de Goiás e possibilitou a circulação de mercadorias e a subordinação da produção à lógica da economia de mercado. Ela foi, por conseguinte, o vetor de concentração de capital e força de trabalho e de alteração da lógica urbana na região e no estado de Goiás.

O processo de formação dessa rede no Sudeste goiano deve ser analisado a luz do contexto global. Deve ser enxergado segundo a produção histórica da estrutura socioespacial que possibilitou as condições de diferenciação entre os lugares, como observa Castilho (2016), e também a aptidão desses para receber as externalidades (DEUS, 2002). Esse processo ganha corpo no estado por meio da modernização territorial da qual a ferrovia foi o vetor técnico, possibilitando a emergência de uma rede de cidades e de um importante processo de integração econômico-regional.

Em vista disso, este estudo foi desenvolvido com o objetivo de analisar o processo de integração econômica, a urbanização e as alterações nas relações de trabalho no Sudeste goiano a partir da implantação da Estrada de Ferro Goiás (EFG). Os procedimentos metodológicos basearam-se em pesquisa bibliográfica, levantamento de dados em publicações oficiais sobre o processo de urbanização na área de influência da ferrovia bem como a respeito do surgimento de indústrias, cinemas e estabelecimentos do comércio varejista. Também basearam-se em realização de visitas técnicas, trabalho de campo e mapeamento de todas as estações por período de inauguração e situação atual. Em função do período escolhido para a análise, foi necessário realizar recortes temporais, elencando as principais fases que caracterizam as transformações socioespaciais da região. O recorte temporal compreende o período de inauguração das primeiras estações (a partir de 1911) até o encerramento do serviço de transporte de passageiros (década de 1980).

Também foi realizado um recorte espacial da Área de Influência Direta (AID) da antiga Estrada de Ferro Goiás, formada por municípios cortados diretamente pelos trilhos. O recorte espacial foi realizado em ambiente SIG, por meio da utilização do software ArcGIS 10.7 (ESRI), também empregado para a conversão de dados alfanuméricos em arquivos shapefiles, com o auxílio da imagem de satélite Digital Globe (2008).

Ao analisar a formação da EFG e do Sudeste Goiano, procuramos evidenciar as principais alterações nas relações sociais de produção e sua estreita relação com o processo de industrialização, com a integração econômica e urbanização. Esses fatores desembocaram na formação de centralidades e fizeram do Sudeste goiano a região mais populosa do estado nas primeiras décadas do século XX. Destarte, também

Ferrovias, urbanização e cotidiano

No processo de ampliação da produção mercantil e de mercados consumidores pela Inglaterra após a revolução industrial, em 1825 a estrada de ferro surgiu como uma ferramenta de expansão da economia capitalista e de circulação e distribuição da produção industrial. A construção de redes ferroviárias em países de economia periférica, diz Borges (1990), promoveu a expansão da acumulação do capital inglês em várias regiões do mundo e incorporou esses países à economia de mercado.

No Brasil, a criação de troncos ferroviários resultou dos esforços de modernização da produção para o ajuste da economia ao modelo de capitalismo em expansão na época. As relações de dependência a nível regional permitiram ao capital estrangeiro a incorporação do proletariado moderno (de maior produtividade) e do trabalhador tradicional (servil, não capitalista) às novas dinâmicas de acumulação, conforme observa Borges (1990). Isso aconteceu seguindo a ampliação do mercado de manufaturados ingleses e da produção mercantil por meio do processo de urbanização nos países dependentes.

Por meio da reestruturação capitalista, a indústria desenvolveu na sociedade a lógica fragmentária, dando origem à ilusão da separação entre o capital e o lucro, o valor do uso do solo e seus atributos, o trabalho e o salário. Isso aconteceu, conforme destaca Lefebvre (2001), porque, após a inserção de redes técnicas e da industrialização, a consciência passou por um processo de alienação de modo que foram forjadas também a organização do espaço e da sociedade por meio de falsas representações, que passaram a veicular as normas e valores da sociedade burguesa pela própria produção e troca da mercadoria. A sociedade industrial alterou o sentido da cidade e edificou a sociedade urbana por meio da generalização da troca e a ação desse processo no espaço, produto dessa sociedade.

A cidade, após o advento da indústria, foi deixando de ser, em diferentes escalas, o local do encontro, da obra e da festa para se constituir como locus da reprodução das relações sociais de produção e de expansão do modo de produção capitalista, conclui Lefebvre (1991). A reprodução das relações sociais de produção atinge o espaço inteiro, efetuando-se por meio dos lares, da cultura e das instituições. A cotidianidade, nesse sentido, se torna seu núcleo fundamental. A sociedade urbana é em parte real pela simultaneidade, centralidade e monumentalidade; e em parte virtual pela possibilidade de realização concreta e abstrata (LEFEBVRE, 2008).

Segundo o autor, o urbano possui uma forma, a da simultaneidade, caracterizada pela reunião de todos os elementos da vida social, e se diferencia da cidade pois aparece e se manifesta no curso de sua explosão nos permitindo a compreensão dos aspectos da cidade. A sociedade urbana surge da dominação da classe burguesa e de seu estado sobre o espaço, que reforçam a cidade como locus de poder, de decisão política e de reprodução do capital industrial. O espaço urbano passa a ser então a fonte de manutenção e expansão do modo de produção capitalista, que se desenvolve pela conquista e pela integração do espaço em uma unidade de poder. É neste íterim que as relações sociais de produção são alteradas.

No processo de dominação do espaço, há uma contradição fundamental: o cotidiano é um campo de renovação simultânea, um momento de momentos em interação dialética, mas o cotidiano é produzido e alienado - uma realidade sem verdade (LEFEBVRE, 1991). O cotidiano se apresenta, nesse sentido, como lugar dos conflitos entre a racionalidade e a irracionalidade. É ele que determina o lugar onde se formulam os problemas da produção e da (re)produção das relações sociais. São a cotidianidade e a modernidade, acrescenta o autor, as duas faces do espírito do tempo que se significam reciprocamente - ambos como resultado da produção capitalista do espaço social, os quais se organizam em uma relação de interdependência com a urbanização.

Assim, a vida cotidiana possui um duplo aspecto. Ela é produto e também resíduo - lugar da manifestação da cultura. É na cidade, portanto, que a indústria encontra as possibilidades de sua realização - e ela ganha sentido somente na vida urbana. No processo de duplo aspecto, industrialização e urbanização, a produção industrial cresce e ganha significado, se apropriando da cidade e a modificando a ponto

de essa explodir, conclui Lefebvre (1999), reproduzindo o modo de vida urbano até que a eminência de um ponto crítico sobreponha a urbanização à industrialização.

No caso do território goiano, especialmente do Sudeste do estado, as transformações no conteúdo urbano também guardam forte relação com a industrialização, o que foi possível graças às condições criadas pela implantação da rede ferroviária, a qual permitiu a integração de Goiás ao Sudeste brasileiro e o surgimento das primeiras indústrias do estado. Foi por meio da ferrovia, portanto, que se passaram as principais transformações socioespaciais do Sudeste goiano.

A Estrada de Ferro Goiás e as transformações socioespaciais do Sudeste goiano entre 1911 e 1980

Integração econômica e produção do meio urbano (1911 – 1935)

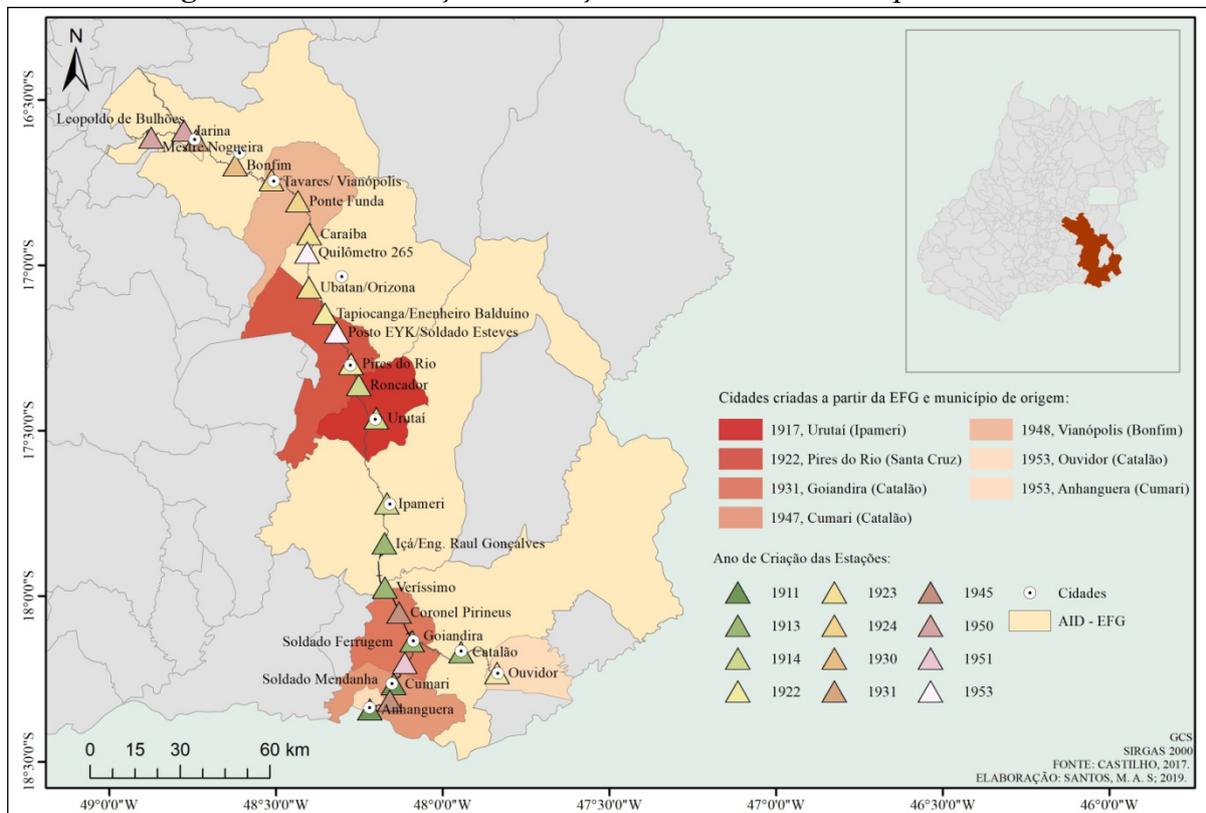
O processo de integração do território goiano à economia nacional passou impreterivelmente pela implantação de uma rede de circulação moderna. Apesar do Decreto nº 6.438 de 27 de março de 1907 permitir a construção da Estrada de Ferro Goiás (EFG) pela Companhia Estrada de Ferro Mogiana, que administrava a ferrovia em Araguari (MG), a construção da linha tronco Araguari-Roncador só foi efetivada em 1909. Em 1911 houve a chegada das obras em Goiás, após a construção da ponte sobre o rio Paranaíba pela franco-belga Nord de Liège, e inaugurando no mesmo ano das estações de Anhanguera e Cumari, localizadas no município de Catalão (BORGES, 1990).

Foi apenas em 15 de agosto de 1912 que o primeiro trem de ferro circulou em terras goianas causando espanto, medo e desconfiança à sociedade da época, mas também trazendo a ideia de modernização e progresso. O objeto técnico não estava sozinho. O trem não significou apenas um meio de transporte e circulação de mercadorias, mas de circulação de padrões e códigos culturais alhures.

Em 1913, conforme mostra a figura 1, cinco estações foram inauguradas, sendo duas em Ipameri e outras três no município de Catalão. Em 1914 foram inauguradas mais três estações: Inajá, em Ipameri e as estações Urutaí e Roncador, no município de Urutaí. Isso significa que em apenas três anos após a inauguração da linha no estado de

Goiás, foram construídas dez estações ferroviárias. Isso ocorreu em função da rentabilidade dos serviços de transporte ferroviário, de armazenamento e de telégrafo, os quais eram oferecidos nas estações. Tais serviços foram fundamentais na atração de investimentos e de novos residentes à região.

Figura 1: Ano de criação de estações e cidades criadas a partir da EFG



Por meio da possibilidade de escoamento promovida pela ferrovia e também pelos serviços oferecidos nas estações, a indústria de transformação (sobretudo beneficiadoras de grãos e charqueadas) começou a se organizar nos municípios servidos pela estrada de ferro, promovendo transformações no processo produtivo e também na divisão do trabalho. A exportação dos produtos da indústria fez com que entre 1914 e 1917, os rendimentos provenientes dos serviços de transporte, armazenamento e telégrafo mais do que triplicassem, como mostra a Tabela 1.

Tabela 1: Rendimentos da Estrada de Ferro Goiás, 1914-1917

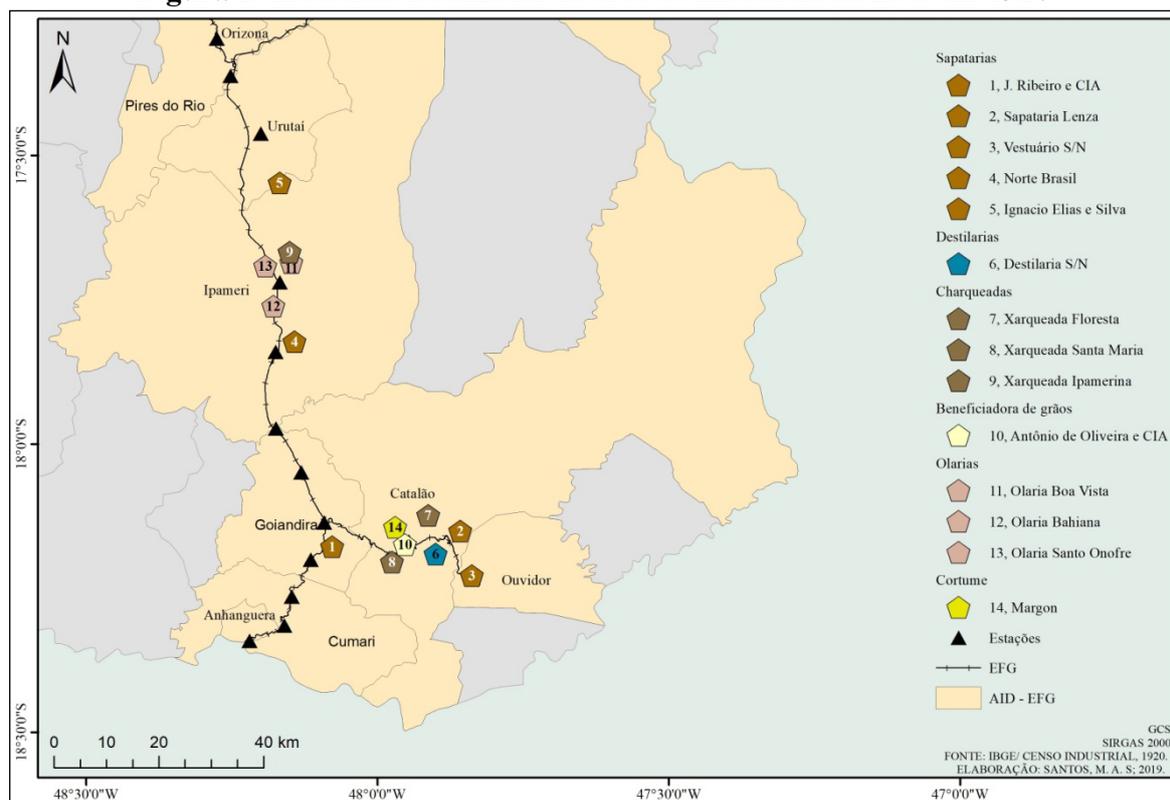
Ano	Rendimentos (Milhões de Réis)
1914	73.968.210
1915	95.649.711
1916	241.545.467
1917	312.277.111

Fonte: Goiás (2001).

Impulsionada pela economia cafeeira e pela demanda de alimentos e produtos têxteis no Sudeste brasileiro, a indústria goiana surgiu voltada para a pecuária e a agricultura, exportando produtos de baixo valor agregado, conforme assinala Arriel (2017). Em 1920 haviam 16 indústrias no território goiano, sendo 14 delas localizadas nos municípios de Ipameri e Catalão. As charqueadas, sapatarias e olarias correspondiam à maioria delas, como mostra a Figura 2. As indústrias estavam localizadas em antigas fazendas, que mais tarde se transformaram em bairros, alguns deles levando o nome de personalidades e famílias tradicionais, proprietárias dos meios de produção da época. A maioria da população urbana possuía um tipo de vínculo empregatício com essas indústrias e com atividades ligadas ao funcionamento das operações nas estações e com o tráfego na ferrovia.

As indústrias alimentícias foram as principais beneficiadas pela ferrovia, que possibilitou exportação de produtos ao Sudeste brasileiro e uma profunda alteração na dinâmica econômica regional. As charqueadas foram na época o 5º principal tipo de indústria no Brasil. Em Goiás elas estavam diretamente ligadas à estrada de ferro, tanto pela sua localização quanto por seu funcionamento (em função do tipo de produto que era exportado). Além da relação que elas estabeleciam com a ferrovia, também amorteciam a criação de gado da época e foram, junto com as beneficiadoras de grãos, a principal fonte de empregos formais da região, possuindo também trabalhadores *jornaleiros* (temporários). A maioria delas pertencia às famílias ou grupos estrangeiros, sendo controladas por sociedades anônimas (IBGE, 1920).

Figura 2: Indústrias localizadas na área de influência da EFG em 1920



Até 1922, a estação Roncador permaneceu como ponta de linha da ferrovia, quando após a construção da ponte sobre o Rio Corumbá foram inauguradas as estações nos municípios de Pires do Rio, Orizona e Bonfim, além da construção de mais uma no município de Catalão, a estação Ouidor. Apenas nesse município, no ano de 1928 já haviam 82 quilômetros de estrada de ferro construídos, 11 beneficiadoras de grãos, 9 escolas públicas, além da rede de eletricidade, 2 cinemas, estação meteorológica, serviços de saúde e farmácia, advogados, charqueadas, cortumes, matadouros e inúmeros outros serviços especializados (GOIÁS, 2001). Na área rural, o município ainda contava com 1.600 propriedades agrícolas e mais de 700 lavouras, sendo que muitas delas já estavam mecanizadas, o que fez com que a exportação de arroz em 1928 fosse de 1.643.255 kg (idem, 2001). Catalão também se destacou na produção e exportação de milho e produção de bovinos e suínos, sendo 100.000 e 150.000 cabeças, respectivamente, exportadas pela estrada de ferro em 1928.

A exportação dos produtos agropecuários pelos municípios do Sudeste Goiano era intensa, tendo Ipameri e Catalão como responsáveis pela exportação de mais de 200

mil sacas de arroz e mais de uma tonelada de milho, contando ainda com a participação de Urutaí na exportação de 70 mil sacas de arroz no ano de 1930. Por meio do crescimento econômico a partir da ferrovia, o estado passou a ser responsável pelo protagonismo na exportação de produtos alimentícios no país, como podemos observar na Tabela 2.

Tabela 2: Exportação de alimentos de Goiás para São Paulo e exportação de alimentos pelo Porto de Santos (1930)

Produto	Exportações de Goiás para São Paulo (kg)	Exportações do Porto de Santos (kg)
Arroz	4.124.245	4.191.249
Açúcar	464.552	608.170
Banha	90.579	1.902.275
Borracha	15.568	16.902
Feijão	1.135.544	45.095.180

Fonte: Goiás, 2001.

Os lucros provenientes da ferrovia e o crescimento econômico foram indiscutíveis, e isso refletiu na valorização fundiária em todos os municípios servidos pelos trilhos. Ipameri foi um ótimo exemplo do que significava a expansão econômica a partir da EFG. As terras no município tiveram seu valor elevado em 600% entre 1915 e 1921 (BERTRAN, 1988). O município também possuía rede de energia elétrica, iluminação pública, agência do Banco do Brasil e um cinema.

Na década de 1930 foram inauguradas outras cinco estações, sendo duas em Bonfim e três no município de Anápolis, o que fez com que a ferrovia ultrapassasse os limites do Sudeste do estado e corroborasse com o processo de integração regional reiterado pela agenda brasileira de crescimento econômico daquele período. Coelho (2011) destaca o papel das estações de abastecimento de água, criadas cerca de 10 quilômetros de distância umas das outras, sempre com uma casa de funcionários e uma pequena estação, sendo que em municípios como Catalão, houve a formação de povoados que mais tarde se tornaram municípios, como Anhanguera, Cumari e Goiandira. O autor ainda chama atenção para o rompimento das estruturas coloniais que marcavam as cidades de Ipameri e Catalão, que foram implantadas no final do período colonial e início da monarquia, quando a economia a partir da exploração do ouro já

havia entrado em decadência, se configurando economicamente a partir da exploração da agropecuária e de uma arquitetura de tradição colonial, tanto de materiais quanto de técnicas construtivas.

Por meio das estações chegavam inúmeros migrantes estrangeiros, como italianos, espanhóis e árabes, reproduzindo nas formas do espaço um ecletismo de estilos. As estações, segundo Borges (2011, p. 31), formavam ilhas de prosperidade em uma região de tradições agrárias, com forte comércio de cereais e outros bens de consumo ao redor da estação ou mesmo nas plataformas de embarque e desembarque. Além de edificações de apoio, as estações também foram lugares de encontro e lazer, palco de debates e de realização do cotidiano, que se organizava em torno do tempo e do ritmo do trem, da indústria e do trabalho. A passagem do tempo marcada pelos sons da rede férrea, a hora de chegada e de partida, davam o tom da organização da vida nos municípios atravessados pelos trilhos.

Esse período foi marcado pela transformação das estruturas regionais de forma conservadora (que manteve o modelo latifundiário), pelas relações comerciais desiguais, pela dependência econômica em relação ao Sudeste brasileiro e pelas alterações nas relações sociais de produção. Outro fator que merece destaque é a presença dos serviços financeiros e a inserção de Goiás na divisão regional do trabalho por meio da exportação de produtos agropecuários (sobretudo arroz, café e charque), bem como a formação de núcleos urbanos e a disposição de serviços especializados. No que se refere à reprodução das relações sociais de produção, esse período pode ser caracterizado pela exploração do trabalho, pelas trocas tanto de mercadorias quanto de valores e normas bem como pela produção da vida cotidiana a partir da normatização da indústria e do processo de urbanização.

A emergência de uma nova dinâmica econômica no Sudeste Goiano (1935 – 1960)

No Sudeste Goiano, a centralidade gerada a partir das estações deu origem a núcleos urbanos e cidades, as quais também tiveram sua formação impulsionadas pela atividade industrial. A centralidade promovida pela concentração populacional e pelas atividades econômicas fez com que houvesse um sintomático processo de urbanização.

Além do adensamento populacional, a EFG também incentivou o crescimento do número de estradas de rodagem, que foram criadas pela iniciativa privada com o intuito de ligar municípios e povoados aos terminais ferroviários para o escoamento da produção. A opção rodoviária começou a se anunciar no estado de Goiás a partir de uma decisão política de grupos ligados à pecuária (DEUS, 2002), levando a uma refuncionalização dos trilhos e dos caminhos. Fato é que, no conjunto da rede de transportes que ia se formando no estado, até a década de 1920, as estradas tinham um caráter essencialmente local e, na área de influência da ferrovia, serviam como complemento dos trilhos” (CASTILHO, 2017).

A década de 1930 foi marcada pela política nacional desenvolvimentista de Getúlio Vargas. A intervenção no preço do café e a substituição de importações marcaram profundamente o desenvolvimento da indústria brasileira, a qual, ao mesmo tempo que se diversificava, ainda guardava sua dependência à exportação (ARRIEL, 2017). Como resultado da política de expansão por meio da “Marcha para o Oeste”, houve um grande esforço no sentido de criar novas centralidades no interior do Brasil, que serviriam de novos polos de desenvolvimento e também de apoio político ao governo federal, facilitando a administração e o exercício do poder por meio da integração política.

Para o estado de Goiás foi nomeado o interventor Pedro Ludovico Teixeira, que declarou a mudança da capital do estado para Goiânia, tendo sido fundada em 24 de outubro de 1933. Essa cidade foi planejada e construída para ser o centro político e econômico do território goiano, objetivo que também se ancorava no propósito de alteração das estruturas de poder via rompimento com oligarquias regionais.

No ano de 1935 os trilhos foram construídos até Anápolis. Nesse período, o município passou a contar com importante atividade comercial e industrial, como indústrias de bebidas, construção civil, vestuário etc. (ARRIEL, 2017). Além disso, houve a ampliação da estrutura produtiva e também da localização industrial no território goiano, com a indústria passando a se localizar próxima ao mercado consumidor. A proximidade entre Goiânia e a ferrovia fez com que Anápolis se tornasse já naquela década uma importante centralidade do território goiano e lócus da produção industrial do estado (idem, 2017).

Embora a opção pelo transporte rodoviário tenha ocupado espaço nos planos do governo federal, entre 1935 e 1950 ainda foram inauguradas quatorze estações da EFG em Goiás¹. A partir da década de 1950, contudo, mesmo com a inauguração de outras cinco estações, o governo federal já deixava evidente a sua preferência pelo modal rodoviário, bastando mencionar a criação da Petrobras em 1953, o que contribuiu com a produção de asfalto e pavimentação em diferentes partes do país, além da implantação da indústria automobilística. Em 1952 as rodovias federais e estaduais somavam 64.000 quilômetros de extensão no país. Em 1979, esse número saltou para 181.000 quilômetros (BARAT, 1978).

A compreensão do processo de refuncionalização do modelo ferroviário brasileiro também guarda relação com outros fatores, a exemplo do aumento dos fluxos de produtos industrializados que demandava um sistema de transporte mais flexível. Barat (1978) assinala que, naquela ocasião, as rodovias tinham proporções mais baixas de custos fixos. Além disso, a operação de carga e descarga (porta em porta) demandava um crescimento do fluxo de caminhões e conseqüentemente do sistema rodoviário. O autor também destaca a menor densidade de mão-de-obra no sistema rodoviário devido a ausência, no período, de pressões sindicais. Esse tipo de pressão era recorrente no caso ferroviário. Para além desses fatores, na segunda metade do século XX, especialmente no período da Ditadura Militar, houve uma opção política deliberada em desfavor do sistema ferroviário nacional, especialmente no que diz respeito à inovação e diversificação do sistema com base em um eficiente plano com ampliações em todas as regiões do país.

Além disso, é preciso lembrar que, após a Segunda Guerra Mundial, o emergente controle do continente americano por meio do fortalecimento do dólar como moeda mundial, os Estados Unidos começaram uma série de intervenções em países desse continente, impulsionados por estratégias geopolíticas de dominação territorial e por um novo mecanismo de produção em massa, o *fordismo*. Até o início da Segunda Guerra Mundial haviam apenas cinco montadoras de veículos no Brasil, localizadas em São Paulo. A frota de veículos no país era antiga, com a maioria dos veículos produzidos na

¹ Uma em Cumari (1945), uma em Goiandira (1945), uma em Ipameri (1950), três em Anápolis (1935), duas em Leopoldo de Bulhões (ambas em 1950), duas em Bonfinópolis (1950), uma em Bela Vista de Goiás (1950), duas em Senador Canedo (1950) e uma em Goiânia (1950) (CASTILHO, 2017). Além dessas, no ano de 1942 foi inaugurado em Ouvidor o trecho da Rede Mineira de Viação, ligando o município à Angra dos Reis (RJ).

década de 1920 e 1930. Em 1945, com o final da guerra, houve um novo processo de expansão capitalista no país com base na construção de estradas e ampliação vertiginosa de montagem e venda de veículos. Naquele período, o Brasil contava com 50 montadoras, o que representava um crescimento de 1000% (PEREIRA, 2016).

Com a política de investimentos no modal rodoviário promovida pelo “Plano de Metas”, no governo de Juscelino Kubitschek foram criadas inúmeras rodovias nacionais que ligavam todo o país, tendo a cidade de Brasília como ponto de convergência e meta síntese. Essa política já desenhava um novo modelo de ocupação do território goiano, que passou a se organizar de acordo com as estradas de rodagem, formando núcleos urbanos e povoados em torno da rede rodoviária. Como consequência da reestruturação territorial promovida pelas ações do Estado com apoio do capital internacional, diversas regiões do país passaram por mudanças significativas, especialmente aquelas que se estruturaram em torno dos trilhos, como é o caso do Sudeste goiano.

A refuncionalização da rede ferroviária no Sudeste Goiano (1960-1980)

A partir da década de 1950, houveram importantes alterações na economia regional do Sudeste Goiano com a “pecuarização” das áreas onde antes funcionavam as lavouras (ESTEVAN, 2004), sendo que no ano de 1957 houve a incorporação da EFG à Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), e entre as décadas de 1960 e 1970 a construção do ramal de Brasília. É possível identificar por meio da Tabela 3 a evolução da população na AID da antiga EFG entre 1920 e 1960.

Além da fragmentação de alguns municípios, o processo de declínio populacional se explica pela refuncionalização da ferrovia, que aos poucos foi deixando de transportar passageiros e a diversidade de produtos da região para dar lugar às demandas mais restritas. Enquanto alguns municípios da AID mais do que triplicaram o seu contingente populacional entre 1920 e 1940, entre 1940 e 1960 o único município da região que apresentou crescimento populacional foi Pires do Rio. A permanência do município como ponta de linha da ferrovia até a criação das estações de Anápolis, os serviços e o comércio que se criaram na cidade em função de sua posição perante municípios vizinhos, ajudam a explicar esse crescimento.

Tabela 3: População absoluta dos municípios da AID da antiga EFG, 1920/1940/1960

Município	1920	1940	1960
Anhanguera	-	-	1.238
Catalão	13.531	28.011	25.699
Cumari	-	-	4.754
Goiandira	2.103	10.265	6.795
Ipameri	9.796	25.625	18.080
Leopoldo de Bulhões	-	-	7.405
Orizona	-	-	11.993
Ouvidor	-	-	2.996
Pires do Rio	-	14.728	23.484
Silvânia	6.230	21.358	18.215
Urutaí	-	-	4.136
Vianópolis	-	-	6.007

Fonte: IBGE/Censo: 1920; 1940; 1960.

* Onde não há informação, significa que o município não havia sido criado na referida data.

Além da fragmentação de alguns municípios, o processo de declínio populacional se explica pela refuncionalização da ferrovia, que aos poucos foi deixando de transportar passageiros e a diversidade de produtos da região para dar lugar às demandas mais restritas. Enquanto alguns municípios da AID mais do que triplicaram o seu contingente populacional entre 1920 e 1940, entre 1940 e 1960 o único município da região que apresentou crescimento populacional foi Pires do Rio. A permanência do município como ponta de linha da ferrovia até a criação das estações de Anápolis, os serviços e o comércio que se criaram na cidade em função de sua posição perante municípios vizinhos, ajudam a explicar esse crescimento.

Para a promoção do desenvolvimento no estado foi criado em 1961 o Plano de Desenvolvimento do Estado de Goiás (PDEG), pelo então Governador Mauro Borges. Inspirado no Plano de Metas, tendo como política a setorização de investimentos e a definição de polos de desenvolvimento (cidade de Goiânia e região do Mato Grosso Goiano), os investimentos do Estado e da iniciativa privada foram direcionados aos municípios do Centro Goiano (ARRIEL, 2017). Dessa forma, a alteração na dinâmica

econômica dos municípios do Sudeste Goiano foi resultado de uma política de desenvolvimento mais voltada à porção central do estado.

Segundo Versiani e Suzigan (1990) quatro estratégias foram centrais na reorganização do território Brasileiro a partir da década de 1960: I) a articulação do Estado com o capital privado e estrangeiro para a construção de infraestrutura de energia e de transportes; II) a elevação das indústrias ao protecionismo no mercado interno; III) os créditos disponibilizados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento; IV) a elevação da participação do Estado em investimentos nas indústrias de insumos básicos e em infraestrutura. Essas estratégias podem ser representadas como política do Plano de Integração Nacional no âmbito do I Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), de 1967 (ARRIEL, 2017). Foi criada como resultado do PND a Superintendência de Desenvolvimento do Centro Oeste (SUDECO), no ano de 1967, com a finalidade de promover a industrialização do Centro-Oeste brasileiro, tendo como foco o desenvolvimento das agroindústrias e da mineração.

A política de exploração mineral teve seu início com a criação do Departamento Nacional de Produção Mineral (1965) e a exploração das jazidas entre 1968 e 1970. Em Goiás, nesse mesmo período houve a criação do Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA), que representou a síntese do foco no setor agropecuário empenhado pela então Governador Otávio Lage. Já entre 1971 e 1975, o Governo Leonino Di Ramos Caiado promoveu a implantação de outros distritos agroindustriais, com foco na transformação de produtos agropecuários e na extração mineral.

Como resultado foi criado nesse período o polo mineral de Catalão e Ouidor, com o intuito de explorar as jazidas de nióbio e de fosfato na divisa dos dois municípios. A partir da segunda metade da década de 1970, houve a introdução de lavouras no Sudeste Goiano a partir do cultivo da soja. A expansão da fronteira agrícola fez com que houvesse o crescimento da população residente nas principais áreas urbanas de municípios atravessados pela ferrovia, como mostra a Tabela 4. A criação das mineradoras em Catalão e Ouidor também fez com que o primeiro elevasse seu destaque na economia da região, se consolidando como principal polo do Sudeste goiano (idem, p. 91).

Podemos observar que, com exceção de Catalão, Silvânia e Vianópolis, todos os municípios analisados sofreram decréscimo populacional, indicando a concentração da população em núcleos urbanos com maior infraestrutura e serviços. A produção agrícola, a exploração mineral e os serviços urbanos não eram comuns em todos os municípios, uma vez que a maioria deles contava com a economia baseada na pecuária leiteira (DEUS, 2000; p. 76).

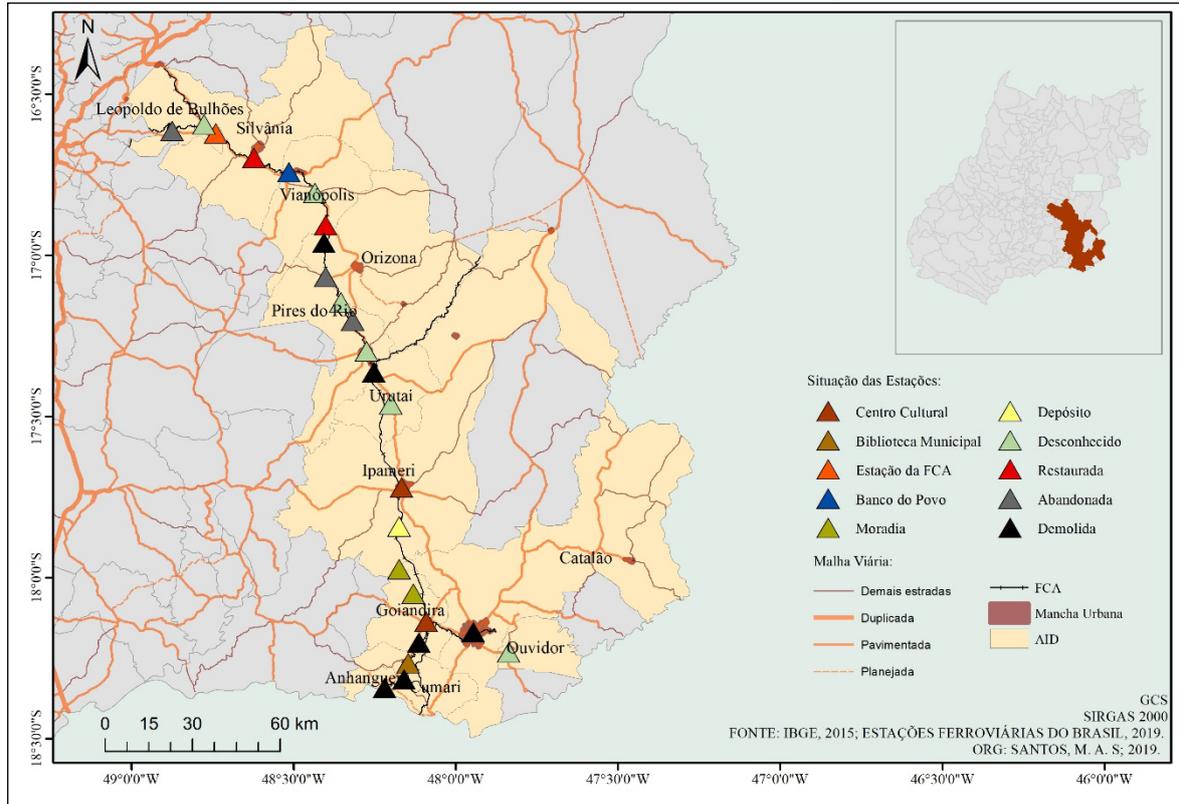
Tabela 4: População absoluta na AID da EFG entre 1970 e 1980

Município	1970	1980
Anhanguera	1.081	716
Catalão	27.338	39.168
Cumari	4.977	3.775
Goiandira	6.033	5.718
Ipameri	20.518	20.338
Leopoldo de Bulhões	9.109	8.340
Orizona	13.546	12.360
Ouvidor	3.928	3.441
Pires do Rio	18.423	14.728
Silvânia	6.230	21.358
Urutaí	4.003	3.120
Vianópolis	6.757	7.925

Fonte: IBGE/Censo, 1970; 1980.

A funcionalidade da ferrovia nesse período acompanhou a estratégia de produção territorial adotada pelo Estado, o que fez com que muitas estações fossem demolidas ou desativadas, como mostra a Figura 3. O trem passou a ser um instrumento de circulação de commodities como grãos e minérios, deixando de transportar passageiros a partir da década de 1980. Na década de 1990, após seu processo de desestatização, houve uma refuncionalização da linha tronco da ferrovia para atender os interesses corporativos da Ferrovia Centro Atlântica, que obteve a outorga de concessão pelo Decreto Presidencial de 26 de agosto de 1996.

Figura 3: Situação atual das estações da antiga EFG



Fonte: IBGE (2015); Estações Ferroviárias do Brasil (2019).

Do ponto de vista da integração regional, a localização da área de influência direta da ferrovia é especialmente estratégica, sobretudo porque interliga a área que abrange grandes centros consumidores como Goiânia, Anápolis e Brasília aos portos do Sudeste do país. É fato, contudo, que a ferrovia atualmente possui uma funcionalidade bastante restrita se comparada àquela da primeira metade do século XX. Naquele período, foi indiscutível o pioneirismo exercido por esses trilhos. Além disso, foi o elemento técnico determinante no processo de modernização territorial de Goiás, sedimentando a sua integração econômica, importantes alterações nas relações de produção bem como ampliando a sua urbanização.

Conclusões

Até a passagem do século XIX para o XX, a organização do trabalho e da vida cotidiana no território goiano possuía forte vínculo com a fazenda e com as tradicionais atividades agropecuárias. Havia um sistema de trocas simples e um “distanciamento”

dos núcleos difusores da economia de mercado que terminava por refletir em relações sociais baseadas no tempo lento, tal como discutido por Santos (2006). No processo de expansão da economia de mercado pelo “interior” do país, podemos afirmar que a ferrovia foi o objeto técnico que permitiu a inserção de Goiás na divisão territorial do trabalho em escala nacional e também em um novo tipo de sociedade no primeiro quartel do século XX, sendo consequência dos processos de reestruturação do capitalismo mundial, mas também da dinâmica produtiva brasileira da época.

Ela promoveu a diminuição das distâncias, abrindo caminho para uma nova forma de dominação e reprodução do espaço. Mais do que um meio de circulação de produtos e mercadorias para o Sudeste brasileiro, a ferrovia também foi um vetor de surgimento da indústria nos municípios de sua área de influência e também de criação de núcleos urbanos e de alteração do conteúdo urbano de muitos municípios do estado. A EFG promoveu a integração do Sudeste goiano a uma rede de centralidades no Brasil ampliando a lógica de organização bem como os nexos regionais.

A valorização da terra e alteração da dinâmica produtiva fizeram com que as formas de produção tradicionais dessem lugar ao espaço transformado em mercadoria, em elemento de reprodução da cultura e de consumo desse espaço, transformando o cotidiano a partir do duplo processo de industrialização e urbanização. Com isso, houve uma mudança definitiva no cotidiano e nas relações sociais de produção, fazendo com que houvesse a emergência de uma sociedade urbana no estado baseada nos imperativos da modernização territorial, tal como analisado por Castilho (2017).

A refuncionalização da antiga EFG na segunda metade do século XX obedeceu a interesses corporativos bem como imperativos políticos desfavoráveis à diversificação, inovação e ampliação da malha ferroviária nacional. Isso foi acompanhado por uma nova geografia da circulação assentada sobretudo na rede rodoviária, o que contribuiu com a emergência de novas centralidades e com o fortalecimento de antigos núcleos pré-estabelecidos com potencial de adaptação ao modelo de acumulação flexível. Isso nos mostra a relação intrínseca entre rede de transporte, integração econômica e uso corporativo do território (SANTOS e SILVEIRA, 2008). Concluímos ainda que a indústria, a urbanização e a rede de transporte se reproduzem em simultaneidade, engendrando um movimento que reorganiza o espaço e que altera as relações da vida cotidiana.

Agradecimentos

Ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) pelo apoio concedido por meio da chamada CNPq/MCTI/FNDCT Nº 18/2021.

Referências

ARRIEL, Marcos Fernando. **A Dinâmica Produtiva e Espacial da Indústria Goiana**. 2017. 207 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Instituto de Estudos Socioambientais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2017.

BARAT, Josef. **A evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE: IPEA, 1978.

BERTRAN, Paulo. **Uma Introdução a História Econômica do Centro-Oeste do Brasil**. Brasília, DF: Codeplan; Goiânia: Ed da UCG, 1988. 148p.

BORGES, Barsanufu Gomides. **O Despertar dos Dormentes**. Goiânia: Cegraf/UFG, 1990. 130p.

BORGES, Barsanufu Gomides. Ferrovia e Modernidade. **Revista UFG**, Goiânia, v. I, n. I, p. 27-37, 1999.

CASTILHO, Denis. Estado e rede de transportes em Goiás-Brasil (1889-1950). **Scripta Nova**. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona, v. XVI, n. 418 (67), 1 de noviembre de 2012. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn418/sn-418-67.htm>>. Acesso em: 29 jun. 2021.

CASTILHO, Denis. A questão da diferença e das relações em Richard Hartshorne. **Boletim Goiano de Geografia**, v. 36, n. 1, p. 48-66, 2016. Disponível em: <<https://revistas.ufg.br/bgg/article/view/40366>>. Acesso em: 29/06/2021.

CASTILHO, Denis. **Modernização Territorial e Redes Técnicas em Goiás**. 2. ed. Goiânia: Editora UFG, 2017. 232p.

COELHO, Gustavo Neiva. A ferrovia e o desenvolvimento do Urbanismo e da Arquitetura no Sudeste do estado. **Revista UFG**, Goiânia, v. I, n. I, p. 37-46, 1999.

DEUS, João Batista de. **O sudeste goiano e a desconcentração industrial**. 1. ed. Brasília: Ministério da Integração Nacional/Universidade Federal de Goiás, 2003. v. 1. 243 p.

ESTEVAN, Luís Antônio. **O tempo da Transformação**: estrutura e dinâmica da formação econômica de Goiás. Goiânia: Ed da UCG, 2004. 180 p.

GOIÁS (Estado). **A Informação Goyana**. Goiânia: Agepel, 2001. (Reprodução fac-símile da coleção completa da revista publicada no Rio de Janeiro por Henrique Silva e Americano do Brasil de Agosto de 1917 a Maio de 1935).

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Industrial-1920**. Rio de Janeiro: IBGE, 1920.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Recenseamento Geral do Brasil-1920**. Rio de Janeiro: IBGE, 1920.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Recenseamento Geral do Brasil -1940**. Rio de Janeiro: IBGE, 1940.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Recenseamento Geral do Brasil -1950**. Rio de Janeiro: IBGE, 1950.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Recenseamento Geral do Brasil -1960**. Rio de Janeiro: IBGE, 1960.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Recenseamento Geral do Brasil -1970**. Rio de Janeiro: IBGE, 1970.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Recenseamento Geral do Brasil -1980**. Rio de Janeiro: IBGE, 1980.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Recenseamento Geral do Brasil -2000**. Rio de Janeiro: IBGE, 2000.

LEFEBVRE, Henri. **A Vida Cotidiana no Mundo Moderno**. Trad. Alcides J. de Barros. São Paulo: ed. Ática, 1991.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. Trad. Rubens Eduardo Frias. São Paulo: ed. Moraes, 2001.

LEFEBVRE, Henri. **Espaço e política**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2008, 192 p.

PEREIRA, Fabiano. A pré-história da indústria automobilística no Brasil. **Revista Quatro Rodas**. São Paulo: Abril, 2016. Disponível em:
<<https://quatrorodas.abril.com.br/noticias/a-pre-historia-da-industria-automobilistica-no-brasil/>>. Acesso em: 28 maio 2021.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica, Razão e Emoção**. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2006. 384 p.

SANTOS, M; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. 12. ed. Rio de Janeiro: Record, 2008.

VERSIANI, Flavio R.; SUZIGAN; Wilson. **O Processo Brasileiro de Industrialização: Uma Visão Geral**. Brasília: UNB, 1990. Disponível em
<<http://www.ufpe.br/>>. Acesso em: 05/10/2018.

Autores

Maria Angélica de Sousa Santos – É Graduada em Geografia pela Universidade Federal de Goiás (UFG). Atualmente é Profissional de relações institucionais e governamentais do Sindicato dos Docentes das Universidades Federais em Goiás.

Endereço: 9ª Avenida, 193 - Leste Vila Nova, Goiânia - GO, 74643-080.

Denis Castilho – É Graduado, Mestre e Doutor em Geografia pela Universidade Federal de Goiás (UFG). Atualmente é professor dos cursos de Graduação e Pós-Graduação do Instituto de Estudos Socioambientais da Universidade Federal de Goiás (UFG).

Endereço: Av. Esperança, s/n - Samambaia, Goiânia - GO, 74001-970.

Artigo recebido em: 20 de novembro de 2022.

Artigo aceito em: 07 de fevereiro de 2023.

Artigo publicado em: 01 de março de 2023.