

***Infraestrutura ferroviária e os processos urbanizadores:
cidades na Estrada de Ferro Goiás (1909-1957)***

Simone Buiate Brandão



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO

Simone Buiate Brandão

**Infraestrutura ferroviária e os processos
urbanizadores: cidades na Estrada de Ferro Goiás
(1909-1957)**

Brasília - DF

2025

Simone Buiate Brandão

**Infraestrutura ferroviária e os processos
urbanizadores: cidades na estrada de ferro goiás (1909-
1957)**

Tese submetida ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília para obtenção do título de Doutor em 2025. Área de Concentração: Teoria, História e Crítica. Linha de Pesquisa: Arquitetura, Cidade e Território. Orientador: Ricardo Trevisan.

Brasília - DF

2025

Espaço reservado para ficha catalográfica

FOLHA DE APROVAÇÃO

Infraestrutura ferroviária e os processos urbanizadores: cidades na estrada de ferro goiás (1909-1957)

Tese submetida ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília para obtenção do título de Doutor em 2025. Área de Concentração: Teoria, História e Crítica. Linha de Pesquisa: Arquitetura, Cidade e Território. Orientador: Ricardo Trevisan.

Dr. Ricardo Trevisan – FAU/UnB
(Orientador)

Dra. Carolina Pescatori – FAU/UnB
(Membro Efetivo Interno)

Dr. Eguimar Felício – IESA/UFG
(Membro Efetivo Externo)

Dr. Gabriel Leopoldino Paulo de Medeiros – FAU/UFERSA
(Membro Efetivo Externo)

À minha mãe, por sempre acreditar em
mim e ser o maior exemplo de força,
dedicação e amor.

À memória das minhas avós, cuja
sabedoria e ternura continuam a me
inspirar todos os dias.

À memória do meu pai, por me ensinar o
valor da coragem e da resiliência.

Ao meu irmão, pela parceria e amizade que
tornam cada momento mais especial.

Com todo o meu carinho e eterna gratidão.

AGRADECIMENTOS

Agradeço à minha mãe, Eliane, pelo amor incondicional e por ser um exemplo de força e dedicação que me inspira todos os dias.

Agradeço à memória da minha avó, Olga, que mesmo ausente, continua a me fortalecer com sua sabedoria e ternura.

Agradeço à memória do meu pai, Dirceu, que me ensinou lições valiosas sobre resiliência e persistência e cuja presença continua viva em meu coração.

Agradeço ao meu irmão, Fernando, que sempre acreditou em mim e esteve ao meu lado, me incentivando a seguir em frente.

Aos que sempre acreditaram em mim e me deram força em momentos decisivos: Anderson Ferreira, Ana Flávia Rego Motta, Lucas Felício (*in memoriam*), Luiza Antunes, Fernando Chapadeiro e meus amigos do Conselho de Arquitetura e Urbanismo, minha mais profunda gratidão.

Um agradecimento especial vai para todos os funcionários das prefeituras, bibliotecas públicas, arquivos públicos entre outros órgãos que, com paciência invejável e disposição incansável, responderam às minhas inúmeras perguntas e ajudaram na coleta de tantos dados fundamentais para este trabalho. Vocês foram verdadeiros parceiros nessa jornada!

E, claro, não posso deixar de agradecer ao Fala.br (Lei de Acesso à Informação) por milagrosamente não ter me bloqueado no sistema. Foram incontáveis pedidos, solicitações e e-mails para os mais variados órgãos – DNIT, INFRA, IPHAN, Ministério da Infraestrutura, Biblioteca Nacional, Arquivo Nacional – e todos, de alguma forma, resistiram bravamente e entregaram o que era necessário. Obrigado pela paciência e por todo o material disponibilizado.

Agradeço ao meu orientador, prof. Dr. Ricardo Trevisan, que tanto me inspirou e em quem me espelho. Um exímio escritor, pesquisador e professor, que com dedicação e excelência me guiou por esta trajetória.

A cada um de vocês, deixo aqui o meu mais sincero agradecimento e o reconhecimento de que, sem suas contribuições (e paciência), esta tese não seria possível.

BRANDÃO, Simone Buiate. *Infraestrutura ferroviária e os processos urbanizadores: cidades na Estrada de Ferro Goiás (1909-1957).* 2025. Tese de doutoramento (Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Universidade de Brasília, 2025

RESUMO

A pesquisa de doutorado investiga, problematiza e caracteriza as cidades que compõem a antiga Estrada de Ferro Goiás – EFG, tendo por recorte temporal os anos 1909, quando da implantação da ferrovia como objeto de penetração no Estado de Goiás, e 1957, quando a linha passou a compor a Rede Ferroviária Federal S.A. e consequentemente adotou um novo papel, como objeto de conexão. Sabe-se que ferrovias perpassam diferentes territórios, modificam e impulsionam uma série de eventos e ações que resultam majoritariamente em transformações, expansões e, até, na criação de cidades. Estas possuem padrões de urbanização e formas de organização espacial distintas àquelas destituídas de tal infraestrutura. Neste sentido, a EFG foi um instrumento da modernidade, implantado no final do século XIX, que modificou e fundou cidades ao longo de seu percurso no Brasil central. A tese permite compreender e analisar os processos de urbanização da região por onde os trilhos passaram, qualificando a ferrovia como um objeto de penetração territorial. Para isso, elabora-se uma narrativa sobre esta ferrovia e suas cidades, partindo do processo histórico de sua implantação, sobretudo a partir dos planos de viação nacionais e regionais, até chegar a leituras sobre os núcleos urbanos influenciados ou originados por tal infraestrutura. Vetor de transformação socioespacial e urbanização, o objeto em pauta e seus coadjuvantes foram apreendidos por procedimentos metodológicos baseados em pesquisa bibliográfica, investigação documental em acervos impressos e eletrônicos de instituições públicas e privadas, por levantamentos in loco, por registros e mapeamentos com devida análise cartográfica, e por apropriação taxonômica para categorização das cidades. Assim, investigar o caráter desse processo de ocupação territorial pela infraestrutura ferroviária, identificando características próprias às cidades, permitiu clarear o conhecimento sobre este campo temático e, sobretudo, proporcionou compor um retrato, mesmo que provisório, sobre a origem e os impactos da EFG no Centro-Oeste do país na primeira metade do século XX.

Palavra-chave: História do Planejamento Regional; Infraestrutura; Ferrovia; Urbanização; Cidades Novas; Modernidade;

BRANDÃO, Simone Buiate. Infraestructura ferroviaria y los procesos urbanizadores: ciudades en el Ferrocarril Goiás (1909-1957). 2025. Tesis (Doctorado en Arquitectura y Urbanismo) - Programa de Posgrado en Arquitectura y Urbanismo. Universidad de Brasilia, 2025.

RESUMEN

La investigación de doctorado investiga, problematiza y caracteriza las ciudades que componen el antiguo Ferrocarril Goiás (EFG), con un recorte temporal que abarca desde 1909, cuando se implantó el ferrocarril como objeto de penetración en el Estado de Goiás, hasta 1957, cuando la línea pasó a formar parte de la Rede Ferroviária Federal S.A. y, en consecuencia, adoptó un nuevo papel como objeto de conexión. Se sabe que los ferrocarriles atraviesan diferentes territorios, modifican e impulsan una serie de eventos y acciones que resultan, en su mayoría, en transformaciones, expansiones e, incluso, en la creación de ciudades. Estas poseen patrones de urbanización y formas de organización espacial distintas a aquellas desprovistas de dicha infraestructura. En este sentido, el EFG fue un instrumento de la modernidad, implantado a finales del siglo XIX, que modificó y fundó ciudades a lo largo de su recorrido en el Brasil central. La tesis permite comprender y analizar los procesos de urbanización de la región por donde pasaron los rieles, calificando al ferrocarril como un objeto de penetración territorial. Para ello, se elabora una narrativa sobre este ferrocarril y sus ciudades, partiendo del proceso histórico de su implantación, especialmente a partir de los planes de vía nacionales y regionales, hasta llegar a lecturas sobre los núcleos urbanos influenciados o originados por dicha infraestructura. Vector de transformación socioespacial y urbanización, el objeto en cuestión y sus coadyuvantes fueron abordados mediante procedimientos metodológicos basados en investigación bibliográfica, investigación documental en acervos impresos y electrónicos de instituciones públicas y privadas, levantamientos in situ, registros y mapeamientos con su respectivo análisis cartográfico, y apropiación taxonómica para la categorización de las ciudades. Así, investigar el carácter de este proceso de ocupación territorial por la infraestructura ferroviaria, identificando características propias de las ciudades, permitió aclarar el conocimiento sobre este campo temático y, sobre todo, proporcionó componer un retrato, aunque sea provisional, sobre el origen y los impactos del EFG en el Centro-Oeste del país en la primera mitad del siglo XX.

Palabras clave: Historia de la Planificación Regional; Infraestructura; Ferrocarril; Urbanización; Ciudades Nuevas; Modernidad.

BRANDÃO, Simone Buiate. Railway infrastructure and urbanization processes: cities along the Estrada de Ferro Goiás (1909-1957). 2025. Thesis (Doctorate in Architecture and Urbanism) - Graduate Program in Architecture and Urbanism. University of Brasília, 2025.

ABSTRACT

The doctoral research investigates, problematizes, and characterizes the cities that comprise the former Estrada de Ferro Goiás (EFG), focusing on the period from 1909, when the railway was implemented as a tool for territorial penetration in the State of Goiás, to 1957, when the line became part of the Rede Ferroviária Federal S.A. and consequently adopted a new role as a connector. It is known that railways traverse different territories, modify, and drive a series of events and actions that predominantly result in transformations, expansions, and even the creation of cities. These cities exhibit distinct urbanization patterns and spatial organization compared to those without such infrastructure. In this sense, the EFG was an instrument of modernity, established in the late 19th century, which transformed and founded cities along its route in central Brazil. The thesis allows for an understanding and analysis of the urbanization processes in the region where the tracks passed, qualifying the railway as a tool for territorial penetration. To achieve this, a narrative about this railway and its cities is constructed, starting from the historical process of its implementation, particularly based on national and regional transportation plans, to interpretations of urban centers influenced or originated by this infrastructure. As a vector of socio-spatial transformation and urbanization, the subject and its supporting elements were approached through methodological procedures based on bibliographic research, documentary investigation in printed and electronic archives of public and private institutions, on-site surveys, records, and mappings with appropriate cartographic analysis, and taxonomic appropriation for city categorization. Thus, investigating the nature of this territorial occupation process through railway infrastructure, identifying unique characteristics of the cities, clarified knowledge in this thematic field and, above all, provided the composition of a portrait, albeit provisional, of the origins and impacts of the EFG in the Midwest region of Brazil during the first half of the 20th century.

Keywords: History of Regional Planning; Infrastructure; Railway; Urbanization; New Cities; Modernity.

Lista de Figuras

Figura 1: Ramais da Estrada de Ferro Goiás.....	27
Figura 2: Plano Rebelo 1838.....	60
Figura 3: Plano Moraes, 1869.	62
Figura 4: Plano Ramos de Queiroz de 1874.	65
Figura 5: Plano Rebouças de 1874.Traçado sobre o Mapa Político Atual de 1951. .	66
Figura 6: Plano Bicalho de 1881.Traçado sobre o Mapa Político Atual de 1951.....	68
Figura 7: Plano Ramos de Queiroz de 1882. Traçado sobre o Mapa Político Atual de 1951.	70
Figura 8: Plano Bulhões de 1882.Traçado sobre o Mapa Político Atual de 1951.....	71
Figura 9: Plano da Comissão de 1890. Traçado sobre a carta política de 1951.....	73
Figura 10: Vias de Comunicação Dr. A.G. Paulo de Frontin.	76
Figura 11: Plano Catramby de 1926.....	79
Figura 12: Plano Schnoor de 1927.....	80
Figura 13: Plano da Comissão de Estradas de Rodagem Federais de 1928.....	80
Figura 14: Mapa do Brasil, edição comemorativa do Quinto Recenseamento Geral do Brasil, de setembro de 1940.....	86
Figura 15: Plano Geral de Viação Nacional de 1934. Aprovado pelo Decreto nº24.497 de 29 de junho de 1934.	88
Figura 16: Plano Rodoviário do DNER de 1937.....	91
Figura 17: Plano Rodoviário Nacional de 1944.	93
Figura 18: Eixo esquemático do Plano Rodoviário Nacional de 1944.....	95
Figura 19: Plano Nacional de Viação – Ferroviário. Projeto Elaborado pelo Executivo em 1946.	97
Figura 20: Plano Nacional de Viação – Rodoviário. Projeto Elaborado pelo Executivo em 1946.	98
Figura 21: Plano Nacional de Viação – Fluvial. Projeto Elaborado pelo Executivo em 1946.	99
Figura 22: Plano Nacional de Viação – Aeroviário. Projeto Elaborado pelo Executivo em 1946.	100
Figura 23: Plano Nacional de Viação de 1964	103
Figura 24: Plano Nacional de Viação - Rodovias, 1964	104

Figura 25: Plano Nacional de Viação - Ferrovias, 1964	105
Figura 26: Plano Nacional de Viação de 1973 – Setor Rodoviário.....	110
Figura 27: Plano Nacional de Viação de 1973 – Setor Ferroviário.....	111
Figura 28: Plano Nacional de Viação de 1973 – Setor Portuário e Hidroviário	112
Figura 29: Plano Nacional de Viação de 1973 – Setor Aeroviário.....	113
Figura 30: Desenvolvimento do sistema ferroviário brasileiro, período 1850 a 1870.	123
Figura 31:Desenvolvimento período do sistema ferroviário brasileiro, período 1871 a 1890.	127
Figura 32: Desenvolvimento período do sistema ferroviário brasileiro, período 1891 a 1910.	130
Figura 33: Desenvolvimento período do sistema ferroviário brasileiro, período 1911 a 1930.	130
Figura 34: Articulação da Rede Ferroviária Brasileira em 1945.	135
Figura 35: Supressão de ramais antieconômicos.....	143
Figura 36: Supressão de ramais antieconômicos.....	144
Figura 37: Carta da província de Goyaz, 1875.....	161
Figura 38: Localidades surgidas durante 1822 a 1890.....	163
Figura 39: Projeto da Viação Férrea no Estado de Goyaz, segundo Ministério da Viação e Obras Públicas, Inspectoria Federal das Estradas, ano 1916.....	172
Figura 40: Projeto da Viação Férrea no Estado de Goyaz, segundo Ministério da Viação e Obras Públicas, 1921.	183
Figura 41: Mapa produzido pela Inspectoria Federal de Estradas de Ferro da Estrada de Ferro Goyaz, em 1927.	188
Figura 42: Mapa produzido pelo Suplemento da Revista Ferroviário de 1956.....	193
Figura 43: Mapa produzido pelo Suplemento da Revista Ferroviário de 1960.....	194
Figura 44: Montagem com aerofotografias de 1961	195
Figura 45: Centro Ferroviário de Goiânia, 1979.	196
Figura 46: Mapa produzido pela Revista Ferroviária de 1966.....	197
Figura 47: Conexão ferroviária entre a antiga capital federal, Rio de Janeiro, e a nova capital, Brasília (1.479 km de estrada férrea).....	199
Figura 48: Mapa ferroviário da Superintendência Regional - Belo Horizonte, traçado em 1983, do qual a E.F.G. fazia parte.....	201

Figura 49: Projeto de conexões férreas para Brasília em 1956.....	204
Figura 50: Ligações ferroviárias da nova capital federal com as cidades de Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo e os Portos de Santos e Angra dos Reis.	206
Figura 51: Evolução da Estrada de Ferro Goiás de 1909 até 2020, sem escala. ...	210
Figura 52: Composição da malha ferroviária da Ferrovia Centro Atlântica – VLi, sem escala.....	211
Figura 53: Composição da FNS, FIOL e FICO, sem escala.....	212
Figura 54: Etapas de construção da EFG e seu papel.....	225
Figura 55: Portão de entrada do 6º Batalhão de Caçadores.....	245
Figura 56: Coreto, inaugurado em 1923, na Praça da Liberdade, foto de 1939.....	245
Figura 57: Cineestrela, s/d.	245
Figura 58: Batalhão de Caçadores, s/d.	245
Figura 59: Banco do Brasil em Ipameri, s/d.....	245
Figura 60: Postes de energia nas ruas de Ipameri, s/d.	245
Figura 61: Vista área da cidade de Ipameri, a esquerda o pátio da EFG.	247
Figura 62: Pátio da Estação de Ipameri.	247
Figura 63: Planta da Estação e Armazém de Ipameri, 1963.	247
Figura 64: Fachada e Cobertura da Estação e Armazém de Ipameri, 1963.	248
Figura 65: Carros de bois junto à antiga estação de Ipameri, 1915.	248
Figura 66: Nova estação de Ipameri, antes da reforma, s/d.....	248
Figura 67: Desenho da cidade de Ipameri feito pelo Diretoria de Serviços Geográficos em 1973, com base em aerofotografias de 1965, sem escala.....	249
Figura 68: Residência em Ipameri.....	250
Figura 69: Igreja Matriz do Divino Espírito Santo do Vai-Vem, 1930.....	250
Figura 70: Praça da Liberdade, vista do Coreto (década de 1920), 1944.	250
Figura 71: Vista da via retificada de Ipameri, s/d.....	250
Figura 72: Vista da Praça da Liberdade e o obelisco, 1923.	251
Figura 73: Vista área da cidade de Ipameri.....	252
Figura 74: Planta de Projeto de Leone Ceva, 1947.....	252
Figura 75: Evolução Urbana da Cidade de Ipameri de 1973 até 2002.....	253
Figura 76: Vista de Catalão, comissão exploradora do Planalto Central (1892-1894).	255
Figura 77: Antiga estação de Catalão, inaugurada em 1913.	257

Figura 78: Inauguração da antiga Estação de Catalão, 1913.....	257
Figura 79: Desenho da cidade de Catalão feito pelo Diretoria de Serviços Geográficos em 1973, com base em aerofotografias de 1965, sem escala.....	258
Figura 80: Estação Ferroviária de Catalão, 1913 e 1938. Novo prédio da estação de Catalão, concluído em 1938, Plataforma.	258
Figura 81: Planta do Prédio da Estação de Catalão, 1985.....	259
Figura 82: Antigo armazém e almoxarifado usado como moradia, 1985.	259
Figura 83: Cantina, 1985.....	259
Figura 84: Casa de Manutenção, 1985.	259
Figura 85: Alojamento, 1985.	260
Figura 86: Rua 15 de novembro em Catalão, 1920.....	260
Figura 87: Rua do Comércio em Catalão, 1920.	260
Figura 88: Vista de Catalão na década de 1940.	261
Figura 89: Colégio Presidente Roosevelt, 1940.	261
Figura 90: Cine Real, 1950.....	261
Figura 91: Vista da Casa Azzi Jorge, s/d.	262
Figura 92: Vista da Cadeia Pública e no fundo o Hotel Goyano, s/d.....	262
Figura 93: Inauguração do coreto e do novo nome da Praça Eugênio Jardim em 1929.	262
Figura 94: Evolução Urbana da Cidade de Anápolis de 1973 até 2005.	263
Figura 95: Desenho da cidade de Silvânia feito pelo Diretoria de Serviços Geográficos em 1973, com base em aerofotografias de 1965, sem escala.....	265
Figura 96: Praça do Rosário, 1930.....	266
Figura 97: Estação Ferroviária de Caturama, s/d.....	266
Figura 98: Estação Ferroviária Caturama, 1945.....	266
Figura 99: Histórica corrida de bicicletas em 1937.....	267
Figura 100: Biblioteca Municipal Coronel Pirineus, 1919.	267
Figura 101: Evolução Urbana da Cidade de Silvânia de 1973 até 2005.	268
Figura 102: Estação de Anápolis, 1938.....	271
Figura 103: Estação Engenheiro Castilho, s/d.	271
Figura 104: Desenho da cidade de Anápolis feito pelo Diretoria de Serviços Geográficos em 1973, com base em aerofotografias de 1965, sem escala.....	272
Figura 105: Casa de agente de Anápolis, 1938.	273

Figura 106: Explanada do pátio de Anápolis, 1938.....	273
Figura 107: Planta do pátio da Estação de Anápolis, 1985.....	274
Figura 108: Planta do Pátio da Estação Engenheiro Castilho, 1985.....	274
Figura 109: Plantas das residências em Anápolis, 1985.....	274
Figura 110: Vista do armazém estrela, 1965.....	275
Figura 111: Vista dos Galpões da Iduspina, 1940.....	275
Figura 112: Evolução Urbana da Cidade de Anápolis de 1879 até 1990.....	276
Figura 113: Estação de Anhanguera, s/d.....	278
Figura 114: Desenho da cidade de Anhanguera feito pelo Diretoria de Serviços Geográficos em 1973, com base em aerofotografias de 1965, sem escala.....	280
Figura 115: Evolução Urbana da Cidade Leopoldo de Bulhões entre 1973 a 2002.	281
Figura 116: Rua seis, Anhanguera, s/d.....	281
Figura 117: Rua oito: Anhanguera, s/d.....	282
Figura 118: Câmara Municipal de Anhanguera, s/d.....	282
Figura 119:Av. Belchior de Godoy, s/d.....	283
Figura 120:Igreja de São José, s/d.....	283
Figura 121: Estrada de Ferro Goyaz – Estação de Goyandira, vendo o trem passar em 1915.	286
Figura 122: Antiga estação ferroviária de Goiandira, sem data.....	287
Figura 123: Antiga estação ferroviária de Goiandira, sem data.....	287
Figura 124: Planta da antiga Estação de Goiandira.....	287
Figura 125: Localização do pátio e da primeira estação da EFG em Goiandira.....	287
Figura 126: Localização do pátio e da segunda estação da EFG em Goiandira.....	287
Figura 127: Nova Estação de Goiandira.....	288
Figura 128: Estação Ferroviária da RFFSA em Goiandira.....	288
Figura 129: Alojamento da RFFSA.....	288
Figura 130: Moradias coletivas da RFFSA.....	288
Figura 131: Moradia familiar da RFFSA.....	289
Figura 132: Moradia familiar da RFFSA.....	289
Figura 133: Moradia familiar da RFFSA.....	289
Figura 134: Desenho da cidade de Goiandira feito pelo Diretoria de Serviços Geográficos em 1973, com base em aerofotografias de 1965, sem escala.....	290

Figura 135: Evolução Urbana da Cidade de Goiandira de 1970 até 2005.	291
Figura 136: Residência em Goiandira influenciada pela arquitetura ferroviária, s/d.	292
Figura 137: Comércio em Goiandira, década de 1950.....	292
Figura 138: Vista da cidade de Goiandira, a esquerda os trilhos da EFG, s/d.	292
Figura 139: Grupo Escola de Goiandira, s/d.	293
Figura 140: Associação Hospitalar de Amparo à Infância, s/d.	293
Figura 141: Matriz de Goiandira, s/d	293
Figura 142: Praça do Relógio, s/d.....	293
Figura 143: Antiga prefeitura de Goiandira, s/d.....	293
Figura 144: Residência em Goiandira, s/d.	293
Figura 145: Residência em Goiandira, s/d.	293
Figura 146: Antes e depois da Reforma da Estação Ferroviária de Cumari, s/d.....	296
Figura 147: Planta da Estação de Cumari, s/d.	297
Figura 148: Planta de locação da Estação e residências da EFG, s/d.....	297
Figura 149: Residências locadas em Cumari, s/d.	297
Figura 150: Desenho da cidade de Cumari feito pelo Diretoria de Serviços Geográficos em 1973, com base em aerofotografias de 1965, sem escala.....	298
Figura 151: Evolução Urbana da Cidade Cumari entre 1973 e 2005.....	299
Figura 152: Igreja Nossa Senhora do Rosário, s/d.....	300
Figura 153: Hospital Municipal José Martins de Cumari, s/d.....	300
Figura 154: Desenho da cidade de Urutaí feito pelo Diretoria de Serviços Geográficos em 1973, com base em aerofotografias de 1965, sem escala.....	302
Figura 155: Evolução Urbana da Cidade Urutaí entre 1973 e 2005.....	303
Figura 156: Estação de Urutaí antes e depois da reformar, 2006.	303
Figura 157: Praça da Estação da Estrada de Ferro Goiás e a estação à direita, s/d.	304
Figura 158: Praça da Estação da Estrada de Ferro Goiás, s/d.	304
Figura 159: Praça da Antiga Matriz, s/d.	304
Figura 160: Prefeitura Municipal, s/d.....	304
Figura 161: Foto da Estação Ferroviária, s/d.	308
Figura 162: Foto da Estação Ferroviária, s/d	308
Figura 163: Planta da Cidade de Pires do Rio, 1922.	309

Figura 164: Vista da Av. principal a partir da estação ferroviária, s/d.....	309
Figura 165: Desenho da cidade de Pires do Rio feito pelo Diretoria de Serviços Geográficos em 1973, com base em aerofotografias de 1965, sem escala.....	310
Figura 166: Evolução Urbana da Cidade de Pires do Rio de 1940 a 2000.	311
Figura 167: Estação ferroviária, s/d.....	313
Figura 168: Planta da Estação Ferroviária, 1985.	313
Figura 169: Modelo residencial, 1985.	314
Figura 170: Modelos residenciais, 1985.....	314
Figura 171: Escritório de tração, 1985.	314
Figura 172: Alojamentos, 1985.....	314
Figura 173: Grupo Escolar Martins Borges, s/d.....	315
Figura 174: Fórum, s/d.	315
Figura 175: Comércio, s/d.	315
Figura 176: Pernambucanas, s/d.	315
Figura 177: Hotel Goyano, s/d.....	316
Figura 178: Estação Ferroviária de Ouvidor, 1983.....	317
Figura 179: Planta da Estação de Ouvidor, 1985.....	317
Figura 180: Desenho da cidade de Ouvidor feito pelo Diretoria de Serviços Geográficos em 1973, com base em aerofotografias de 1965, sem escala.....	318
Figura 181: Evolução Urbana da Cidade Ouvidor entre 1973 e 2005.	320
Figura 182: Avenida Governador José Ludovico, s/d.....	321
Figura 183: Rua Coelho Neto, s/d.....	321
Figura 184: Avenida Governador José Ludovico, s/d.....	321
Figura 185: Estação Ferroviária de Vianópolis, 1983.....	322
Figura 186: Pátio da EFG, 1985.....	323
Figura 187: Desenho da cidade de Vianópolis feito pelo Diretoria de Serviços Geográficos em 1973, com base em aerofotografias de 1965, sem escala.....	323
Figura 188: Evolução Urbana da Cidade Vianópolis entre 1973 e 1994.....	324
Figura 189: Rua Engenheiro Balduino, s/d.....	324
Figura 190: Rua Senador Felismino Viana, s/d.....	326
Figura 191: Rua Senador Felismino Viana, s/d.....	326
Figura 192: Residência em Vianópolis, s/d.	328
Figura 193: Vista da Escoa Doralice de Carvalho, 1952.	328

Figura 194: Ginásio Armino Gomes em Vianópolis, s/d.	328
Figura 195: Planta da Estação de Leopoldo de Bulhões, 1985.....	329
Figura 196: Estação Ferroviária de Leopoldo de Bulhões, s/d.....	329
Figura 197: Planta da Estação de Leopoldo de Bulhões, 1985.....	330
Figura 198: Planta do alojamento, 1985.....	330
Figura 199: Planta do depósito de ferramentas, vestiário e depósito, 1985.....	330
Figura 200: Planta de residência com área de serviço e quarto externo, 1985.....	330
Figura 201: Planta de residência, 1985.....	330
Figura 202: Desenho da cidade de Leopoldo de Bulhões feito pelo Diretoria de Serviços Geográficos em 1973, com base em aerofotografias de 1965, sem escala.	331
Figura 203: Evolução Urbana da Cidade Leopoldo de Bulhões entre 1973 a 2002.	333
Figura 204: Praça Dom Bosco e Igreja Nossa Senhora Auxiliadora, 1959.	334
Figura 205: Rua Pinheiros Chadas, Leopoldo de Bulhões, s/d.	334
Figura 206: Posto de Saúde e Ambulatório Vicentino, Leopoldo de Bulhões, s/d....	335
Figura 207: Prefeitura Municipal de Leopoldo de Bulhões, s/d.	335
Figura 208: Estação Ferroviária de Senador Canedo, s/d.	336
Figura 209: Estação Ferroviária de Senador Canedo, s/d.	336
Figura 210: Pátio da Estação Ferroviária de Senador Canedo, 1985.	337
Figura 211: Desenho da cidade de Senador Canedo feito pelo Diretoria de Serviços Geográficos em 1973, com base em aerofotografias de 1965, sem escala.....	338
Figura 212: Antiga subdelegacia de Senador Canedo, 2009.	339
Figura 213: Antiga prefeitura Senador Canedo, 2009.....	339
Figura 214: Evolução Urbana da Cidade de Senador Canedo entre 1973 e 2005.	340
Figura 215: Desenho da cidade de Bonfinópolis feito pelo Diretoria de Serviços Geográficos em 1973, com base em aerofotografias de 1965, sem escala.....	343
Figura 216: Evolução Urbana da Cidade de Bonfinópolis entre 1973 e 2005.....	344

Lista de Quadros

Quadro 1: Periodização das ferrovias no Brasil conforme eventos, três grandes momentos.....	119
Quadro 2: Fases do sistema ferroviário brasileiro (1835-2016).....	121
Quadro 3: Ferrovias inauguradas durante o período de 1850 a 1870.....	125
Quadro 4: Ferrovias inauguradas durante o período de 1870 a 1890.....	128
Quadro 5: Ferrovias inauguradas durante o período de 1891 a 1930.....	131
Quadro 6: Composição da Rede Ferroviária Nacional, sob o ponto de vista de sua administração em 1953.	134
Quadro 7: Densidade ferroviária e populacional do Brasil – Dados referidos às regiões e Estados em 31 de dezembro de 1944.....	134
Quadro 8: Ramais Antieconômicos suprimidos e a ser suprimidos de 1965 a 1970.	143
Quadro 9: Organização administrativa da RFFSA de 1957 a 1993.....	146
Quadro 10: Estrada de Ferro Goiás – Estações.....	174
Quadro 11: Estrada de Ferro Goiás – Etapas de construção.....	177
Quadro 12: Etapas de construção da EFG, as estações inauguradas e data de fundação dos municípios e distritos.	226
Quadro 13: Situação geral dos núcleos urbanos [consolidação/fundação] servidos pela ferrovia entre o período de inauguração da estação ferroviária e 1957.	349

Lista de Tabelas

Tabela 1: Resumo da viação férrea do Brasil de 1854-1932.	84
Tabela 2: Resultados do número de impostações de automóveis no país de 1925-1929.	84
Tabela 3: Estatísticas da extensão total de quilômetros para as rodovias em tráfego no território nacional até metade do ano de 1925.	85
Tabela 4: Resumo do tráfego comercial aérea desde o início do referido no Brasil de 1927 a 1932.	85
Tabela 5: Resultados constantes no movimento geral da navegação em números ano 1839 – 1932.	85
Tabela 6: Troncos e ligações no Plano Geral de Viação Nacional de 1934.	89
Tabela 7: Rodovias do Plano Rodoviário Nacional de 1944.	92
Tabela 8: Classificação das estradas de rodagem no Plano Nacional de Viação de 1951.	98
Tabela 9: Extensão da malha ferroviária em trânsito no Brasil (1854-2015).	120
Tabela 10: Estatística geral do Ramal Formiga a Goyaz.	179
Tabela 11: Estatística geral do trecho Araguari a Roncador e ramal.	179
Tabela 12: Extensão em quilômetros dos trechos em tráfego, em construção, com estudos aprovados e o total por ano de conclusão da Companhia Estrada de Ferro Goyaz.	181
Tabela 13: Estatísticas dos serviços prestados da Companhia Estrada de Ferro Goyaz.	184
Tabela 14: Estatística geral de Araguari a Goyaz	189
Tabela 15: Estatística dos serviços prestados de Araguari a Goyaz.	190
Tabela 16: Principais produtos (em toneladas) transportados pela E.F.G. a partir de 1920 até 1953.	191
Tabela 17: Crescimento em quilômetros da linha ao longo dos anos de 1920 a 1962.	192
Tabela 18: Classe de indústrias instalados no estado de Goiás entre 1920 a 1980.	235

Lista de Gráficos

Gráfico 1: Propriedades e Administração das ferrovias no Brasil de 1920-1984.....	137
Gráfico 2: Crescimento populacional no Estado de Goiás de 1890 a 1980.	230
Gráfico 3: Crescimento populacional no trecho da EFG de 1890 a 1980.....	231
Gráfico 4: Comparação em porcentagem do crescimento populacional no Estado de Goiás e no trecho da EFG, de 1890 a 1980.....	231
Gráfico 5: Crescimento do número de estabelecimentos industriais em Goiás entre 1907 e 1980.	233
Gráfico 6: Número de operários empregados em Goiás entre 1907 e 1980	233
Gráfico 7: Comparação em porcentagem no número de indústrias instaladas no Estado de Goiás e no trecho da EFG, de 1900 a 1980.....	234
Gráfico 8: Crescimento do número de estabelecimentos agrícolas entre 1920 e 1980 no Estado de Goiás.....	236
Gráfico 9: Crescimento do número de estabelecimentos agrícolas entre 1920 e 1980 no Estado de Goiás.....	236
Gráfico 10: Comparação em porcentagem no número de estabelecimentos agrícolas instaladas no Estado de Goiás e no trecho da EFG., de 1920 a 1980.....	237
Gráfico 11: Classificação dos núcleos urbanos conforme transformação administrativa antes e após a chegada da EFG.....	239
Gráfico 12: Crescimento populacional da cidade de Ipameri entre 1890 a 1980. ...	243
Gráfico 13: Crescimento populacional da cidade de Catalão entre 1890 a 2000....	257
Gráfico 14: Crescimento populacional da cidade de Silvania entre 1920 a 2000....	267
Gráfico 15: Crescimento populacional da cidade de Anápolis entre 1890 a 2000 ..	270
Gráfico 24: Crescimento populacional da cidade de Anhanguera entre 1950 a 2000.	279
Gráfico 16: Crescimento populacional da cidade de Ipameri entre 1920 a 2000	286
Gráfico 18: Crescimento populacional da cidade de Cumari entre 1950 a 2000.....	295
Gráfico 19: Número de estabelecimentos industrias, comerciais e agrícolas na cidade de Cumari entre 1950 a 2000.....	295
Gráfico 27: Crescimento populacional da cidade de Utauí entre 1950 a 1980.	305
Gráfico 28: Número de estabelecimentos industriais, comerciais e agrícolas da cidade de Ouvidor entre 1950 a 1980.....	306

Gráfico 22: Crescimento populacional da cidade de Pires do Rio entre 1920 a 2000.	312
Gráfico 23: Crescimento populacional da cidade de Ouvidor entre 1950 a 1980....	319
Gráfico 24: Número de estabelecimentos industriais, comerciais e agrícolas da cidade de Ouvidor entre 1950 a 1980.....	319
Gráfico 25: Crescimento populacional da cidade de Vianópolis entre 1950 a 2000.	327
Gráfico 26: Crescimento populacional da cidade de Vianópolis entre 1950 a 2000.	327
Gráfico 27: Crescimento populacional da cidade de Leopoldo de Bulhões entre 1950 a 2000.	332
Gráfico 28: Número de Estabelecimentos industriais e agrícolas da cidade de Leopoldo de Bulhões entre 1950 a 2000.....	332
Gráfico 29: Crescimento populacional da cidade de Senador Canedo entre 1950 a 1980.	341

Lista de Siglas

ANTF – Associação Nacional dos Transportes Ferroviários
ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres
APO – Assessoria de Planejamento e Orçamento
C.E.R.F. – Comissão de Estradas de Rodagem Federais
CBTU – Companhia Brasileira de Trens Urbanos
CEFNOB – Companhia Estrada de Ferro Noroeste no Brasil
CMBEU – Comissão Mista Brasil – Estados Unidos
DAC – Departamento de Aeronáutica Civil
DNEF – Departamento Nacional de Estradas de Ferro
DNER – Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DNPVN – Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis
E.F.G. – Estrada de Ferro Goiás
FCA – Ferrovia Centro Atlântica
FIOL – Ferrovia de Integração Oeste-Leste
FNS – Ferrovia Norte-Sul
GEIPOT – Grupo Executivo para Integração da Política de Transportes
GESFRA – Grupo para Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
PAC – Programa de Aceleração do Crescimento
PGNV – Plano Geral de Viação Nacional
PGNV – Plano Geral de Viação Nacional
PNV – Plano Nacional de Viação
RFFSA – Rede Ferroviária Federal S.A.
SNV – Sistema Nacional de Viação
SFV – Subsistema Ferroviário Federal
SUNAMAM – Superintendência Nacional da Marinha Mercante
VFCO – Viação Férrea Centro-Oeste
VLi – Vale Logística

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	22
CAPÍTULO 1:Infraestrutura, Urbanização e cidades.....	43
1.1 Por dentro dos Planos Nacionais de Viação.....	53
1.2 Os Planos Nacionais de Viação aprovados.....	81
1.3 A periodização do sistema ferroviário brasileiro.....	116
1.4 Planos de viação e a construção territorial	149
CAPÍTULO 2:Estrada de Ferro Goiás: de vetor de penetração a vetor de conexão.....	157
2.1. Estrada de Ferro Goiás: um vetor de penetração e ocupação do território	165
2.2. O “fim” do processo de penetração.....	203
2.3. Problematização: a E.F.G. e sua trajetória	213
CAPÍTULO 3: Ferrovia e urbanização: de estações a núcleos urbanos	219
3.1. Onde nasce uma estação, cria-se uma cidade	238
3.2. Cidades pela E.F.G. [consolidação]:.....	242
i. Ipameri [Entre Rios]:	242
ii. Catalão	254
iii. Silvânia	263
iv. Anápolis	269
3.3. Cidades ferroviárias [fundação]	277
i. Anhanguera;	277
ii. Goiandira	284
iii. Cumari;	294
i. Urutaí;	301
ii. Pires do Rio;	306
iii. Ouvidor;	316
iv. Vianópolis;	322
v. Leopoldo de Bulhões;	328
vi. Senador Canedo;.....	335
vii. Bonfinópolis;	341
3.4. Urbanização orientada pela ferrovia: um traçado estruturante	344
CONSIDERAÇÕES FINAIS’	359
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	368

INTRODUÇÃO

A presente Tese em Arquitetura e Urbanismo busca compreender e analisar os processos urbanizadores a partir da Estrada de Ferro Goiás - E.F.G., que começou a ser implantada em 1909, saindo de Araguari, Minas Gerais, adentrando o estado de Goiás, promovendo a criação, transformação e expansão de várias cidades ao longo da linha férrea. Procura-se identificar, cartografar e distinguir os processos de urbanização impulsionados pelos trilhos, enquanto infraestrutura de penetração territorial. Diante disto, a pesquisa elenca e busca responder as seguintes questões: Como a Estrada de Ferro Goiás transformou as cidades por onde os trilhos passaram e quais foram os processos urbanizadores desencadeados, entre 1909 e 1957, quando da sua função enquanto objeto de penetração. Quais cidades já existiam, quais foram expandidas, transformadas e/ou criadas com o processo de implantação da Estrada de Ferro Goiás?

As respostas para essas perguntas, alcançadas ao final do trabalho, atingem o objetivo maior desta pesquisa que foi estudar as cidades, algumas nunca investigadas sob a ótica espacial, outras pouco exploradas, mas nunca ainda confrontadas a esse objeto técnico, vetor de transformação socioespacial e urbanização. Ainda, permitiu entender as políticas nacionais de implantação de infraestrutura ferroviária, aplicadas especificamente ao objeto, a Estrada de Ferro Goiás, com a função de penetração e exploração de territórios pouco adensados, pouco desenvolvidos e isolados geograficamente das regiões mais urbanizadas à época (faixa litorânea, Sudeste e Sul).

Segundo Santos (1997) a história da cidade pertence a todos e se liga às continuidades temporais, às evoluções e às relações das coisas, mas não há nada que não se desenvolva num quadro espacial. O espaço é testemunho da realização da história sendo a um só tempo passado, presente e futuro; logo a cidade é o produto do tempo e carrega o resultado das ações do homem sobre o espaço, num processo contínuo de inserção da sociedade por meio das formas-objetos que caracterizam o lugar em função da distribuição desses elementos – no caso, uma infraestrutura.

O espaço se faz visível por meio dos objetos reais-concretos. Os “objetos não mudam de lugar, mas mudam de função, de significação, de valor sistêmico” (Santos, 1997, p.79), alguns se sobrepõem, outros desaparecem e outros persistem. E é “o homem que anima as formas espaciais, atribuindo um conteúdo” (Santos, 1997, p.88). Assim, o ponto de partida é a sociedade humana realizando-se sobre a base

material que é o espaço e seu uso, o tempo e seu uso; a materialidade e suas diversas formas, as ações e suas diversas feições (Santos, 2013b, p.39).

Deste modo, o simples fato destes objetos existirem como matéria não basta; é necessária sua utilização, pois seu conteúdo é social. Um objeto tomado de sua realidade, do seu conteúdo social, carrega valor e significado. E, em decorrência desses processos de transformações socioespaciais é que se evidencia uma crescente reorganização e rediferenciação territorial em função da realocação das atividades e até mesmo da população (Limond, 2011).

Essas transformações acontecem em tempo e espaços distintos, impactando cada região e lugar de modo diferenciado, sobretudo, a partir das ações práticas espaciais de diferentes atores – públicos e/ou privados – que articulam em diferentes escalas novas formas de organização territorial, que conferem novas dimensões ao urbano e à urbanização (Limond, 2011).

Durante o século XIX, o mundo se deparou com uma profusão de transformações promovidas pela Revolução Industrial. As ferrovias, implantadas logo no início do século, foram protagonistas nesse contexto, e contribuíram para a emergência de formações socioespaciais bastante complexas (Vencovsky; 2006; Castillo, 2007). O emprego de novas técnicas, como a ferrovia e o telégrafo, segundo Vencovsky (2006), marcou o fim do isolamento de regiões e permitiu a aceleração do fluxo de pessoas e de bens materiais e imateriais. Alteraram profundamente as relações econômicas entre diferentes localidades, reduzindo drasticamente as distâncias, medidas em custo por tempo. “As ferrovias não só ligavam lugares ao mundo, como ligavam o mundo aos lugares” e isso se dava “através da troca de mercadores, de ideias, de informações, de normas e de experiências” (Vencovsky, 2006, p.7).

Neste sentido, as técnicas trazidas à tona pela Revolução Industrial podem ser consideradas a principal forma de relação entre o homem e a natureza, uma vez que a “sociedade opera no espaço geográfico, através de sistemas de transporte e comunicação, fazem-no de um ponto de vista do planejamento, mostrando os problemas eventuais ligados ao movimento das coisas e das ideias” (Santos, 1997, p.28). Por isso, tais técnicas de transporte e comunicação são ao mesmo tempo elementos que permitem explicar – fazer-se compreender – tanto a sociedade quanto os lugares geográficos e o território.

Segundo Santos (1997, p.181), “os objetos técnicos são susceptíveis de influenciar comportamentos e, desse modo, presidem a uma certa tipologia de relações, a começar pelas relações com o capital e o trabalho”. Assim, a organização das coisas e a lógica de distribuição dessas técnicas passam a ser um dado fundamental. A técnica não explica nada sozinha, mas sim a quantidade de capital circulante que é atrelada “a uma dada máquina ou conjunto de máquinas, ou a um escritório, ou a outra forma qualquer de atividade humana” (Santos, 2013b, p.59). Portanto, o estudo da técnica, nesta Tese, ultrapassa largamente, o dado puramente técnico. Exige a compreensão das áreas que expliquem como, em diferentes lugares, “técnicas ou conjuntos de técnicas atribuem resultados diferentes aos seus portadores, segundo combinações que extrapolam o processo direito da produção e permitem pensar num verdadeiro processo político da produção” (Santos, 2013b, p.59-60).

A implementação de infraestruturas de circulação, sejam elas ferroviárias, rodoviárias, aeroviárias e hidroviárias, constituem-se como uma das formas de apropriação do espaço, que se estabelece em diferentes escalas, mas, sobretudo, se integra ao espaço urbano. Por isso, torna-se um dos protagonistas nos processos de ocupação territorial e urbanização, agindo, ao mesmo tempo, como indutor de desenvolvimento, progresso e instrumento de modernização. O desenvolvimento é um processo que vai além da noção de crescimento, relativo ao aumento da eficácia do sistema social de produção, mas engloba “tanto a dinâmica temporal como elementos relacionados à diversificação produtiva - transformação industrial - e mudança tecnológica, satisfação das necessidades humanas elementares, ampliação das capacidades/liberdades e transformações sociopolíticas e demográficas” (Abdal, 2020, p.7).

Considerando isso, as técnicas, de um lado, dão-nos a possibilidade de empiricização do tempo e, de outro, a possibilidade de uma qualificação precisa da materialidade sobre a qual as sociedades humanas atuam. Essa empiricização pode ser, inclusive, a base de uma sistematização, solidária com as características de cada época. Logo, para dar conta do escrutínio da ação dos grupos sociais no espaço e da construção do espaço pelos grupos sociais é necessário considerar a correlação entre sujeitos e objetos de sua produção, através da investigação a partir de diversas fontes (Santos, 2020). Nesse sentido, o espaço e o objeto técnico são fontes como um

arquivo, um documento no acervo ou um registro histórico (Rolnik, 2012).

É nesse ponto que a Tese aqui se sustenta, na verbalização de um processo de ocupação do território do estado de Goiás pelos trilhos da Estrada de Ferro Goiás, os quais chegaram antes dos primeiros eixos rodoviários federais pavimentados, que só foram implantados a partir dos anos de 1940¹, impulsionados pela era rodoviarista e o início da decadência dos ramais ferroviários (Arrais; Castillo; Aurélio Neto, 2016). O trecho, embora pequeno em extensão², cerca de 478 km, provocou muitas mudanças no território goiano, como protagonista no processo de penetração e adensamento do território, ao longo da primeira metade do século XX, impactando na formação de uma importante linha de povoados, depois cidades, algumas estabelecidas e/ou transformadas a partir das estações, guardando características próprias em relação ao processo de ordenamento do território e sua urbanização.

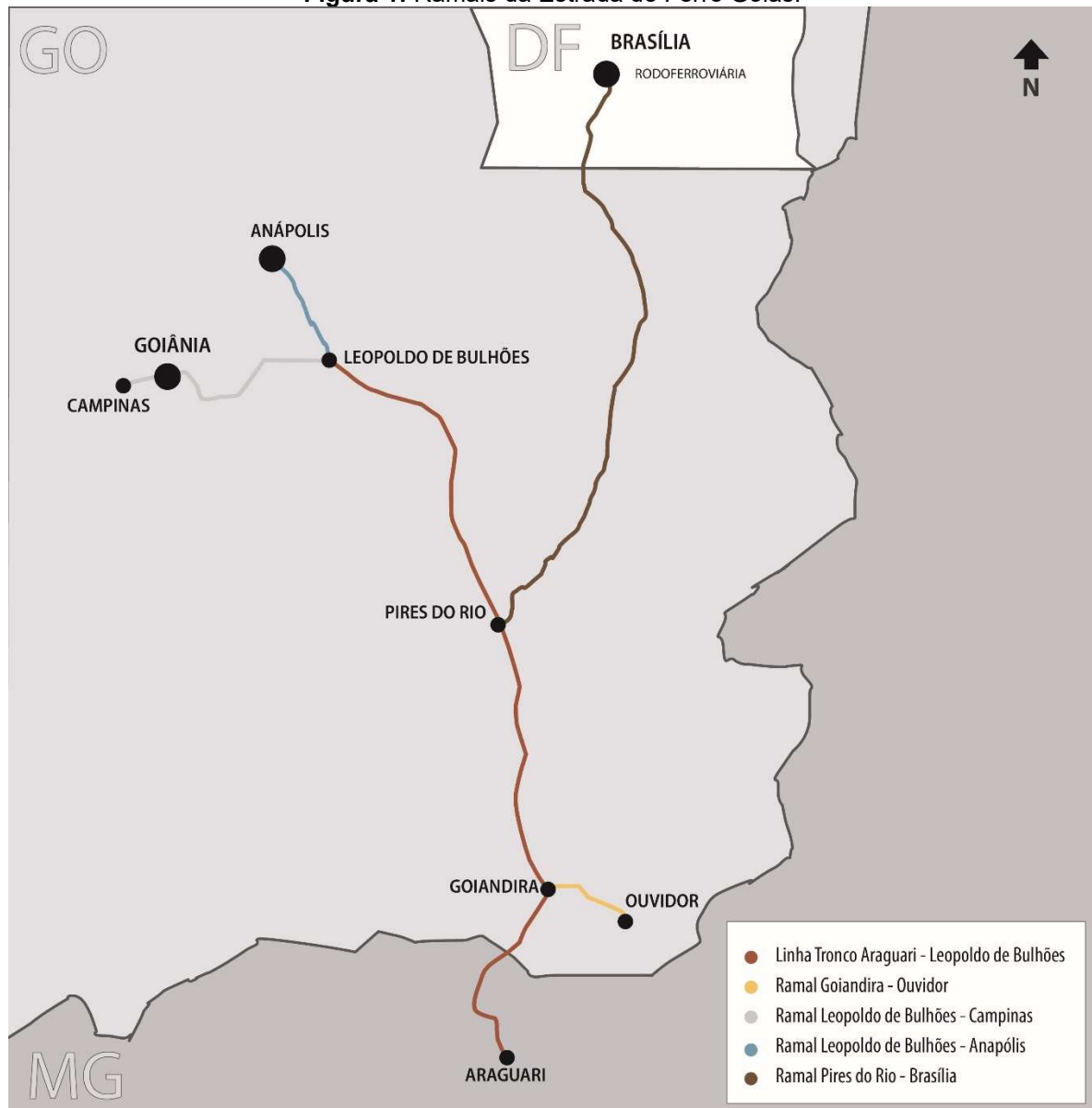
O período estudado tem início em 1909, quando de sua implantação em consonância com as políticas nacionais de viação, indo até 1957, ano no qual foi criada a Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA, simultaneamente a um período de fortes reformulações da E.F.G., com o processo de erradicação dos ramais antieconômicos e a rápida desaceleração do crescimento da linha.

Nesta delimitação temporal, vai se formar uma linha tronco entre Araguari e Leopoldo de Bulhões e mais três ramais (**figura 1**), sendo eles: 1º.) de Goiandira até Ouvidor; 2º.) de Leopoldo de Bulhões até Anápolis; e 3º.) terceiro de Leopoldo de Bulhões até Campinas (GO). No panorama geral de implantação da Estrada de Ferro Goiás, cabe ressaltar que o ramal Pires do Rio-Brasília foi construído nas décadas de 1960 e 1970 e inaugurado com a chegada do primeiro trem em 1968.

¹ Segundo o *Histórico das Rodovias Federais em Goiás* do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, publicado em 1984, no final da década de 1930 o sistema viário federal, no Estado, era constituído apenas pela Estrada de Ferro Goiás. A primeira rodovia construída com recursos federais pelo DNER, foi aberta nos primeiros anos na década de 1940, para fazer ligação da Estrada de Ferro Goiás com a província mineral de São José do Tocantins – hoje, Niquelândia. Ainda em 1940, foi iniciada a construção de outra rodovia federal, independente do Ministério de Viação e Obras Públicas, mas a partir do Ministério da Agricultura, para atender as necessidades da colônia agrícola de Ceres (antiga CANG – Colônia Agrícola Nacional de Goiás), ligando-a a Anápolis com aproveitamento, em parte, das rodovias municipais entre Anápolis e Jaraguá.

² Segundo a *Revista Ferroviária – Suplemento da Revista Ferroviária - Estradas de Ferro do Brasil 1960*, a linha alcançou em 1960 um total de 478 quilômetros em extensão, sendo que a partir de 1957 a Estrada de Ferro Goiás foi incorporada à Rede Ferroviária Federal – RFFSA - e conseqüentemente passou a compor a Viação Férrea Centro-Oeste – VFCO - que aglutinou as E.F.G., a Estrada de Ferro Bahia (EFB) e Minas e a Rede Mineira de Viação (RMV).

Figura 1: Ramais da Estrada de Ferro Goiás.



Fonte: Revista Ferroviária – Suplementos da Revista Ferroviária e Anuários da Revista Ferroviário de 1945, 1956, 1960, 1976 e 1978, Portal Viação Centro Oeste, Portal Estações Ferroviárias e DANTAS e MARINHO (2018), sem escala. Organização: Autora, 2021/2022/2025.

A primeira metade do século XX foi marcada pela expansão vertiginosa da E.F.G., dividida em dois grandes momentos. O primeiro, de 1909 até 1914, com o início da construção, entre Araguari-Roncador, e posterior paralisação até 1920. O segundo momento, de 1930 até 1957, que ocorre após o processo de falência da Companhia Estrada de Ferro Goiás e posterior encampamento pela União, onde são construídos os trechos de Pires do Rio a Leopoldo de Bulhões, de Leopoldo de Bulhões a Anápolis e Campinas e, por fim, de Goiandira a Ouidor.

A construção da Estrada de Ferro Goiás, saindo de Minas Gerais –

Araguari, sentido capital do estado – na época cidade de Goiás – impulsionou a ocupação e o crescimento da região, por seu caráter de penetração. Diferentemente de outras linhas férreas, sobretudo, aquelas que precederam a implantação do sistema ferroviário em todo o território do país e que acompanhavam, principalmente, a produção cafeeira. Cabe destacar, que no Brasil, são poucas as ferrovias de cunho estratégico com fins de povoamento ou para garantia de ocupação territorial, apesar da existência de vários Planos de Viação Geral (Ghirardello, 2002).

Ainda, até a data de implantação da linha, em 1909, a região tinha boa parte do território com baixo índice de urbanização e uma sociedade predominantemente agrária, dedicando-se à agropecuária, com baixa produtividade. Em síntese, tratava-se de uma região estagnada em função da falta de transporte moderno que possibilitasse o escoamento da produção regional para grandes mercados localizados em outros estados (Borges, 1990).

Nesse contexto, procura-se entender a urbanização enquanto um processo temporal de estruturação de um território e, simultaneamente, como resultante desse mesmo processo, que transcende as concepções da arquitetura e do urbanismo, alcançando e transformando as questões socioeconômicas (Limond, 2011). Assim, o objetivo é compreender a estruturação do território e o processo de urbanização sob uma perspectiva específica, que é o processo de implantação da Estrada de Ferro Goiás. Desse modo, espera-se alcançar o objetivo maior desta tese, que é o estudo de um conjunto de cidades, com características semelhantes e/ou distintas em seu processo de formação urbana, vinculadas aos trilhos, e que até hoje não foram objeto de estudos semelhantes.

As construções ferroviárias no Brasil ainda são pouco exploradas sob a ótica do processo de urbanização. Quando discutidas, geralmente refletem as vontades políticas, as intenções e estratégias econômicas, muitas vezes associadas ao discurso da modernidade e ao patrimônio arquitetônico ferroviário. No caso da Estrada de Ferro Goiás, essa abordagem é ainda mais evidente, pois os estudos existentes concentram-se majoritariamente no âmbito econômico e no processo de modernização do estado³.

³ Citam-se: a tese de doutorado de Paulo Borges Campos Júnior (2015): *A locomotiva nas fronteiras: o veículo das transformações em Goiás – 1930-1940*; o artigo de Luís Antônio Estevam e Paulo Borges Campos Jr, intitulado: *Caminho nos trilhos da ocupação econômica de Goiás* (2012); a tese de doutorado de Tereza Cristina P. Favaro (2015): *O Governo Mauro Borges (1961-1964): o Planejamento*

Nessa perspectiva se destaca a obra referência *O despertar dos dormentes* (1990), de Barsanufu G. Borges, que aborda a história da “Goiás” entre 1909 a 1922. É uma obra que apresenta uma seleção criteriosa de vários documentos que retratam Goiás a partir da implantação dos trilhos. Esta obra referenciou vários artigos publicados do *Seminário Ferrovia: 150 anos de arquitetura e história* (2004). Organizado por Gustavo Neiva Coelho, a publicação levanta a arquitetura das estações ferroviárias e o processo de construção. Ainda na obra, cabe ênfase para o texto *Arquitetura de Ipameri: resgate de uma memória*, escrito por Aroldo Márcio Ferreira, o qual explora o processo de urbanização e arquitetura nessa cidade goiana. Sobre a mesma cidade, Ipameri, Karla Guedes aborda, no texto intitulado: *A cidade e a ferrovia*, a chegada da estrada de ferro e a evolução do espaço urbano e as primeiras manifestações arquitetônicas na cidade. Igualmente importante, o texto de Cristina Baesse, *Estação ferroviária de Araguari: um ícone de transformação do modus vivendis de um povo através do tempo*, debate a transformação do povoado de Araguari com a chegada da ferrovia. Por fim, destaca-se o texto escrito por Gustavo Neiva intitulado: *Arquitetura da ferrovia em Goiás*, onde traz os exemplares de estações ferroviárias e seus detalhes construtivos.

Soma-se a esta referência, uma das publicações mais emblemáticas, a edição da *Revista UFG – Dossiê Ferrovia* (2011), com uma coleção de artigos e alguns desdobramentos de teses e dissertações. Com destaque para os textos intitulados: *Ruínas da Memória*, que apresenta um acervo fotográfico riquíssimo do patrimônio ferroviário, e *A ferrovia e o desenvolvimento do urbanismo e da arquitetura na região sudoeste do estado*, que retrata os momentos iniciais de implantação dos trilhos na região, ambos de autoria de Gustavo Neiva Coelho. Ainda, o Dossiê perfaz outros textos importantes, tais como: *Ferrovia e Modernidade*, autoria do Prof. Barsanufu Gomides Borges, o qual expõe um panorama geral das ferrovias no mundo, Brasil e em Goiás, apontando a importância da integração ferroviária do estado; *A estação: Portal do concreto e do imaginário*, de autoria de Aroldo Márcio Ferreira, que descreve a estação ferroviária em Pires do Rio; *A toponímia e a Estrada de Ferro de Goiás*, de autoria de Paola Santiago dos Santos Gonçalves, que faz uma análise das motivações das nomeações das estações da E.F.G.; *Mauro Borges e a Estrada de Ferro Goiás: o*

tecnocrático e os limites do personalismo populista; a tese de doutorado de Denis Castilho (2015): *Modernização territorial e redes técnicas em Goiás*; a tese de doutorado de Flávia Rezende Campos (2015): *A influência da ferrovia norte-sul no desenvolvimento regional do território goiano*.

homem certo para o lugar certo, de Tereza Cristina P. Favaro; e, por fim, *A importância da estrada de ferro para o Estado de Goiás*, de autoria de Hélio Suêvo Rodriguez, que analisa o impacto do transporte ferroviário goiano e a Ferrovia Norte-Sul, sob a ótica da expansão da economia local.

As publicações citadas, apresentam muitos textos desenvolvidos a partir de dissertações, teses e apresentações em seminários⁴. Desse meio, destacam-se os estudos que ganharam importância com a implantação da ferrovia nas cidades de Araguari⁵, Catalão⁶, Ipameri⁷, Pires do Rio⁸ e Anápolis⁹.

As abordagens que mais se aproximam da discussão aqui proposta são as apresentadas na dissertação de Aroldo Márcio Ferreira, de 1999, sobre a *Urbanização e Arquitetura na Região da Estrada de Ferro – E.F.G.: cidade de Pires do Rio*; a de Hilma Aparecida Brandão, sobre *Memórias de um tempo perdido: a Estrada de Ferro Goiás e a Cidade de Ipameri*, de 2005; os artigos produzidos por Denis Castilho, em 2016 e 2011, intitulados respectivamente: *A ferrovia em Goiás-Brasil e sua relação com o processo de urbanização na primeira metade do século XX* e *Os sentidos da modernização e as bases da formação territorial de Goiás*; o artigo de Rômulo H. R. Marinho e Dallys Dantas, intitulado *A formação da Estrada de Ferro Goiás e a*

⁴ Gustavo Neiva Coelho explora a arquitetura das estações ferroviárias da Goiás, no livro *Ferrovia 150 anos de arquitetura e história* (2004), de sua organização; Tese de Doutorado de Anna Eliza Finger, de 2013, intitulada: *Um século de estradas de ferro: arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957*, que analisa o patrimônio ferroviário brasileiro produzido no período, com enfoque na arquitetura dos edifícios.

⁵ Dissertação de Fábio de Macedo Tristão Barbosa (2008) intitulado: *Ferrovia e organização do espaço urbano em Araguari/MG (1896-1978)*; e livro escrito por Juscélia Abadia Peixoto e Aparecida da Glória Campos Vieira (2012): *A ferrovia em Araguari*; o artigo de autoria da arquiteta e urbanista Cristina Baesse que explorou a Estação Ferroviária de Araguari, um ícone de transformação do *modus vivendas* de um povo através dos tempos, publicado no livro *Ferrovia 150 anos de arquitetura e história* (2004)

⁶ Livro de Ivan Sant'Anna (2012), intitulado: *Herança de sangue um faroeste brasileiro*, capítulo: *A chegada do trem* (p.88-93).

⁷ Dissertação intitulada: *Memórias de um tempo perdido: a Estrada de Ferro Goiás e Cidade de Ipameri* (2005), de Hilma Aparecida Brandão (2008); e a obra de Beth Costa et al.: *Ipameri, berço da modernidade em Goiás* (2011); Aroldo Márcio Ferreira resgata a memória da arquitetura ferroviária em Ipameri, que também contribuiu com sua dissertação com o título *a Urbanização e Arquitetura na Região da Estrada de Ferro Goiás – E.F.Goiás: cidade de Pires do Rio*, defendida em 1999; o artigo publicado no livro *Ferrovia 150 anos de arquitetura e história* (2004) de autoria da Karla Guedes que explora a cidade de Ipameri e a ferrovia;

⁸ Dissertação de Aroldo Márcio Ferreira sobre a *Urbanização e Arquitetura na Região da Estrada de Ferro Goiás – E.F.G: cidade de Pires do Rio* (1999).

⁹ Livro de Juscelino Polonial (2011): *Anápolis nos tempos de ferrovia*; e dissertação de Lucas Gabriel Corrêa Vargas, intitulada: *Representações sociais do progresso: uma perspectiva a partir da chegada da estrada de ferro em Anápolis, GO* (2015).

urbanização no Sudeste Goiano na primeira metade do século XX, publicado em 2017; e, por fim, o artigo escrito por Romário Euzébio de Jesus, intitulado *A Estrada de Ferro e sua influência no surgimento de cidades e na economia regional do sudeste goiano*, de 2018. Todos exploram a construção das cidades sob a ótica do processo de urbanização com a chegada dos trilhos, os aspectos econômicos e a transformação da indústria no estado. Entretanto, destaca-se a ausência de estudos sobre as demais cidades e povoados, e, sobretudo, a análise em conjunto que possa revelar características importantes do processo de urbanização ao longo da extensão macroescalar da linha férrea.

As referências citadas destacam-se por se tratar predominantemente do sistema ferroviário em Goiás. Entretanto, cabe destacar outros estudos que igualmente se aproximam da discussão aqui proposta, mas que se referem a outras ferrovias, como a tese de doutorado de Nilson Ghirardello intitulada *À beira da linha. Formações urbanas da Noroeste paulista*, de 1999, a qual explora a construção da Companhia Estrada de Ferro Noroeste no Brasil – CEFNOB, uma linha de penetração que proporcionou a ocupação da região noroeste do estado paulista por meio de uma linha povoados, os quais se transformaram em cidades, estabelecidas a partir de estações. Nessa mesma linha de abordagem, destaque para a dissertação de mestrado de Paulo Passini Marques, intitulada *Técnica, modernização e produção do espaço: um estudo sobre o papel da estrada de ferro nas transformações sócio-espaciais da Zona Alta Sorocabana*, de 2009, onde aborda como estudo de caso a implantação ferroviária na Região da Alta Sorocabana por meio de análise dos processos de expansão espacial e o impacto no crescimento populacional, na divisão do trabalho e na formação e especialização de regiões.

Outro exemplo de interesse é a tese de Anna Eliza Finger (2013), intitulada *Um século de estradas de ferro: arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957*, que explora o desenvolvimento arquitetônico das ferrovias no Brasil ao longo de mais de um século. O estudo de Finger oferece uma visão ampla sobre a evolução das infraestruturas ferroviárias e seu impacto no espaço urbano e regional. Assim como o trabalho de Doralice Sátyro Maia (2014), *A Ferrovia nas cidades Bocas de Sertão: Alterações na Morfologia Urbana e no Território Brasileiro*, que analisa as transformações urbanas resultantes da presença ferroviária em áreas interioranas, ressaltando como as ferrovias influenciaram a formação das cidades e a organização

territorial. Ainda na linha de análise urbana, a dissertação de Gabriel Leopoldino Paulo de Medeiros (2011), *Caminhos que estruturam cidades*, trata das redes técnicas de transporte sobre trilhos e sua influência na conformação intraurbana de Natal entre 1881 e 1937, contribuindo para o entendimento das relações entre urbanização e transporte ferroviário.

No estudo sobre a ferrovia como agente de modernização, Maria da Graça Rodrigues Santos (1992), em *O Moderno Chega de Trem: um estudo sobre o impacto da ferrovia numa freguesia (1887-1926)*, investiga o impacto da ferrovia numa freguesia durante o período de 1887 a 1926, lançando luzes às mudanças sociais e espaciais trazidas pela chegada do trem. Da mesma forma, a dissertação de Samara Sayonara Cândida da Silva (2020), *Os vizinhos dos trilhos*, analisa os territórios marginais à via férrea no município de Natal (RN), aprofundando a discussão sobre os impactos locais da ferrovia nas dinâmicas urbanas.

Adicionalmente, destaca-se a dissertação de Ana Paula Wickert (2002), *Nos caminhos da ferrovia*, que examina a arquitetura ferroviária da linha Tronco Norte Gaúcha entre 1883 e 1920, e o estudo de Francisco Antônio Zorzo (2001), *Ferrovia e Rede Urbana na Bahia*, que investiga as cidades conectadas pela ferrovia no Recôncavo e Sudoeste Baiano entre 1870 e 1930, ambos demonstrando como as ferrovias moldaram a estrutura urbana em diferentes regiões do Brasil.

Dessa forma, a pesquisa se enquadra na lacuna de estudos mais generalistas e abrangentes de um todo (infraestrutura e território) e na ausência de uma abordagem que compreenda os processos de urbanização provocados com a passagem da linha férrea. Em sua história, a ferrovia criou, transformou e expandiu cidades, e quando de sua decadência, pautada por um processo de abandono, tornaram-se cicatrizes e fissuras do espaço, quando não camadas cobertas pelo novo, pelo mais atual. Por isso, propõe-se nesta tese resgatar do esquecimento aquilo que poderia fazer de nossa história outra história (Féres, 1992).

Não basta examinar os grandes objetos, por mais sedutora e instrutiva que seja a tarefa de trabalhar diretamente com eles, numa preocupação puramente empírica. É fundamental e indispensável inseri-los no movimento atual do mundo, escapando àquilo que Marx temia, isto é, o erro do século. Ou buscamos entender tudo, ou não entendemos nada. Ou enfrentamos o todo em que se incluem, ou os objetos nos escapam em seu entendimento. (SANTOS, 2013b, p.109-110).

Nessa perspectiva de Santos (2013b), cabe destacar que a intenção é

analisar a formação das cidades junto à Estrada de Ferro Goiás, não apenas aquelas criadas, mas todas que de alguma forma sofreram influência direta no processo de implantação dos trilhos. A intenção é analisar esse processo até a mudança no perfil do sistema ferroviário, apontados principalmente nos planos nacionais de viação, fato que antecede o processo de desestatização da linha. A E.F.G. passa ao longo dos anos de vetor de penetração para vetor de conexão, sendo utilizado exclusivamente para cargas, conectando a linha com outros eixos ferroviários e rodoviários do país.

Segundo Ghirardello (2002), a formação de cidades era de interesse das ferrovias, uma vez que o desempenho das linhas estava atrelado à transformação das estações em núcleos urbanos, gerando polos de escoamento da produção agrícola/industrial e também na movimentação de embarque e desembarque de passageiros. Para as cidades, a passagem da linha férrea era a segurança no momento de conexão com os grandes conglomerados consumidores, assim como produtores.

Desse modo, a pesquisa propõe demonstrar que a implantação da E.F.G. desencadeou processos de urbanização em grande parte das cidades por onde passou. O foco deteve-se à análise do caráter desses processos, visando identificar as características das ações e eventos relacionados à implantação e operação do sistema ferroviário, indo além da simples presença dos trilhos, locomotivas, vagões, galpões e estações. A partir dessa análise, foi possível identificar e distinguir resultados que, em alguns casos, são semelhantes, enquanto em outros se mostram completamente diferentes. Com isso, a tese cumpre seu propósito maior que é estudar as cidades ao longo da E.F.G., algumas nunca estudadas, outras pouco exploradas, mas nunca ainda confrontadas.

Para isso, foi necessário a elaboração de um roteiro que proporcionasse a extração de esclarecimentos sobre os períodos passados, buscando identificar na história elementos, conteúdos e amalgamas que retratassem o processo de organização espacial existente. Numa tentativa, conforme define Veyne (2014), de atribuir sentido ao tecido da história, que ele chama de trama, a qual pode ser definida como “uma fatia da vida que o historiador isolou, segundo sua conveniência, em que os fatos têm seus laços objetivos e sua importância relativa” (Veyne, 2014, p.42). Em outras palavras, trata-se de incorporar “vozes, pontos de vista, práticas e circunstâncias que falem não somente de fatos, nomes e documentos históricos

consagrados” (Castro *et al.*, 2020, p.60), mas também da ferrovia, das cidades e de personagens até então invisibilizados.

Dito isto, torna-se evidente que a técnica, por si só, não explica nada. O estudo da técnica requer ir além do dado puramente técnico, exigindo uma incursão mais profunda no arranjo físico dos objetos, seus usos, seus usuários e em seus lugares geográficos (Santos, 2013a).

Nessa perspectiva, como procedimento metodológico para a construção historiográfica deste objeto, caberá o levantamento bibliográfico, a pesquisa documental em acervo impresso e eletrônicos de instituições públicas e privados, documentos oficiais, mapas, aerofotografias e fotografias e periódicos. Para isso, os autores destacados anteriormente, foram fundamentais para a construção da narrativa dos fatos e eventos que antecederam e sucederam do processo da implantação da E.F.G., somado às publicações do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, intitulados: *I Centenário das ferrovias brasileiras*, publicado em 1954; e *Goiânia*, de 1954, e *Enciclopédia dos municípios brasileiros*, de 1958.

Ainda, acrescido a essas leituras, destacam-se os periódicos que revelam as transformações com a chegada dos trilhos, além das disputas políticas, os anseios da população, a dinâmica das práticas sociais e consequentemente as mudanças no perfil econômico, industrial e populacional. Nesse sentido, foram analisados os periódicos da *Revista Ferroviária*, no período de 1940 a 1992, com ênfase nos Anuários da *Revista Ferroviária*, que trazem publicações específicas sobre o setor ferroviário. Também foram utilizadas fontes oficiais, como os Relatórios das Estradas de Ferro do Brasil, elaborados pelo antigo Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF e pela RFFSA, os Relatórios da E.F.G., e a revista *O Ferroviário*. Esses documentos oferecem dados robustos sobre o sistema ferroviário brasileiro, contendo tabelas e relatórios detalhados sobre a situação financeira e administrativa das ferrovias.

Somados aos conteúdos impressos, os portais destinados exclusivamente às informações ferroviárias também contribuíram para a construção histórica, tais como: *Ministério dos Transportes*, *Agência Nacional de Transportes Terrestres*, *Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários*, *Inventariança da Extinta Rede Ferroviária Federal S.A.*, *Centro-Oeste (VFCO)*, *Estações Ferroviárias*, *Almanaque da RFFSA* e *Amantes da Ferrovia*.

Dito isto, e diante da preocupação em não parar na narrativa histórica, correndo o risco da análise superficial, numa abordagem pura dos fatos e eventos, foi necessária uma aproximação com outras ciências. Na tentativa de entender a respeito dos processos urbanizadores impulsionados pela técnica, no espaço e tempo, elegeu-se algumas categorias de análise, uma vez que segundo Santos (1997, p.34), “a eficácia de um objeto, como a ferrovia, está ligada diretamente à difusão heterogênea da maneira como se insere desigualmente na história, no território, no tempo e no espaço”. Sendo a Geografia a ciência que tem mais desenvolvido pesquisa e debate sobre o assunto, o apoio teórico foi baseado primordialmente nos ensaios clássicos desenvolvidos por Milton Santos¹⁰, juntamente com as reflexões de Roberto Lobato Corrêa¹¹, que dialogam com os textos da Ana Fani Alessandri Carlos¹².

O espaço, para Santos (1997), é a matriz sobre a qual esses objetos se arranjam, onde novas ações substituem as ações passadas e novas funções sobrepõem as originais. É um conjunto de sistemas de objetos e eventos, indissociáveis. O espaço “é sempre presente, é uma construção horizontal, uma situação única, observada num determinado momento, uma vez que os objetos não mudam de lugar, mas mudam de função, de significação e valor” (Santos, 1997, p.83).

Nesse sentido, Santos (1997) afirma que o espaço é formado pelos objetos, que são as hidrelétricas, fábricas, portos e ferrovias que conferem ao espaço o caráter técnico. Mas não são os objetos que determinam o espaço, é o espaço que determina o objeto técnico. “Cada objeto ou ação que se instala se insere num tecido preexistente e seu valor real é encontrado no funcionamento concreto do conjunto, o que implica inicialmente num processo de adaptação” (Santos, 1997, p.83), que depende das relações deste objeto com o lugar e a maneira como a sociedade o utiliza com o passar dos anos.

Essa situação leva a refletir sobre as técnicas enquanto objetos datados, que carregam uma medida do tempo, participam na produção da percepção do espaço e tempo, uma vez que numa mesma porção do território convivem objetos

¹⁰ Destaque para os textos: *A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção* (1997); *Espaço e Método* (2020); *Por uma Geografia Nova* (2012); *Técnica, espaço e tempo. Globalização e meio técnico-informacional* (2013); *A Urbanização Brasileira* (2013); e *O Espaço Dividido* (2018).

¹¹ Destaque para os textos: *Caminhos Paralelos e Entrecruzados* (2018); *O Espaço Urbano* (1993); *Rede Urbana* (1996); e *Região e Organização Espacial* (1986).

¹² Destaque para os textos: *Geografia Urbana Crítica* (2018); e *A produção do Espaço Urbano* (2020).

técnicos provenientes de outras épocas. Segundo Santos (2013b), a história da cidade é a história que se produz através do urbano por ela incorporado ou não; esse urbano que pode tardar a chegar, o que resulta em uma sucessão de eventos e releva a dinâmica dos processos de modernização, em tempos distintos a depender de cada cidade.

Ainda, segundo Santos (2013b) o que existe são modernizações sucessivas, que geram cidades com padrões de urbanização diferentes, se analisadas externamente, e quando vistas internamente, revelam padrões urbanos, formas de organização espacial, já que cada periodização reflete a inserção de formas diversas que seguem arrumações com distintas variações. Cabe destacar que para Santos (2013a, p.66) “a cidade é, ao mesmo tempo, uma região e um lugar, porque ela é uma totalidade, e suas partes dispõem de um movimento combinado, que é a lei do organismo urbano”. A união da cidade e o urbano periodizado pela técnica da E.F.G. pode, portanto, reconstruir os cenários de uma realidade que em parte se esvaiu, atualmente, nas cidades por onde os trilhos passaram.

O conjunto de transformações urbanas que se articulam no espaço como impressões morfológicas distintas e diversas são a realidade física e histórica da cidade. Os espaços urbanos, como lugares geográficos e tecnificados, possuem um caráter de mutabilidade impulsionado por diversos fatores, que podem ser compreendidos por meio da sobreposição corrente de usos e valores, por onde a sociedade se comunica mediante suas construções e formas.

Para Santos (1997) a principal forma de relação entre o homem e a natureza é a técnica, que é o meio pelo qual o homem se comunica, se locomove, produz e estabelece relações sociais e espaciais. A relevância dessa técnica, enquanto objeto físico-geográfico, sociográfico e socioterritorial, é expressa pela forma como é inserido na história, no território, no tempo e no espaço.

Por isso, entender os vários momentos de um objeto tecnificado é determinante para compreender as representações das sociedades que se estabeleceram e resultaram na atualidade. Dado isso, para o início da pesquisa sobre os processos urbanizadores impulsionados pela E.F.G. é necessário primeiramente compreender a construção desse objeto no território goiano. Consequentemente, as análises serão divididas em quatro momentos com o objetivo único de contextualizar os processos de urbanização provocados pela ferrovia, em diferentes escalas no

território, até a especificidade de cada cidade.

Sendo assim, a pesquisa no primeiro capítulo aprofundará os estudos por dentro dos Planos Nacionais de Viação, tanto aqueles que foram aprovados como aqueles que foram apenas propostos. Planos esses que se sucederam com alguma regularidade a partir da década de 1870, em sua maioria, dirigidos por engenheiros com “profunda fé na técnica e em sintonia com o progresso burguês e liberal da Europa que tentavam, às vezes com confiança até ingênua, mudar e desenvolver o seu país” (Ghirardello, 2002, p.19).

A intenção é compreender o contexto político, os discursos e as estratégias de implantação da malha ferroviária brasileira. Fato é que foram poucas as linhas que se desenvolveram com a estratégia de povoamento ou garantia de ocupação territorial (Ghirardello, 2002). O estudo aprofundado desse contexto permite entender como a E.F.G. passou de linha de penetração e ocupação do território, para linha de conexão, com sua extensão de linha quase toda substituída por outro eixo, paralelo, implantado nos anos pós-desestatização (1957), demonstrando, segundo Santos (2020), “como uma mesma variável muda de valor segundo o período histórico – sinônimo de áreas temporais de significação –, ou, ainda, de modos de produção e seus momentos” (Santos, 2020, p.13).

Ainda, nesse primeiro capítulo, a discussão é pautada sobre urbanização, infraestrutura e cidades como um processo desigual. A intenção é ir além do discurso de urbanização, atrelado puramente à Revolução Industrial e ao processo de modernização. O objetivo é discutir a implantação das infraestruturas, especialmente, de transporte no Brasil, que se diferencia dos países industrializados, onde na medida em que os transportes chegavam, as transformações econômicas ocorriam. E, mais, onde “nenhuma região foi totalmente negligenciada e os transportes modernos estenderam sua malha por todo o território realizando, assim, a integração do espaço nacional” (Santos, 2021, p.110) – em outras palavras: onde o trem passava, a arrancada industrial efetuava-se. Cenário este completamente diferente no Brasil, assim como em outros países em desenvolvimento, onde os transportes modernos, em particular o ferroviário, foram instalados em função das necessidades e da vontade dos países industrializados, via capital privado e, até mesmo, estatal. Logicamente, nessa conjuntura as cidades escolhidas participavam de alguma forma da economia mundial, servindo aos anseios dos países industrializados. Logo, a (des)organização

do espaço decorrente do processo de instalação do sistema ferroviário e desse raciocínio decorrente, se mostrou desprovido de qualquer racionalidade e sem qualquer tentativa de prover a modernidade de modo uniforme (Santos, 2021).

E, se a modernidade¹³ é a marca deste período histórico, influenciando a sociedade e igualmente os agentes e atores políticos, é importante entender o conceito e o processo de modernização no território goiano. E, nesse ponto, será importante compreender diferentes perspectivas acerca do termo *modernização* a partir de autores, tais como: Milton Santos (2018) e Roberto Lobato Corrêa (2018) para entender a produção da modernização, a espacialização e a expansão do território, ou seja, *por quem, pra quem e a que fim* – exercício este que contribuiu com a perspectiva política do processo de implantação da E.F.G., Inclui-se ainda os estudos sobre a modernidade na ótica do urbano, com destaque para aqueles realizados por David Harvey (1993), o qual defende a cidade como principal forma moderna; por Henri Lefebvre (1999), que levanta o urbano como um modo de vida que tende a se generalizar pelo mundo; e por Milton Santos (2013a, 2014, 2018, 2021), que trata das escalas da urbanização das cidades e regiões.

Aprofundar essa discussão pautada nos Planos Nacionais de Viação, permitiu entender a articulação e as dinâmicas no processo de transformação e produção do espaço nas cidades ligadas às infraestruturas. E, com essa leitura e discussão, foi possível entender o papel proposto e desempenhado pela E.F.G. na formação territorial em Goiás, sendo este o primeiro transporte moderno a adentrar as fronteiras do estado.

No segundo e terceiro capítulos, coube à pesquisa debruçar-se sobre o

¹³ Segundo Marshall Berman (1982) e Jacques Le Goff (1990), os conceitos de modernização e modernidade designam transformações profundas na relação do homem com a natureza — original ou já transformada — e nas relações sociais. Para Berman (1990), a modernização está associada aos processos econômicos e técnicos; o modernismo corresponde à expressão cultural desses processos; e a modernidade se manifesta como uma experiência compartilhada, marcada por rupturas, incertezas e promessas, vivida cotidianamente por homens e mulheres no mundo moderno. Le Goff (1990) distingue modernização como fenômeno técnico e econômico, enquanto a modernidade seria a consciência dessas transformações, refletida nos costumes, nas estéticas e nas mentalidades. Nesse sentido, a tese adota tais referenciais ao considerar que as ferrovias — e, especificamente, a Estrada de Ferro Goiás — operaram como elementos estruturantes da modernização territorial e, simultaneamente, como vetores da experiência da modernidade, ao transformar não apenas o espaço físico, mas também os modos de vida, as temporalidades e os imaginários urbanos. No contexto latino-americano, essa modernidade frequentemente se impôs como projeto político e ideológico de transformação, em que as ideias e representações de futuro muitas vezes antecederam a concretização das infraestruturas e das condições materiais, resultando em um descompasso temporal entre a modernidade desejada e a modernização efetiva.

processo de implantação e pós-implantação, respectivamente, da E.F.G. O intuito foi revelar o espaço que se criou com a chegada dos trilhos nas cidades por meio da cartografia. O trem, nesse momento, passou a marcar o tempo e a dinâmica de muitas cidades, dado que os trilhos instauraram novas conexões até então de difícil acesso. Nesse cenário, as cidades que já existiam se modernizaram, enquanto nos espaços vazios, em função da necessidade de abastecimento, surgiram novos núcleos. Pequenos assentamentos que em pouco tempo se transformaram em entrepostos comerciais, como o caso de Goiandira, Pires do Rio e Vianópolis (Coelho, 2011). E para entender a complexidade funcional de um centro urbano foi necessário deter-se às múltiplas possibilidades que cada localização ofereceu para a implantação de atividades econômicas, favorecidas estas pelas diversas redes de circulação (Corrêa, 2018), algo sucedâneo ao processo de produção do espaço urbano.

George Bertrand (2004), nessa direção, propõe um método de análise que envolve pensar de uma forma integrada – a *noção de escala* –, o que implica situar os elementos numa dupla perspectiva do tempo e do espaço, uma vez que para cada ação existem indícios de manifestações e de extinção de determinados elementos. Em comum, Ribeiro *et al.* (2002) propõem a *cartografia* que vai além da função como instrumento isolado com imagens. Uma ferramenta analítica que sustenta a memória dos outros enquanto prática, que passa pela identificação dos usos e das funções do espaço, e identifique o usável, as tentativas, a plástica, a organização e a acomodação, que se manifesta por meio da sincronia do tempo-espaço. Trata-se de uma *cartografia da ação*, a qual reflete a apropriação do espaço como um território usado e reutilizado. Por fim, considera-se a *taxonomia* que implica em pensar o processo-chave que irá definir uma dinâmica em comum, através do conhecimento das identidades e diferenças, a ser revelado por comparação e ordenamento.

Nessa linha de raciocínio Santos (2013) e Corrêa (2018) propõem uma reflexão que permite pensar em níveis sobre as relações entre diferenciação socioespacial e as cidades, ou seja, como o urbano pode ser geograficamente analisado, como a estratégia de compreensão do real pode ser representada pela cartografia (Corrêa, 2018).

O primeiro nível seria o da *urbanização*, isto é, as bases e as formas de concentração de população em torno de atividades industriais, comerciais e de serviços. As consequências desse processo levam à identificação da forma das

idades e a qualificação das mesmas, que estão associadas a interpretação relativo à gênese e aos desdobramentos do processo de chegada da estrada de ferro naquele território.

Esse momento permitirá vislumbrar aquilo que Milton Santos chama de “fervilhamento urbano”, onde uma grande diversidade de situações provoca a urbanização de maneira mais rápida. “Nascem pequenas cidades, redes tradicionais se desmantelam e novas regiões se elaboram” (Santos, 2021, p.114), num dinamismo em função do esforço em face do processo de modernização e industrialização de forma não homogênea e da própria desarticulação anterior da economia (Santos, 2021).

O segundo nível diz respeito à consideração do urbano na escala da *rede urbana*, ou seja, o conjunto funcionalmente articulado de cidades (Corrêa, 2018). Nesse momento, para diferenciar as cidades na rede serão adotados três linhas: 1.) a origem, que inclui o contexto econômico, político e os agentes sociais das criações urbanas; 2.) o tamanho, de acordo com número de habitantes e alguns agregados econômicos, tais como receita de comércio e serviços e renda de seus habitantes; e 3.) suas funções, para as quais a localização desempenha no espaço um papel importante, fator que caracteriza as cidades em monofuncionais ou polifuncionais, a depender das diferentes funções – industrial, comercial, portuária e etc. (Corrêa, 2018).

O terceiro nível se refere ao *espaço urbano* ou *espaço intraurbano*, contemplado pelo plano da cidade e pelo uso da terra. Nesse momento, cabe destacar o desafio e a complexidade de reconstituir os traçados iniciais das cidades perpassada pela linha férrea. Esse processo foi feito a partir das plantas mais recentes e o suporte de bancos de dados geográficos, como o do Exército Brasileiro e do IBGE – Atlas Nacional; de relatos de memorialistas; de fotografias e informações técnicas das Prefeituras. A tempo, no terceiro momento foram exploradas as contradições do processo de urbanização e os processos desiguais de formação das cidades ao longo do eixo ferroviário.

Por fim, o quarto e último capítulo será destinado às considerações finais. A intenção neste ponto é poder desvelar os caminhos do processo de urbanização no território a partir do vetor da E.F.G., respondendo às questões elencadas ao longo do trabalho. Entendendo que a modernização e, conseqüentemente, a urbanização no

território é ditada pela política (Castilho, 2014) e os instrumentos que possibilitam as ações e eventos passam obrigatoriamente pela técnica, sendo a E.F.G. um desses objetos-técnicos, aqui foi possível responder como esse processo afetou a linha de cidades que se formou seguindo os trilhos, mais precisamente a partir das intenções políticas expressas nos planos nacionais de viação e nos discursos locais. O intuito aqui foi entender este arranjo e identificar no território como a modernização e urbanização podem ser pensados como um processo, que forma espaços ora privilegiados ora desfavorecidos, mas todos de alguma forma sintomas dessa dinâmica. A atenção aqui volta-se às cidades, considerando a necessidade de diferenciar a densidade ou agressividade das ações geradas pela infraestrutura ferroviária em cada lugar e como a mesma transformou o território.

PLANOS DE VIAÇÃO

"Subordinem-se todos os projetos ao plano geral, para que os esforços de cada um não possam isolar-se e todos tendam para um fim uniforme, para que as forças sociais não se fatiguem e para que o princípio civilizador circule sem interrupção por todo o corpo político, como o sangue por nossas artérias".

(Do discurso de Cristiano Benedito Otoni, ao inaugurar, na presença do Imperador, em 29 de março de 1858, o primeiro trecho da E.F. D. Pedro II, hoje Central do Brasil).



CAPÍTULO 1

Infraestrutura, urbanização e cidades

Entre as possíveis histórias da cidade e do urbano, segundo Santos (2013) estaria a história das atividades que na cidade se realizam, da socialização na cidade, da socialização pela cidade, dos transportes, da propriedade, da especulação, da habitação, do urbanismo, da centralidade. O conjunto dessas histórias revela o processo de urbanização das cidades, que se produz através do urbano que é incorporado ou não; desse urbano que chega imediato ou tardiamente, dessas transformações que modificam e tendem à modernidade.

O estudo das cidades, a história do urbano, exige o entendimento e domínio da divisão do tempo em períodos e a noção de espaço. Santos (2013b, p.67) define períodos como “pedaços de tempo submetidos à mesma lei histórica, com a manutenção das estruturas”. Estas, por sua vez, são responsáveis por definir as relações e proporções de objetos prevalentes ao longo de um certo pedaço de tempo. Já o espaço, para o autor, é um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações. Em outras palavras, em qualquer que seja a fração do espaço, cada variável revela uma técnica ou um conjunto de técnicas particulares (Santos, 2013, p.56-57). E, por isso, a técnica é uma categoria analítica interna da associação destes sistemas de ações e se mostra um elemento fundamental na explicação do espaço.

Desta forma, a técnica constitui um dos elementos de explicação da sociedade e de cada um dos lugares. Essas técnicas podem se constituir de diversas formas no lugar, como por exemplo: isoladamente como técnica dominante, caso dos lugares que se especializam num determinado seguimento produtivo; ou em conjunto, onde as técnicas atuam sincrônica ou anacronicamente, caso de lugares que apresentam uma diversidade produtiva, caracterizada por uma sobreposição de tecnologias novas e ultrapassadas. Assim, a posição relativa de cada lugar é dada, em grande parte, em função das técnicas de que é portador.

Para um estudo mais totalizador, levando-se em conta a técnica como elemento analítico, é necessário incorporar ao estudo algumas considerações: as técnicas devem ser analisadas conjuntamente com outros elementos do espaço, pois, isoladamente elas nada explicam (Santos, 1997; 2013). Para uma investigação mais completa da formação do espaço, levando-se em conta a técnica como um dos elementos definidores, há que se levar em conta vários outros elementos e fatores que, direta ou indiretamente, se imbricam com as técnicas do lugar, como por

exemplo: as formas organizativas do trabalho, as relações políticas, o contexto econômico (nas diversas escalas) do lugar, sua história etc. Acrescenta-se a eles as relações sociais, as quais são elementos fundamentais para o estudo das técnicas na formação espacial, caso contrário não haveria diferenciação entre os diversos lugares onde técnicas ou conjunto de técnicas semelhantes atuam. “Cada lugar é uma combinação de técnicas qualitativamente diferentes, individualmente dotadas de um tempo específico, daí as diferenças dos lugares” (Santos, 1997, p.14).

Portanto, para uma análise mais abrangente é fundamental observar a importância da imbricação dos vários elementos que constituem o objeto de estudo.

Nunca nos devemos esquecer de que o que tornam mensuráveis, ou, em todo caso, significativas as variáveis de análise, não é o seu valor absoluto, o que, de resto, aliás, elas – as técnicas – não têm. O seu valor é sempre relativo e surge no interior do sistema em que se encontra e em relação com as demais variáveis presentes. (Santos, 1994, p.31).

Outro fator que se deve levar em consideração na análise, é a relação de fluxo entre os diferentes lugares, já que a economia moderna não comporta nenhum tipo de isolamento. Deste modo, as infraestruturas de circulação e de informação ganham suma importância, criando uma relação de interdependência entre os lugares, fato que se torna fundamental na compreensão dos espaços. A composição histórica do lugar é outro aspecto importante de análise, em que diversos componentes do espaço, como a paisagem, por exemplo, se revelam resultantes da acumulação, sobreposição e sucessão de diversas camadas no decorrer do tempo.

Assim, o espaço funciona de forma sincrônica, constituindo-se de elementos diacrônicos. Para exemplificar esta análise, Milton Santos (1994) faz, citando Eugênio Coseriu, uma comparação entre a linguagem e o espaço, em que a primeira é formada de palavras, expressões, frases que datam de diferentes momentos da história, mas que não impedem a sincronia da linguagem no momento atual. O espaço, da mesma forma, abriga diversas formas criadas no decorrer de sua história, que se sobrepõem e se sucedem, mas que se constituem numa unidade sincrônica. O espaço é, portanto, o resultado das interações de diversas combinações entre vários fatores – humanos e naturais. E o resultado destas combinações é o espaço produzido, mercadorizado segundo as exigências de um modo de produção dominante, numa formação econômica e social historicamente determinada.

Em síntese, a principal forma de relação entre o homem e o meio, é dada pela técnica (Santos, 1997, p.25). Essa por sua vez é “um conjunto de meios

instrumentais e sociais, com os quais o homem realiza sua vida, produz e, ao mesmo tempo, cria espaço” (Santos, 1997, p.25). A técnica é um traço de união entre o espaço e o tempo, pois de “um lado, dão-nos a possibilidade e empiricização do tempo e, de outro lado, a possibilidade de qualificação precisa da materialidade sobre a qual as sociedades trabalha (Santos, 1997, p.44).

Neste âmbito, as cidades são, ao mesmo tempo, um lugar, sendo lugar entendido como aquele que “atribui às técnicas o princípio de realidade histórica, relativizando o seu uso, integrando-as num conjunto de vida, retirando-as de sua abstração empírica e lhes atribuindo efetividade histórica” (Santos, 1997, p. 48). Por isso, os lugares modificam as técnicas, redefinindo seu valor quando inserido num tecido preexistente e, ao mesmo tempo, modificando os valores existentes daquele lugar.

A implementação de infraestruturas, tais como ferroviárias, rodoviárias, aeroviárias e hidroviárias constituem-se como uma das formas de apropriação do espaço. Pode se estabelecer em diferentes escalas, mas sobretudo se integra ao espaço urbano e é um dos protagonistas nos processos de urbanização, sendo ao mesmo tempo indutor de desenvolvimento e progresso como instrumento de modernização, e objeto de investimento para a qualidade de vida em virtude do acúmulo de riquezas proporcionado pelo progresso e desenvolvimento.

Nesse sentido, Paul Singer (2017) observa que “não há dúvida de que o desenvolvimento é também um processo de integração nacional” (Singer, 2017, p. 16), evidenciando sua vinculação à dinâmica econômica. No entanto, Gómez (2017) ressalta que o conceito de desenvolvimento, tal como formulado pelos economistas clássicos, era frequentemente confundido com o crescimento da produção, como um processo espontâneo e contínuo. Esse entendimento é fortemente observado no apogeu das metrópoles industriais, especialmente até o início do século XX, onde o crescimento da riqueza era considerado um atributo intrínseco do capitalismo, relegando o desenvolvimento a um plano secundário, muitas vezes desprovido de políticas estruturadas (Gómez, 2002).

Ainda de acordo com Singer (2017), o desenvolvimento econômico deve ser compreendido como um processo histórico de transformação profunda, que distingue qualitativamente a sociedade colonial da sociedade industrial. A economia colonial se caracterizava por uma segmentação regional e por uma forte dependência

da metrópole, sem estabelecer relações significativas entre suas partes internas. Nessa configuração, não havia divisão inter-regional do trabalho — predominava uma lógica niveladora e de isolamento econômico. Em contrapartida, a economia industrial passou a operar segundo um princípio de diferenciação, promovendo a concentração espacial da indústria e a especialização da agricultura, o que resultou em uma articulação mais intensa entre o campo e a cidade, reconfigurando a organização do território nacional.

Essa transição envolveu mudanças não apenas quantitativas, mas estruturais. Singer (2017) destaca que cada formação econômica é caracterizada por um conjunto de relações sociais que se estabelecem entre os indivíduos enquanto participantes da produção. Na sociedade colonial, a divisão do trabalho era incipiente, restrita a uma separação entre atividades físicas e espirituais. Já na sociedade industrial, essa divisão se complexifica: múltiplas especializações passam a compor o processo produtivo, ampliadas pelo avanço técnico e pelo aperfeiçoamento dos meios materiais de produção. O desenvolvimento, portanto, deve ser lido como uma reconfiguração global das estruturas sociais, e não apenas como um aumento da produtividade. Nas palavras de Singer (2017, p. 19), o desenvolvimento é “um processo histórico cuja dimensão propriamente econômica consiste numa completa transformação da estrutura de produção existente” e, por isso, não pode ser compreendido unicamente a partir de variáveis econômicas, exigindo uma abordagem mais ampla que considere suas implicações sociais, políticas e territoriais.

Alinhado a esse entendimento, Alexandre Abdal (2020) propõe uma leitura ampliada do conceito de desenvolvimento, afirmando que ele vai além da noção de crescimento econômico, uma vez que envolve “tanto a dinâmica temporal como elementos relacionados à diversificação produtiva (transformação industrial) e mudança tecnológica, satisfação das necessidades humanas elementares, ampliação das capacidades/liberdades e transformações sociopolíticas e demográficas” (Abdal, 2020, p. 7). Essa concepção evidencia o caráter multidimensional do desenvolvimento, compreendido como um processo sistêmico que articula variáveis técnicas, econômicas, sociais e políticas.

Dentro dessa abordagem, o papel das infraestruturas revela-se ainda mais central, uma vez que elas conformam materialmente o território, operando como redes que articulam espaços, conectam fluxos e organizam as formas de ocupação e

circulação. Tais redes, visíveis ou invisíveis, integradas ou fragmentadas, distribuem-se de maneira desigual, tanto em termos técnicos quanto sociais. O conceito de rede, nesse sentido, pode ser mobilizado a partir de distintas disciplinas. Na geografia, Milton Santos (1997) define as redes como infraestruturas que viabilizam o transporte de matéria, energia e informação, inscritas no território por meio de seus pontos de acesso, arcos de transmissão e nós de bifurcação¹⁴. Já na perspectiva sociológica, conforme Gobbo (2016, apud Tavares, 2020), a rede é entendida como uma estrutura de interdependência, composta por conexões — sejam elas abertas ou fechadas, densas ou difusas — que organizam o fluxo contínuo entre os elementos de um sistema, com diferentes graus de centralidade e coesão.

Nessa perspectiva, o sistema de infraestrutura assume protagonismo no processo de desenvolvimento e na configuração do território, ao materializar obras que se articulam em redes técnicas, as quais podem ou não ser integradas, visíveis, ou invisíveis, e que se distribuem de maneira desigual no espaço. Complementando esse entendimento, Castells (2021) concebe a rede como a articulação entre espaços e territórios a partir de uma lógica funcionalista que visa organizar fluxos — de pessoas, bens, capitais e informações — de forma integrada, baseada em decisões políticas e técnicas que, inevitavelmente, estão impregnadas por relações de poder. Castells afirma que a sociedade contemporânea está estruturada em torno de fluxos: de capital, de informação, de tecnologia, de interação organizacional e de símbolos. Esses fluxos não são meros componentes do sistema social, mas constituem sua base estruturante. São eles que expressam os processos dominantes da vida econômica, política e cultural. O suporte material desses processos é formado por um conjunto de elementos que permitem a sua articulação em tempo simultâneo, moldando o que o autor denomina de "espaço de fluxos" — uma nova forma espacial das práticas sociais contemporâneas. Esse espaço se organiza por meio de trocas intencionais, recorrentes e programadas entre pontos fisicamente desarticulados, mantidos por atores sociais inseridos em estruturas econômicas, políticas e simbólicas. As práticas sociais dominantes, por sua vez, estão embutidas nas estruturas sociais dominantes,

¹⁴ Castells também entende rede como um espaço de fluxos constituído de nós (centros de importantes funções estratégicas) e centros de comunicação. Para ele, o espaço de fluxos não é desprovido de lugar, embora sua estrutura lógica o seja. Alguns lugares são nós ou centros das redes, isto é, a localização de funções estrategicamente importantes que constroem uma série de atividades e organizações locais em torno de uma função chave na rede.

ou seja, nos procedimentos, organizações e instituições cuja lógica interna exerce papel estratégico na configuração dessas práticas e da consciência social.

Sob esse mesmo enfoque interdisciplinar, a geografia entende as redes como toda infraestrutura que permite o transporte de matéria, energia, informação, inscrita no território e caracterizada por meio de seus pontos de acesso, terminais, arcos de transmissão, nós de bifurcação ou comunicação (Santos, 1997). Da sociologia, podemos entender que a premissa vem do seu caráter de interdependência, em função da presença de nós e arcos de conexões que possibilitam o fluxo contínuo, mesmo que sejam abertas, fechadas, densas ou difusas, com conexões fortes ou fracas, com maior ou menor grau de centralidade (Gobbo, 2016, *apud* Tavares, 2020).

Nesta tese, a análise da técnica como elemento central na relação entre homem e meio destaca o papel das estradas de ferro como catalisadores de profundas mudanças espaciais e econômicas, especialmente nas cidades. Como afirma Santos (1997, p.148) “a história das técnicas é, realmente, a história da convergência dos momentos e a partir da estrada de ferro esse processo de unificação marcha a galope”. O emprego de novas técnicas no século XIX, como a ferrovia e o telégrafo, segundo Vencosvsky (2006), marcou o fim do isolamento de regiões e permitiu a aceleração do fluxo de pessoas e de bens materiais e imateriais. “As ferrovias não só ligavam lugares ao mundo, como ligavam o mundo aos lugares” e isso se dava “através da troca de mercadores, de ideias, de informações, de normas e de experiências” (Vencosvsky, 2006, p.7).

As estradas de ferro, por todos os lugares em que passaram, apareceram como um dos maiores símbolos de progresso, civilização, modernização e transformação das cidades. As ferrovias funcionavam como um estímulo ao processo de aglomeração urbana, pois convergiam para si vias comerciais, potencializavam o intercâmbio de mercadorias, estimulavam a diferenciação da economia, promoviam a especialização da produção, permitiam o deslocamento das pessoas e da mão-de-obra.

Do ponto de vista da sua história global, a criação do sistema ferroviário no século XIX e sua expansão pelo mundo representou uma grande conquista tecnológica. A grande realização resolveu “um problema crucial da humanidade, a falta de meios de transporte e comunicação rápidos e eficientes” (Borges, 2011, p.27).

Em território terrestre, substituiu as carruagens e o uso das forças vitais pela força mecânica e impulsionou radicalmente o transporte de carga e passageiros.

A implantação do sistema ferroviário simbolizou o progresso e o desenvolvimento de nações, tornando-se um instrumento determinante para a expansão econômica, que permitiu modificar o espaço, encurtar o tempo e conectar regiões e lugares. Sem dúvida, os caminhos de ferro impulsionaram um acelerado movimento modernizador e civilizador, “isto é, as vias férreas expandiram-se a serviço da hegemonia política das grandes potências e da acumulação capitalista” (Borges, 2011, p. 28). As construções ferroviárias desse período consumiram investimentos de capitais nunca vistos antes, resultando na acumulação de recursos em larga escala, especialmente na Inglaterra, gerando excedentes para aplicações no exterior. Reflexo da redução dos custos de circulação e da conquista de novos espaços.

O surgimento da ferrovia foi tão marcante que alguns autores, como Silva (1949, p. 71, apud Vencosvsky, 2006, p. 8), ao criarem uma periodização dos transportes, dividiram a história em eras antes e depois das ferrovias, classificando o período anterior como primitivo e limitado aos percursos navegáveis. A ferrovia, ao integrar territórios e encurtar os tempos de viagem, representou uma revolução nos transportes. No entanto, apesar de sua abrangência global, sua implantação e evolução ocorreram de forma desigual.

No Brasil, o interesse pelas ferrovias foi precoce, ainda na primeira metade do século XIX, quando o sistema ainda engatinhava em países desenvolvidos. Mas, foi a cultura do café o vetor que impulsionou a instalação das primeiras linhas, como parte do processo de modernização da produção, que vislumbrava a expansão do mercado internacional e enfrentava os desafios de ocupar áreas novas para produção, distantes dos portos marítimos.

No contexto da indústria cafeeira, a implantação das estradas de ferro impulsionou uma rápida especialização dos territórios, articulando-se diretamente com a consolidação do complexo econômico do café. A intensificação dos fluxos de transporte e o consequente aumento do intercâmbio de produtos fizeram com que as grandes fazendas deixassem, progressivamente, de produzir tudo o que necessitavam para sua própria reprodução. Esse reordenamento produtivo, impulsionado pela nova dinâmica da circulação, favoreceu a especialização de outras regiões em diferentes atividades, como a agricultura de alimentos, a indústria, o

comércio e diversos serviços complementares. Segundo Semeghini (1991, p.110), a ferrovia,

[...]potencializando o intercâmbio de mercadorias, permitiu a diferenciação interna da economia cafeeira e a especialização produtiva, isso acelerou o fim dos grandes latifúndios tradicionais e o surgimento de verdadeiras empresas agrícolas do café. A ferrovia facilitou também o deslocamento da mão-de-obra, requisito essencial na formação do mercado de trabalho” (Semeghini, 1991, p.110).

As linhas então passaram a carregar a promessa de modernização e de progresso, não apenas no segmento de transportes, mas na economia, na dimensão social, no rearranjo da força de trabalho, no surgimento e desenvolvimento de cidades (Spagnollo, 2022).

Os caminhos de ferro pareciam chegar em boa hora para um país com uma grande extensão territorial que, até meados do século XIX, possuía uma intensa rede urbana na costa, em oposição aos grandes vazios da área central. A necessidade da exploração ferroviária, para proteger os interesses nacionais, era evidente. Isolado do interior e da região das fronteiras, que incentivasse a produção agrícola, poderia atuar como um poderoso sistema de defesa e garantia do território. (Wickert, 2003, p. 27)

Contudo, o que se observa é que vários troncos ferroviários alcançaram pontos distintos no país; entretanto, a concretização da modernidade alcançou graus diferentes. Como afirma Santos (2013, p.89),

[...] na verdade, não há uma só modernidade; existem modernidades em sucessão, que formam e desmancham períodos, [...]o que existe são modernizações sucessivas, que de um lado nos dão, vistas de fora, gerações de cidades, padrões de urbanização e, vistas de dentro, padrões urbanos, formas de organização espacial, já que cada periodização, trazendo formas próprias de arrumação das variáveis, permite reconhecer um processo histórico mais geral, seja onde estivermos.

As diferenças nas taxas de urbanização entre as várias regiões brasileiras estão intrinsecamente ligadas à forma como a divisão do trabalho se estruturou em cada uma delas, ou seja, em como foram impactadas pela divisão inter-regional do trabalho (Santos, 2013b, p. 131). A condição pré-existente de cada região influenciou de modo significativo os caminhos da urbanização. Quando houve intensificação desse fenômeno, algumas áreas já possuíam um povoamento antigo e eram servidas por infraestruturas ultrapassadas, que refletiam as demandas de um período anterior e não atendiam às vocações e necessidades da modernidade.

A introdução de novos sistemas técnicos altera profundamente o conteúdo das cidades locais, que deixam de ser as “cidades dos notáveis” para se tornarem “cidades econômicas”. Nas antigas cidades dos notáveis, as figuras de destaque eram

o padre, o tabelião, a professora primária, o juiz, o promotor e o telegrafista. Com o avanço dos sistemas técnicos, essas cidades passam a exigir novas figuras, como o agrônomo – antes restrito às capitais –, o veterinário, o bancário, o piloto agrícola, o especialista em adubos e os responsáveis pelos comércios especializados, que são agora essenciais para a economia local (Santos, 2013b, p.140).

Nesse contexto, Milton Santos (2013b) afirma que a cidade entra em um novo tempo, no qual coexistem as “formas criadas” e as “formas criadoras”. De um lado, temos as *formas criadas*, estruturas herdadas do passado, que se impõem e, de certo modo, submetem o presente; e, de outro, as *formas criadoras*, que exercem uma influência ativa sobre a configuração do futuro. Este é um dos grandes desafios no estudo da história urbana e da história da cidade: reconhecer que as formas criadas no passado não são elementos passivos, mas ativos na construção do presente e do futuro. A história da cidade é, portanto, a história de suas formas, que, longe de serem estáticas, desempenham um papel crucial na dinâmica atual e não devem ser ignoradas em nossas análises (Santos, 2013b, p.89).

A partir das transformações promovidas pelas ferrovias nas cidades e do papel das técnicas na organização espacial e econômica dos territórios, emergiu a necessidade de um planejamento estratégico para consolidar e expandir essa infraestrutura. Nesse contexto, foram desenvolvidos os Planos Nacionais de Viação, implementados logo no início da expansão ferroviária no Brasil (1935). Esses planos tinham como objetivo orientar a construção e a conexão de redes ferroviárias, promovendo uma integração mais eficiente entre regiões e incentivando a integração territorial.

Com as ferrovias, um exemplo emblemático de “formas criadoras”, transformações significativas ocorreram nas cidades e na organização espacial e econômica dos territórios. A ferrovia, ao introduzir novos fluxos de pessoas, mercadorias e informações, impulsionou a especialização econômica e a urbanização, moldando novas centralidades, estabelecendo novos eixos e corredores de ocupação e contribuindo para a expansão de áreas anteriormente isoladas. Esse impacto evidenciou a necessidade de um planejamento estratégico que integrasse as diferentes regiões do país, consolidando e ampliando a infraestrutura de transportes.

Os Planos Nacionais de Viação surgiram com o propósito de orientar a construção e a conexão de redes ferroviárias, promovendo uma integração mais

eficiente entre as regiões e incentivando a coesão territorial. Com tais planos, buscava-se articular o sistema ferroviário para atender tanto às demandas locais de urbanização quanto aos interesses nacionais de progresso e segurança territorial.

A infraestrutura ferroviária, que já vinha desempenhando um papel de modernização e impulsionando a especialização econômica de diversas áreas, passou a ser planejada com uma visão de longo prazo, buscando estimular o fluxo contínuo de pessoas, bens e informações entre diferentes regiões. Essa visão integradora pretendia reduzir as disparidades regionais, promovendo o desenvolvimento e a urbanização de localidades afastadas dos grandes centros, possibilitando a criação de novos polos de crescimento e reduzindo a dependência das áreas mais consolidadas.

Assim, os Planos Nacionais de Viação foram uma resposta às novas dinâmicas territoriais e urbanas trazidas pela ferrovia. Ao promover a integração de diferentes regiões e estimular o fluxo contínuo de pessoas e bens, esses planos pretendiam reduzir as disparidades regionais, fomentando o desenvolvimento de áreas afastadas dos grandes centros e possibilitando a criação de novos polos de crescimento, o que reduzia a dependência das regiões mais consolidadas.

Essa nova lógica territorial impulsionada pela ferrovia exigiu não apenas investimentos em infraestrutura, mas também a formulação de diretrizes mais robustas e articuladas, capazes de orientar a expansão e a integração do sistema de transportes

em nível nacional. É nesse contexto que se insere a concepção dos Planos Nacionais de Viação, como instrumentos de planejamento voltados à organização racional e estratégica da malha viária do país.

1.1 Por dentro dos Planos Nacionais de Viação.

Um Plano Nacional de Viação (PNV) tem como objetivo definir diretrizes para o melhor aproveitamento dos recursos disponíveis, em consonância com as políticas nacionais de desenvolvimento, segurança e integração nacional. Tem que ser capaz de alinhar os campos econômico, político, socioeconômico e militar, com previsão de metas em níveis federais, estaduais e municipais, com prazos definidos e recursos empenhados (Conselho Nacional de Transporte, 1974). Em síntese, é um conjunto de princípios e normas fundamentais aplicáveis ao Sistema Nacional de

Viação¹⁵, que é constituído pela infraestrutura física e operacional dos vários modos de transporte de pessoas e bens, sob jurisdição dos diferentes entes da federação (Brasil, Lei nº 12.379, 2011).

A definição citada é uma concepção atual de Plano Nacional de Viação presente na Constituição Nacional de 1988, nem sempre adotada ao longo do tempo. Na verdade, o conceito evoluiu em consonância com a política de transportes adotada de cada época, revelando, contudo, sempre um sentido de aprimoramento e de pragmatismo, cada vez mais acentuado de um plano para outro.

Conforme define o Conselho Nacional de Transporte (Conselho Nacional de Transporte, 1974), os planos em geral podem ser classificados, segundo sua racionalidade, em três categorias: ocasional, empírico e científico. O plano ocasional é caracterizado pela descontinuidade e pela forma eventual como os problemas são tratados. De acordo com essa tipologia, os planos elaborados durante o período Colonial, no Império (1822–1889) e até o fim da Primeira República (1930) carregam essa marca da eventualidade, sendo desprovidos de continuidade e sistematização. O plano empírico, por sua vez, apesar de contar com alguma ação governamental, ainda é limitado a objetivos predeterminados ou restrito a recursos previamente reservados, voltando-se a realizações específicas. Enquadram-se nessa categoria o Plano Nacional de Viação de 1934 e os subsequentes até 1967. Por fim, o plano científico distingue-se pela existência de princípios e normas fundamentais, metas físicas claramente estabelecidas, prazos definidos e previsão de recursos financeiros específicos. Essa tipologia contempla, ainda, a adoção de instrumentos eficazes de controle, registro e análise para o acompanhamento contínuo do plano, permitindo reformulações e a elaboração de versões subsequentes. Nessa classificação, enquadra-se o Plano Nacional de Viação de 1973¹⁶, que previa a integração entre as diversas modalidades de transporte e a coordenação em escalas federais, estaduais e municipais, além do estabelecimento de critérios e diretrizes, da priorização dos

¹⁵ Aprovado em 2011, por meio da Lei nº 12.379, o Sistema Nacional de Viação brasileiro é formado por toda a estrutura física e operacional para o transporte de pessoas e bens. Tem como objetivo contribuir para a integração nacional e o desenvolvimento social e econômico do país, por meio da oferta de uma malha viária adequada, capaz de garantir o transporte de pessoas e bens com segurança, confiabilidade e menor custo total. Nesse sentido a composição do SNV resulta da integração dos subsistemas federal (SFVs), estaduais (SEVs) e municipais (SMVs) de viação, bem como dos modais rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroviário. O SNV depende da integração desses três subsistemas que possuem escalas e atribuições diferentes.

¹⁶ Revogado em 2011 e substituído pelo Sistema Nacional de Viação.

investimentos e da identificação dos principais problemas operacionais dos serviços de transporte.

Em matéria de transporte, o Brasil, durante o período Colonial, vivenciou três longos séculos de muita precariedade e má estruturação em função tanto dos obstáculos naturais, advindos das condições topográficas adversas, como do desinteresse dos agentes públicos e privados em estabelecer um sistema viário efetivo (Grandi, 2022).

Segundo o Conselho Nacional de Transporte (Conselho Nacional de Transporte, 1974), o país apresentava uma rudimentar navegação marítima, que permitia a comunicação entre os núcleos de povoação na faixa litorânea ocupada e alguns pontos com o exterior. A comunicação do interior do país com o litoral, dispunha de vereda do gado ou da tropa, do simples caminho em terra por onde passava o carro de boi, caminhos esses que foram importantes para formar uma rede para as tropas, com origem na atividade pastoril e correlatas (Matos, 2004, p.54).

A rede de caminhos terrestres criada durante este período é resultado da busca por metais preciosos, com a descoberta das jazidas de ouro e pedras nas regiões de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. Os esforços de penetração pelo extenso território definiram rotas e possibilitaram o aperfeiçoamento dos materiais de transporte e impulsionaram o povoamento dessas regiões e, ao mesmo tempo, “forneceu estímulo aos sertanistas em sua tarefa de definir os melhores cursos d’água, os trechos mais facilmente navegáveis, como os trajetos curtos e menos acidentados por terra entre serras e frondosas florestas” (Grandi, 2022, p.104).

O que se verificou durante boa parte desse período é que “a administração colonial demonstrou pouco interesse pela abertura de caminhos interligando as várias partes do Brasil interior ou mesmo pondo-as em contato com o litoral” (Matos, 2004, p.54). A verdade é, que imperava, durante esse período, uma política de sentido proibicionista, que barrava abertura de caminhos e determinava o fechamento dos poucos existentes sobre a justificativa de se evitar o contrabando, principalmente em áreas de mineração. O objetivo era aumentar a fiscalização sobre a cobrança do “quinto real”, principalmente na região das Minas onde tornou-se obrigatório o deslocamento através das “Estradas Reais”, controladas pela Coroa. Fato esse que resultou em prejuízo e atraso nas comunicações e desenvolvimento do país, que engendrou “um movo de vida próprio da sociedade colonial do interior do Brasil,

distanciada dos acontecimentos nacionais e do que se passava na Metrópole” (Fernandes, 2006, p.37).

Por isso, a viação brasileira durante quase todo o período Colonial se caracterizou por ter sido essencialmente resultante das necessidades daqueles que se aventuravam em busca de pedras preciosas ou no transporte de gado, do que propriamente de planos previamente elaborados ou traçados. Diferentemente da maioria dos países da Europa e dos Estados Unidos da América, que antes da implantação da era ferroviária¹⁷, “desenvolveram a navegação interior e construíram rede extensa de estradas de rodagem, com leito empedrado” (Conselho Nacional de Transporte, 1974, p.35). No Brasil, não houve uma Era da navegação fluvial ou das estradas de rodagem anterior ao aparecimento do sistema ferroviário.

A questão da articulação territorial ganhou importância apenas durante o século XIX com a abertura dos portos¹⁸ brasileiros, em 1808¹⁹, ao comércio exterior e o escoamento da produção agrícola excedente – principalmente do café, que se expandia pelo interior, já que o ouro e a cana-de-açúcar eram exportados pelos caminhos existentes. Soma-se a esse fato a proclamação da Independência em 1822²⁰, que proporcionou um novo ritmo de progresso. Logo, iniciou-se os processos

¹⁷ Segundo Finger (2013), Vasquez (2007) e Silva (2006) em termos cronológicos, um tipo de transporte familiar ao das ferrovias é encontrado desde o ano de 1550, antes mesmo da Era Ferroviária no mundo. Silva (2006) menciona ilustrações no século XVI que mostram a locomoção de vagões carregados de minério, na região da Alsácia e na Europa Central, vagões, rodas e trilhos de madeira. Vasquez (2007) menciona a publicação de ilustrações em 1535 onde furgões deslizavam sobre tábuas de madeira na Alemanha. Com a Revolução Industrial, a invenção da máquina à vapor e o aumento da produção e melhoria da qualidade do ferro, os trilhos de madeira começaram a ser substituídos por trilhos de ferro.

¹⁸ A abertura dos portos se deu por meio da assinatura da *Carta Régia de Abertura dos Portos do Brasil*. Tal decreto estabelecia que fossem admissíveis nas alfândegas do Brasil todos os gêneros, fazendas e mercadorias, transportadas em navios da Coroa ou em navios estrangeiros, estabelecendo a taxa alfandegária de 16% para as mercadorias portuguesas e de 24% para os produtos estrangeiros. A assinatura coincide com a chegada da Corte Portuguesa no Brasil, a qual desejava um porto na costa de Santa Catarina ou em outro local a fim de obter exclusividade e privilégios econômicos. A instalação da Corte Portuguesa no Rio de Janeiro desencadeou transformações fulcrais para o desenvolvimento do país através de instituições governamentais, como a fundação do Banco do Brasil, Casa da Moeda, Biblioteca Real, Academia de Belas Artes, Imprensa Real, entre outros, e o mais importante: a elevação do Brasil ao *status* de Reino, através do decreto assinado por Dom João, em 1815, que colocou o país em condição de igualdade com a antiga metrópole – Portugal. (Barros e Júnior, 2023).

¹⁹ Carta Régia de 28 de janeiro de 1808.

²⁰ Segundo Finger (2013, p.38-39) até 1822 o Brasil foi colônia de Portugal e em meados do século XIX estava ainda em processo de consolidação da ocupação de seu território, vivendo em estado de permanente alerta quanto a possíveis invasões estrangeiras e conflitos, tanto internos, quanto com países vizinhos – também recém-independentes. O enfraquecimento de Portugal e Espanha durante as Guerras Napoleônicas resultaram no processo de independência de suas colônias. Em 1809, a Bolívia começou a lutar pela sua independência. Em 1810, as províncias do antigo Vice-Reino do Prata (hoje território argentino) também tentaram a independência através do que ficou conhecida como

de emancipação política e econômica do país, em decorrência, principalmente, da transferência da Corte Portuguesa para cidade do Rio de Janeiro (1808), que possibilitou o acesso as grandes conquistas mundiais da técnica, a expansão do comércio, da indústria, da agricultura, da pecuária e, sobretudo, aos avanços nos meios de transporte e comunicações (Brasil, 1952).

Com o intuito de modernização do Brasil, em 29 de agosto de 1828, D. Pedro I sancionou a Lei que estabelecia regras para a construção das obras públicas relacionadas à navegação dos rios, à abertura de canais, à edificação de estradas, portos, calçadas ou aquedutos; obras que poderiam ser empreendidas por empresários nacionais ou estrangeiros, associados a companhias ou ao Estado. Antecedendo o que viriam a ser os primeiros Planos de Viação²¹, lançando assim as primeiras ideias relativas a um planejamento para autorização e execução de obras públicas para constituir uma rede de viação. Segundo a referida Lei:

Art. 2º - Todas as obras especificadas no artigo antecedente, que forem pertencentes á provincia capital do Imperio, ou a mais de uma provincia, serão promovidas pelo Ministro e Secretario de Estado dos Negocios do Imperio; as que forem privativas de uma só provincia, pelos seus Presidentes em Conselho; e as que forem do termo de alguma cidade, ou vida, pelas respectivas Camaras Municipaes. (Brasil, 1928, s/p).

Art. 3º - Logo que alguma das sobreditas obras fôr projectada, as autoridades, a que competir promover-as, farão levantar a sua planta e plano, e orçar a sua despeza por engenheiros, ou pessoas inteligentes, na falta destes. (Brasil, 1928, s/p).

Art. 4º - A planta, e orçamento da despeza da obra, se affixarão nos lugares publicos mais vizinhos della, por um a seis mezes; convidando-se os cidadãos a fazerem as observações, e reclamações, que convierem. (Brasil, 1928, s/p).

Art. 5º - Aprovado o plano de alguma das referidas obras, immediatamente

Revolução de Maio. Em 1811, foi declarada a independência do Paraguai em relação à Espanha e também a Buenos Aires. Em 1822 foi a vez das colônias portuguesas, com a independência do Brasil e do Maranhão e Grão-Pará, então unificadas. Em 1828, a Província Cisplatina conseguiu sua independência em relação ao Brasil com a criação da República do Uruguai, e, em 1853, toda a antiga colônia espanhola tornou-se independente, sendo constituída a República Federal da Argentina (ratificada por todas as províncias do antigo Vice-Reino do Prata, menos Buenos Aires, que até 1859 manteve-se independente). Mas durante todo o século XIX o panorama político da América do Sul foi caracterizado por países relativamente fracos e que buscavam se autoafirmar externamente, disputando com países vizinhos a posse sobre parcelas do território e definição de suas fronteiras. Internamente tentavam manter a unidade e conter os conflitos em que estavam imersos, por vezes de caráter separatista e relacionados a interesses divergentes das elites dominantes.

²¹ Segundo Fernandes (2006, p.47) desde os tempos do regente Feijó (1831-1837), o governo geral já externava preocupação com a integração das diversas povoações no território brasileiro. Apesar de a primeira manifestação oficial sobre a necessidade de Plano de Viação ter sido encaminhado ao Imperador pelo engenheiro Cristiano Otoni, na inauguração, em 1858, do primeiro trecho da Estrada de Ferro Dom Pedro II, já em 1838 o conselheiro José Silvestre Rebelo apresentou o que se pode denominar de uma primeira tentativa oficial de solucionar a questão da viação nacional.

será a sua construção offerecida a empzezarios por via de editaes publicos; e havendo concurrentes, se dará a preferênciã a quem offerecer maiores vantagens. (Brasil, 1928, s/p).

Esses artigos revelam uma tentativa inicial do Estado imperial de estruturar um sistema de planejamento para obras públicas, estabelecendo uma divisão de responsabilidades entre os entes federativos — Império, províncias e municípios — e prevendo mecanismos de participação social e concorrência pública. Ainda que incipiente, a norma já previa etapas importantes do ciclo de planejamento: elaboração de planta e orçamento, consulta pública, análise técnica e contratação de execução, demonstrando uma clara preocupação em ordenar racionalmente o território com apoio do capital privado.

Poucos anos depois, em 1832, durante o Período Regencial (1831–1840), outro decreto — de 23 de outubro daquele ano — foi publicado, dispondo sobre a navegação dos rios Doce e Jequitinhonha, a abertura de estradas e a reparação das existentes entre a Província de Minas Gerais e as da Bahia e Espírito Santo. Reforçava-se, nesse documento, a ideia de planejamento territorial articulado, antecipando, mais uma vez, os princípios que posteriormente embasariam os Planos Nacionais de Viação:

Art. 5º O Presidente em Conselho da respectiva Provincia fica autorizado a mandar levantar no mais curto prazo a planta das estradas, que se dirigem á beira-mar, ouvindo as Camaras do territorio, sobre as que são indispensaveis ao commercio da Provincia para serem preferidas na reparação, assim como das novas julgadas necessarias ao commodo dos povos. (Brasil, 1832, s/p)

Art. 6º As plantas ou planos das estradas, rios, e canaes, depois de haverem sido revistos pelos respectivos Presidentes em Conselho, subrião á aprovação do Governo, e obtendo-a serão entregues áquella companhia, com quem se houver contractado, sendo com tudo permittido ás companhias representar ao Governo sobre qualquer melhoramento, que na execução possa occorrer. (Brasil, 1832, s/p)

Essa legislação reforça a ideia de um planejamento atribuindo às autoridades provinciais o papel de identificar, planejar e priorizar as obras de infraestrutura mais relevantes para o comércio. Ao mesmo tempo, evidencia-se a intenção de integrar o setor privado à execução das obras, estabelecendo contratos e permitindo intervenções por parte das companhias envolvidas.

Os efeitos desses decretos-leis foram limitados em termos de execução prática, mas, apesar da ausência de consolidação imediata de uma rede nacional de viação, é possível identificar, desde então, uma preocupação explícita com a estruturação de um sistema viário planejado e conectado. Essa preocupação era

baseada na integração entre os cursos d'água já existentes e a abertura de novas conexões terrestres — diretrizes que seriam formalizadas décadas depois nos Planos Nacionais de Viação (Finger, 2013).

Todavia, os planos só saíam do papel muitos anos depois e a infraestrutura viária terrestre no país só melhoraria em termos mais contundentes com o início da implantação do transporte ferroviário. Feito este que ganhou força em 1835 quando publicada a primeira lei destinada às estradas de ferro, sob o comando do Regente Diogo Antônio Feijó²², o Decreto de nº 101, de 31 de outubro de 1835²³. Conhecido como “Lei Feijó”, autorizava o Governo a conceder a uma ou mais Companhias que fizessem uma estrada de ferro da Capital do Rio de Janeiro para as de Minas Gerais (Ouro Preto), Rio Grande do Sul (Porto Alegre), e Bahia (Salvador), carta de privilégios exclusivos por 40 anos para o uso de carros de transporte de gêneros e passageiros.

Em pouco tempo, a primeira concessão para estrada de ferro foi decretada, em 29 de outubro de 1838²⁴, que aprovava diferentes artigos da Resolução da Assembleia Provincial de São Paulo, que concedia privilégio exclusivo para a construção de uma estrada de ferro a Aguiar Viúva, Filhos e Companhia, Plat e Reid, para ligar a vila de Santos às vilas de Campinas e Piracicaba, até chegar a Itu ou Porto Feliz.

Nesse mesmo ano, o engenheiro José Silvestre Rebello (1777-1844) apresentou um plano para construção de três estradas reais que, partindo da Capital do Império (Rio de Janeiro) até atingir o Sudoeste, Noroeste e o Norte do País. Considerada por muitos (Conselho Nacional de Transporte, 1974; Finger, 2013; Bernardo Freitas, 2010; Grandi, 2022) como o primeiro plano de viação, intitulado “Plano Rebello” (**Figura 2**). Reconstituído pelo Ministério dos Transporte (Conselho Nacional de Transporte, 1974), a proposta articula uma grande via de circulação das cidades situadas junto à costa, portanto uma linha paralela ao litoral, partindo do Rio

²² Para alguns historiadores, como José do Nascimento Brito (1961) e Guilherme Grandi (2022), a Lei Feijó indicava a intenção do governo de enviar tropas de uma maneira mais ágil e eficiente ao Rio Grande do Sul, a fim de debelar a Revolução Farroupilha que naquela época havia eclodido.

²³ O Decreto-lei é comumente chamado de “Plano diário” e atribuído ao regente Diogo Antônio Feijó, mas na verdade a proposta foi inicialmente apresentada pelos deputados B. P. de Vasconcellos, Manoel Paranhos da Silva Veloso e J. F. de Figueiredo Rocha, em 02 de outubro de 1835, na Assembleia Geral Legislativa.

²⁴ Lei aprovada na Assembleia Legislativa de São Paulo nº.51, de 18 de março de 1836, substituída pela Lei nº. 115, de 30 de março de 1838.

de Janeiro, subindo na direção noroeste, passando próximo a várias capitais, e inflectindo para noroeste, no Rio Grande do Norte, para alcançar Belém do Pará. No sentido sul, a extensão da via dirigia-se a Porto Alegre. E, por fim, uma via ao centro do país, que cruzaria Barbacena (MG), passando por Goiás (GO) e Cuiabá (MT) e com destino final em Vila Bela da Santíssima Trindade (MT, divisa com Bolívia).

Figura 2: Plano Rebello 1838.



Fonte: Brasil (1974) e Portugal e Silva (2020). Org. autor (2024).

Para a época, a ideia de Rebello era inexecutável e irreal, mas ainda assim, uma ideia embrionária de um plano viário para o país, o qual retratou, de certo modo, a desarticulação existente entre as capitais de Províncias e a ausência de franjas de penetração para as cidades do interior. Mesmo utópico, foi a primeira grande contribuição para a articulação e integração do território nacional a partir de uma infraestrutura de circulação terrestre.

Cabe destacar que em 1859, Cristiano Benedito Ottoni (1811-1896) influenciado pelo cargo que ocupava de Presidente da Companhia da Estrada de Ferro de D. Pedro II, publicou o livro “O Futuro das Estradas de Ferro no Brasil”, onde indicava critérios gerais para se formatar um plano de viação. Para o engenheiro, capitão-tenente da Marinha, era premente definir à época as grandes linhas (eixos), “e não traça-las; bem conheço que essas extensas artérias não podem sem grandes estudos ser descriptas com exactidão” (Ottoni, 1859, p.10).

A preocupação de Ottoni não foi sistematizada, tão pouco mapeada, mas de forma geral apresentou algumas características que deveriam sugerir novos caminhos, tais como: uma linha que atravessasse a Serra do Mar, ligando centros de produção agrícola aos portos do litoral; linhas a partir dos portos a regiões salubres e férteis do interior para colonização; ligações entre o Rio de Janeiro às Províncias de 1ª Ordem²⁵; ligações entre as províncias; ligações por caminhos interiores a Buenos Aires, Paraguai; e, por fim, ligações dos tributários do Rio da Prata com a do Amazonas.

As intenções de Ottoni, não podem ser chamadas de plano, muito menos de ferroviário, mas como ele mesmo intitulava são diretrizes para “uma rede brasileira de comunicações a vapor” (Ottoni, 1859, p.10),

“[...] seria um grande meio de regularisar as concessões, de estradas de ferro e tornar proveitosos os auxílios do Estado, definir desde já as grandes linhas que um dia devem compor a nossa rede, e recursar com firmeza os auxílios do Thesouro a todas aquellas que não reunirem estas duas recomendações, 1ª ter em si mesmas elementos de prosperidade, 2ª entroncar-se facilmente em alguma das grandes linhas, fazendo parte do plano geral”. (Ottoni, 1859, p.10)

Retomando, após o Plano Rebelo²⁶, sucederam-se mais de trinta anos até que o engenheiro militar Eduardo José de Moraes (1830-1895) publicou em 1869 um estudo intitulado “Navegação Interior do Brasil”²⁷, que de um modo geral apresentava

²⁵ As províncias, até o fim do Império em 1889, eram classificadas de primeira e segunda importância, embora de forma não oficial. As províncias que poderiam ser rotuladas de primeira ordem ou grandeza no início do Império, eram dez, a saber: Pará, Maranhão, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro, São Paulo, Rio Grande do Sul, Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás.

²⁶ Cabe destacar que no livro do Conselho Nacional de Transporte (Brasil, 1974) não consta o contexto específico dessa proposta. O texto aborda o plano como uma ideia e o descreve como “uma primeira contribuição teórica para a execução de uma política viária de integração nacional” (Brasil, 1974, p.37). Ainda esclarece a função/cargo de José Silvestre Rebelo, em certo momento sendo declarado engenheiro, em outro como conselheiro.

²⁷ Segundo Fernandes (2006) e Matos (2004), em 1866 o Rio Amazonas foi aberto à navegação internacional, processo que facilitou a exploração das riquezas naturais daquela região ao estrangeiro,

sistemas fluviais e ferroviários. Moraes, que era engenheiro militar, enfatizava a importância da defesa das fronteiras do país por meio da integração do território como uma estratégia militar. No caso de haver uma guerra, “a articulação das vias fluviais com as estradas de ferro e pelo telégrafo complementariam uma vasta rede de comunicação pelo interior do País” (Fernandes, 2006, p.49).

Além da preocupação militar, as soluções apresentadas por Moraes visavam facilitar os meios de comunicação do interior com o litoral e proporcionar o melhor escoamento da produção, como uma ideia precursora dos corredores de exportação²⁸. Desta forma, Moraes, propõe duas grandes linhas fluviais: 1.) do Amazonas à Bacia do Prata – via rios Paraná, Paraguai e Uruguai –; e 2.) do São Francisco ao mar – conectado ao rio Parnaíba e com articulação destes rios com as estradas de ferro por três linhas que partiam do Rio de Janeiro, Salvador e Recife. Apesar de não executada, a proposta ampliava o controle do território por parte do governo brasileiro, além de articular povoações isoladas do interior, principalmente nas partes centro, sudoeste, nordeste e norte do país.

Para a época foi um estudo de grande relevância, que demonstrou um esboço de uma rede de vias navegáveis²⁹ que, ligadas entre si, permitiriam estender a todo o Império uma vasta malha de comunicação fluvial, com destaque para as três

²⁸ Entende-se por *corredor* uma rota de passagem, de transporte ou de circulação de mercadoria ou pessoas. No caso mencionado, o termo “Corredor Exportador” se liga diretamente às rotas de circulação de *commodities*. No período pós grandes Guerras Mundiais, a retomada do crescimento econômico na Europa, na América do Norte e no Japão ampliou a busca por matérias-primas para a indústria siderúrgica e metalúrgica, o que conduziu à realização de vultosos investimentos para a extração de recursos minerais em grande escala. Consequentemente, muitos países em desenvolvimento criaram e expandiram firmas estatais ou apoiaram grandes mineradoras que se acomodaram em regiões ricas de matérias-primas. Essas práticas foram extensivas e numerosas em países periféricos, com fase acentuada entre 1950 e 1980, e conjuntamente favoreceram a criação de Corredores de Exportação de grandes empresas mineradoras e de *commodities*. (Furtado, 1976).

²⁹ Moraes propõe em seu estudo a classificação das bacias hidrográficas em três grandes classes: 1.) Bacias de 1ª ordem ou principais, sendo duas fluviais e uma marítima; a do Amazonas ao norte, do Atlântico à leste e do Prata ao sul; 2.) Bacias de 2ª ordem, relacionadas às bacias do centro, de leste e de oeste; as do centro, sob o meridiano que passa pela cidade de Goiás e formadas pelos rios Grande ou Araguaia, Tocantins, ao norte, e Parnaíba e Paraná, ao sul, as de leste sob o meridiano que passa pelo observatório do Rio de Janeiro e constituídas pelos rios Gurgeia, Parnaíba, ao norte, e São Francisco, ao sul; as de oeste, sob o meridiano que passa por Óbidos, e constituídas pelos rios Arinos e Tapajós ao norte e Paraguai ao sul; e 3.) Bacias de 3ª ordem, designadas por bacias centrais, orientais e ocidentais; as primeiras são as compreendidas pelos extremos das bacias de leste e oeste, isto é, desde o meridiano do Rio de Janeiro até o que passa por Óbidos, destacando-se as formadas pelos rios Xingu, Gurupi, Turiaçu, Mearim, Itapicuru etc., as orientais, situadas a leste do meridiano do Rio de Janeiro, sendo as mais importantes as formadas pelos rios Jaguaribe, Mossoró, Paraíba do Norte, Rio das Contas, Pardo, Jequitinhonha, Doce e Paraíba do Sul, e as ocidentais, situadas a oeste do meridiano que passa por Óbidos das quais destacam-se ao norte, as formadas pelos rios Madeira, Purus, Coari, Tefé, Juruá, Jutai e Javari ou Hiauri, limite do Império com o Peru, e, ao sul, a do rio Uruguai.

grandes linhas fluviais: do Amazonas ao Prata, no extremo oeste, do São Francisco ao Oceano Atlântico, pelo Parnaíba a leste, do São Francisco ao interior através da ligação entre aqueles dois grandes rios. Ainda, tais redes iriam ter três Estradas de Ferro partindo do Rio de Janeiro, Salvador e Recife. Segundo Moraes (Conselho Nacional de Transporte, 1974),

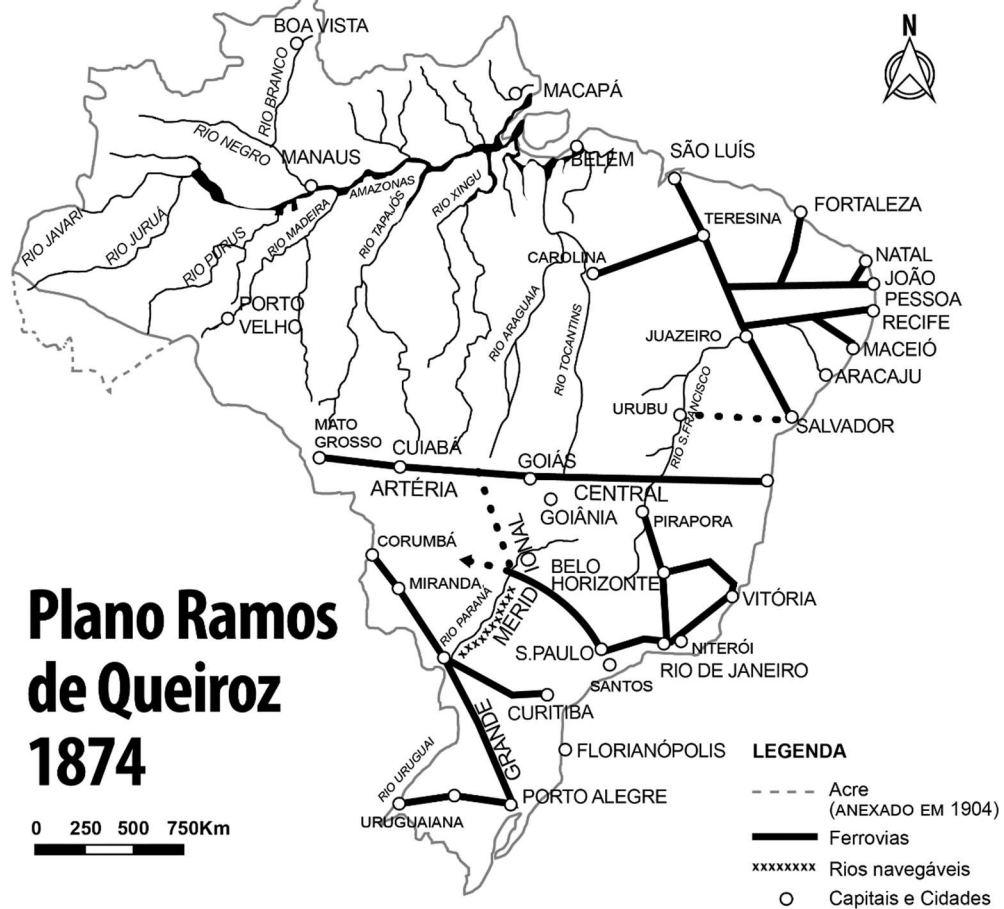
O projeto da junção do Amazonas ao Prata, visava a ligação, pelo interior, das províncias do Pará e Amazonas à de Mato Grosso, e considerava especialmente o ponto de vista militar, como meio de defesa das fronteiras do Brasil, como declara textualmente: "O projeto, que hoje tenho a honra de apresentar a consideração do governo imperial consiste, pois, na junção das duas maiores bacias da América do Sul, as do Amazonas e do Prata, por meio de um canal, e no melhoramento das porções do curso dos rios onde existem atualmente alguns obstáculos à livre navegação. (Conselho Nacional De Transporte, 1974, p.42)

A despeito da proposta não avançar, é importante registrar que Moraes justifica o seu projeto como uma necessidade estratégica para a defesa nacional compensando assim os investimentos financeiros necessários. De acordo com suas próprias palavras,

[...] a falta de meios fáceis de comunicação e de transportes baratos do interior para o litoral, condena[va] os habitantes dessas ricas regiões a só produzirem ou extraírem os gêneros de sua indústria e cultura em limitadíssima escala, por terem diante de si uma perspectiva de preço de transporte, igualando, se não excedendo, o valor da mercadoria transportada. (Conselho Nacional De Transporte, 1974, p.43)

Em 1874, um novo esforço de organização da rede de transporte brasileira foi empreendido pelo engenheiro João Ramos de Queiroz, que apresentou um esboço de um “plano nacional de viação geral para o império do Brasil”, chamado até então de “Plano Ramos de Queiroz”. Foi o primeiro a ser efetivamente submetido ao Parlamento, mas sem parecer favorável. O plano modesto (**Figura 4**), apresentava sete linhas férreas até o entroncamento com os rios São Francisco e Tocantins – em Carolina (MA), atendendo oito províncias e criando uma rede de comunicações interiores no Nordeste – um esboço do que viria a ser a Ferrovia Transnordestina nos dias de hoje. No centro uma grande artéria central que ligaria o Mato Grosso ao litoral – na cidade de Caravelas (BA) –, enquanto a sul ter-se-ia um grande eixo meridional, parte composta por linha férrea, parte por navegação fluvial. Somava-se assim, na porção centro-sul do território, uma rede composta por mais de dez linhas de penetração, enquanto a porção norte do território a rede se completaria por vias navegáveis.

Figura 4: Plano Ramos de Queiroz de 1874.



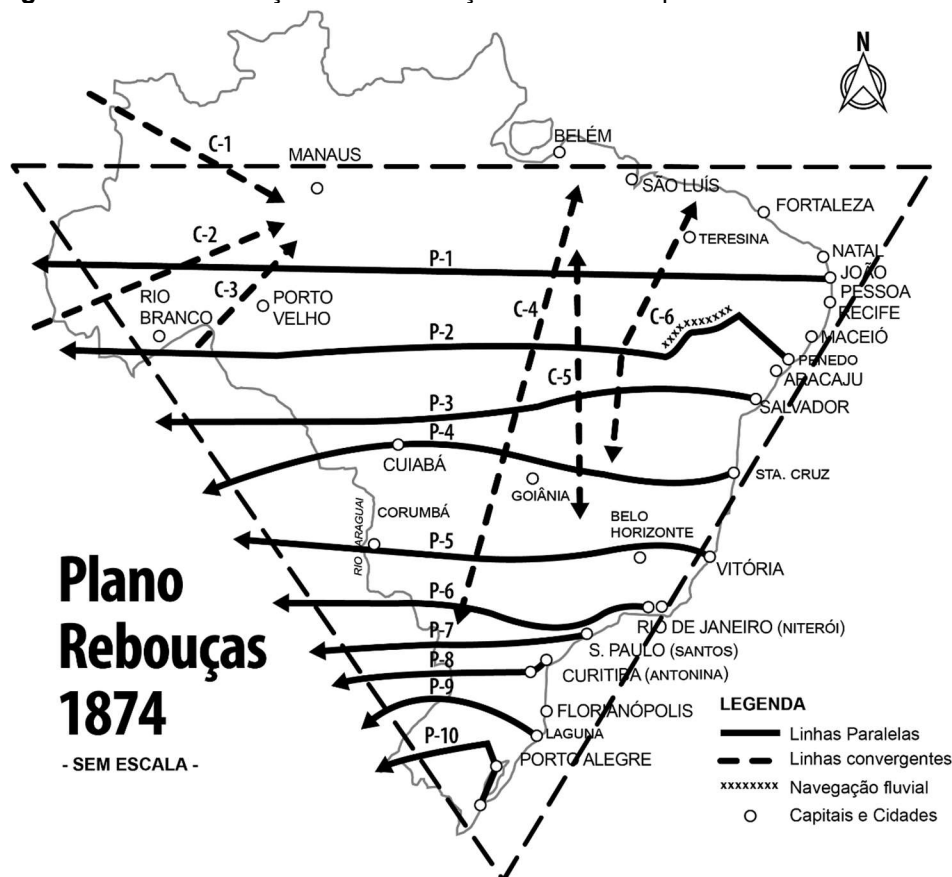
Fonte: Conselho Nacional de Transportes (1974), Brasil (1952). Org. autor (2024).

O esboço submetido ao Parlamento não obteve aprovação, o que levou Ramos de Queiroz a rever seu plano. Contudo, ainda no ano de 1874, o engenheiro André Rebouças imaginou e expôs um plano geral (**Figura 5**) em que, numa visão larga, mas teórica, indicava um sistema de vias baseado principalmente na intercomunicação do Atlântico com o Pacífico. Para isso, considerou o Brasil com a forma de um triângulo, com a base no rio Amazonas e os dois outros lados correspondendo ao litoral marítimo e à linha de fronteira do oeste do país. Assim, Rebouças sugeriu dez grandes ferrovias transversais³⁰, paralelas à base do triângulo

³⁰ Segundo Brasil (1952) as linhas mais interessantes do sistema apresentado por Rebouças são evidentemente as paralelas à base do amazônica. A primeira paralela é a do vale do rio Paraíba do Norte - tem por estação terminal do Oceano Atlântico o porto de Cabedelo na foz desse rio; a segunda paralela é a do São Francisco - Terá por estação terminal no Atlântico o porto fluvial do Penedo, enquanto não os julgar conveniente criar um porto transatlântico mais próximo à foz do S. Francisco; a terceira paralela é a do Paraguaçu - É uma das mais belas e importantes do Brasil - Terá por estação terminal no Atlântico o porto da Bahia; a quarta paralela é a do rio Jequitinhonha - Tem por estação terminal no Oceano Atlântico a Baía Cabralia ou porto de Santa Cruz; a quinta paralela é a do Rio Doce - destinada a dar a Minas Gerais um porto imediato e direto no Atlântico; a sexta paralela é a do Rio de Janeiro - que dará no futuro o caminho mais curto da capital do Império ao oceano Pacífico, sua

partindo dos portos do Atlântico: Cabedelo, Penedo, fluvial, próximo ao mar, Salvador, Santa Cruz, Vitória, Rio de Janeiro, Santos, Antonina, Laguna e Rio Grande. Completando o sistema, o autor indicou mais seis vias tronco (rios navegáveis), chamadas de convergentes, sendo três no Amazonas, e as outras correspondendo as bacias do Paraná-Araguaia, São Francisco-Tocantins e São Francisco-Guegeia.

Figura 5: Plano Rebouças de 1874. Traçado sobre o Mapa Político Atual de 1951.



Fonte: Conselho Nacional de Transportes (1974), Brasil (1952). Org. e redesenho: autor (2024).

Rebouças foi um idealista e “verdadeiro pioneiro de um Brasil cortado e entrecortado de ferrovias, como se a fascinante conquista do século XIX, que subverteu a ordem do domínio dos transportes, fosse única, exclusiva e definitiva”

estação marítima no Atlântico é o porto do Rio de Janeiro; a sétima paralela é a de São Paulo – sua estação marítima no Atlântico é o porto de Santos precedido pela vasta baía de São Vicente; a oitava paralela é a do vale do Iguaçu – Sua estação marítima no Atlântico é o porto de Antonina, no fundo da vasta baía de Paranaguá; a nona paralela é o vale do Uruguai - que interessa simultaneamente as três províncias, de Santa Catarina, Paraná e do Rio Grande do Sul; e, por fim a décima paralela é a dos vales do Jacuí e do Ibicuí – os maiores rios da província do Rio Grande do Sul, sua estação marítima no Atlântico é o porto do Rio Grande, desde muito em comunicação a vapor, pela Lagoa dos Patos, com Porto Alegre, capital da província e estação real do caminho de ferro projetado.

(Brasil, 1952, p.31). Apesar de ser considerado irreal, inexecutável por não levar em consideração o sítio para implantação das linhas, o plano lançava a ideia de caminhos interoceânicos, conectando as diversas ferrovias nacionais com as ferrovias de outros países da América Latina³¹ e tendo como estações marítimas os portos brasileiros, como Salvador, Niterói, Santos, Florianópolis entre outros. Articulava as diversas bacias hidrográficas do país e nos trechos com cachoeiras interligava os rios com ferrovias. Logo, o plano, figura 05, ficou no campo das ideias e demonstrou ser extremamente teórico por desconsiderar os acidentes geográficos e a realidade econômica (Conselho Nacional de Transportes, 1974).

Em 1881, o engenheiro Honório Bicalho, Chefe de da Diretoria de Obras Públicas da Secretaria de Estado, apresentou o “projeto da rede geral de comunicações”. A proposta visava a interligação do interior do país por articulação ferro-fluvial a vapor, aproveitando a navegabilidade dos rios brasileiros. Para isso, Bicalho fundamentou o seu plano,

Para base desse sistema é necessário estabelecer o plano das grandes linhas principais de viação, que devem facilitar comunicações internas entre todas as províncias do Império e proporcionar entroncamento mais próximo às vias de comunicação de mais ou menos interesse local, que levam a todas as partes o benefício de um meio de transporte aperfeiçoado. O primeiro meio que mais naturalmente se apresenta para vencer as grandes distâncias que quase isolam diversas províncias do Império, é utilizar a navegabilidade natural e aperfeiçoada dos rios mencionados e dos seus afluentes, ligá-las por meio de estradas de ferro, convenientemente traçadas em posição das grandes linhas futuras, e formar, assim, as primeiras linhas gerais mistas de viação a vapor, que atuem como grandes artérias para levar o movimento da vida intelectual e o impulso do progresso das capitais a todos os pontos do gigantesco corpo do Brasil. (CONSELHO NACIONAL DE TRANSPORTES, 1974, P. 65, grifo da autora)

Partindo desse pressuposto, Bicalho imaginou quatro linhas troncos³²

³¹ Segundo Rebouças, no Brasil terá por diretrizes principais os vales do Jacuí e do Ibicuí, na República do Uruguai; aproveitará o Caminho de Ferro em construção de Santa Rosa ao Salto; na República Argentina, os caminhos de ferro projetados de Concórdia ao Paraná e de Santa Fé a Córdoba; desta capital ou irá ao porto de Coquimbo no Oceano Pacífico, por S. Juan, capital da província do mesmo nome, ou por Mendoza ao porto de Valparaíso, o principal do Chile e o mais importante porto da América do Sul sobre o Oceano Pacífico (Brasil, 1952, 1974; Fernandes, 2006).

³² Com a ideia de viação mista, ferro-fluvial, Bicalho imaginou, quatro linhas definidas da seguinte maneira: I – Grande Leste-Oeste: Tronco misto, partindo de Salvador, alcançando o rio S. Francisco em Juazeiro, utilizando a navegação desse rio e de seus afluentes Grande e Preto, vencendo a divisa de águas com o Tocantins por via férrea, até encontrar a navegação desse rio, no seu afluente — o Rio do Sono. Esse tronco seria depois prolongado, cortando o vale do rio Araguaia, a cuja navegação se ligaria, alcançando, por fim, as terras altas dos rios Xingu, S. Manuel e Tapajós, ao norte de Mato Grosso; II – Grande Central-Norte: Tronco misto, partindo do Rio de Janeiro, pela E. F. Central do Brasil, e pelo rio S. Francisco, até encontrar o tronco I; por este até o rio Tocantins, cuja navegação conduziria a Belém do Pará, sendo possivelmente necessária a construção de um trecho de via terrestre, vencendo as cachoeiras que dificultam a navegação, ou, melhor talvez, ligando diretamente,

Em 1882, Ramos de Queiroz apresentou uma nova proposta, revisando o plano apresentado em 1874. O protagonismo foi dado às estradas de ferro que no plano exerce o papel de “vetor para a união, segurança, integridade e grandeza econômica e comercial do Brasil” (Fernandes, 2006, p.53).

Ramos de Queiroz dividiu o território em quatro regiões, sendo: a região do sul, dominado pelos Rios Uruguai, Paraná e Paraguai, cuja confluência tira o seu nome o Rio da Prata; a região do norte, a região do Equador, a Amazônia; a região de sudoeste, dominada pelo Rio São Francisco, onde rios de menores dimensões se dirigem; e, por fim, a região do noroeste, dominada pelos rios Parnaíba, Itapicuru e Guripi. Ele propõe uma conexão entre as quatro regiões diretamente por intermédio de artérias gerais, sendo,

No nosso plano as principais vias, base de todo o sistema, são as quatro artérias, duas fluviais e duas férreas, cujas direções são quase que respectivamente perpendiculares, assemelhando - se a um caso particular das paralelas atravessadas por secantes paralelas. (Conselho Nacional de Transportes, 1974, p. 52)

No sistema das convergentes e divergentes, adotado, em que a grande artéria meridional do Araguaia ao Paraná é o mais frisante exemplo, é fácil reconhecer - se as vantagens comerciais e estratégicas que o seu traço garante. Imagine-se duas paralelas cortadas por uma secante quase perpendicular: teremos o Amazonas e a estrada do Porto Alegre a Uruguaiana unidas pelo Araguaia e pela artéria central; suponha-se que três paralelas entre si partem sucessivamente das capitais de S. Catarina, Paraná e S. Paulo, e vão cortar aquela estrada, formando ângulos de 45.º contados no quadrante Sudeste ; teremos descrito a parte sul da rede geral de viação do Império, cujo tronco é a grande artéria meridional do Araguaia ao Paraná. (Conselho Nacional de Transportes, 1974, p.53)

Em síntese, Ramos de Queiroz propunha um plano intermodal, combinando trechos de hidrovias, nos locais onde não era possível a navegação, interligando as principais bacias hidrográficas como as bacias - do Amazonas, do Prata, do São Francisco, do Araguaia – com as ferrovias nacionais existentes e aquelas a serem executadas – identificado como alterações no mapa (**Figura 7**).

Figura 7: Plano Ramos de Queiroz de 1882. Traçado sobre o Mapa Político Atual de 1951.



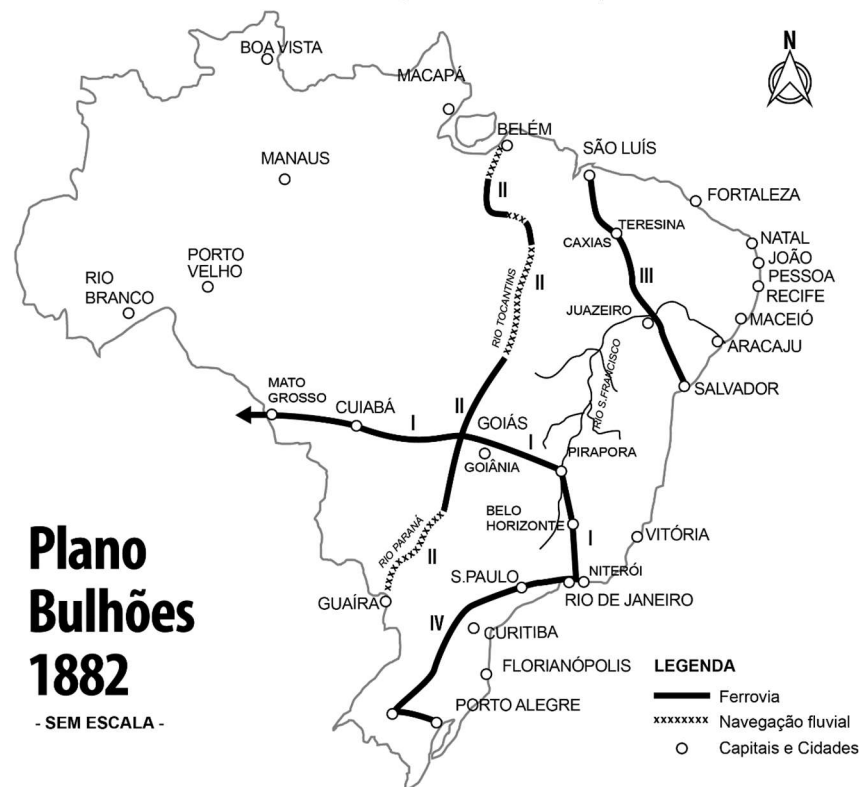
Fonte: Conselho Nacional de Transportes (1974), Brasil (1952). Org. e redesenho: autor (2024).

No mesmo ano da nova proposta de Ramos de Queiroz foi realizado o Primeiro Congresso Ferroviário Brasileiro (1882), no Rio de Janeiro, que designou uma comissão constituída pelos Engenheiros Antônio de Oliveira Bulhões³³ (1826-1900), Firmo³⁴ José de Melo e Jorge Rademaker Grünewald, para elaborar um plano geral de viação, intitulado posteriormente de “Plano Bulhões”. Plano que pouco se diferenciou do Plano Bicalho nos seus fundamentos, com a definição de quatro grandes troncos: Leste-Oeste, Norte-Sul, Nordeste e Centro-Sul com percurso intermodal (**Figura 8**). O plano aproveitou o rio São Francisco como elemento de ligação entre as quatro vias tronco, ligeiramente mais curtas que as do plano Bicalho.

³³ Antônio Maria de Oliveira Bulhões se formou em matemática pela academia militar, chegou ao cargo de 2º tenente do corpo de engenheiros em 1849; logo depois viajou para a Europa, onde cursou a chamada École des Ponts et Chances. Voltando ao Brasil exerceu diversos cargos públicos, entre eles engenheiro chefe de obras públicas, trabalhou no planejamento e construção de ferrovias, entre elas a E.F. D. Pedro II. Foi responsável técnico pelo projeto da então moderna estrada de rodagem União-Indústria que ligava Petrópolis a Juiz de Fora.

³⁴ Em alguns documentos o nome do engenheiro Firmo aparece escrito Ferino. Contudo, pesquisas realizadas na Revista Engenharia foi possível identificar que estavam presentes no Primeiro Congresso Ferroviário Brasileiro o Engenheiro Firmo José de Mello.

Figura 8: Plano Bulhões de 1882. Traçado sobre o Mapa Político Atual de 1951.



Fonte: Conselho Nacional de Transportes (1974), Brasil (1952). Org. e redesenho: autor (2024).

Ademais, a Comissão apresentou um relatório de projeto financeiro para realização dos grandes troncos, destacando-se principalmente,

a necessidade de organizar um plano geral de viação férrea não se pode chamar idéia nova; há anos foi largamente discutido no Parlamento e tem figurado muitas vezes nas aspirações dos relatórios, mas para cair sempre no esquecimento. (Conselho Nacional de Transporte, 1974, p.72).

É notório, que os traçados dos planos de Bicalho e Bulhões, figuram grandes troncos, ou grandes linhas, que deveriam ser construídas, com características de linhas nacionais, devendo ser compreendidas como uma rede federal. Entretanto, nenhum dos planos deu a devida importância às conexões com os portos do litoral, fazendo as ligações apenas com os portos de Salvador e Rio de Janeiro. Ainda mais evidente era a preocupação para que se formulasse um plano nacional de viação ainda durante o período Imperial, mas todos os antigos até aqui apresentados não passaram de tentativas, intenções, discussões sem aprovação oficial.

Com o advento da República, em 1889, a discussão acerca da necessidade de integração do território ganhou força. Era evidente e urgente estabelecer uma conexão entre as zonas mais desenvolvidas e povoadas do litoral ao “grande vazio”

que representava o interior do Brasil, segundo o Parlamento Nacional, até para garantia da própria República – evitar movimentos separatistas. Existia uma visão integracionista, por meio de políticas de incentivo à construção de ferrovias e a intenção de mudar a capital federal para o Planalto Central, presente já na primeira Constituição Republicana de 1891 (Aquilante Policarpo & Martins de Souza, 2019; Galvão, 1996).

Concomitante, precisamente um ano depois da instauração da República, em 1890, o Governo Provisório, por meio do Decreto nº 159³⁵, instituiu a organização de um Plano Geral de Viação Federal, em resposta aos problemas de competências federais e estaduais que surgiram imediatamente ao estabelecimento do regime federativo. Não se sabia a quem recorrer para a concessão de vias férreas.

Na sequência, o Governo Provisório expediu o Decreto nº 524, de 26 de junho de 1890³⁶, estabelecendo regras sobre a competência do Governo Federal e Estaduais para a concessão de estradas de ferro. Ainda, todas as estradas de ferro, cuja concessão ficava reservada à União, fariam parte de um Plano Geral de Viação, que seria organizado para servir de base às respectivas concessões.

A organização do plano, posteriormente chamado de Plano da Comissão, ficou a cargo de uma comissão formada pelos engenheiros General Jerônimo de Moraes Jardim (presidente) (1838-1916), Álvaro Rodovalho Marcondes dos Reis³⁷ (relator), Edmundo Busch Varela³⁸ (membro) (1844-1914), Júlio Horta Barbosa (membro) e José Gonçalves de Oliveira³⁹ (membro). O relatório, entregue em novembro de 1890, elaborado por essa Comissão, é um documento histórico que traduzia o pensamento político que inspirou o sentido de modernização, progresso e de interiorização das vias e da expansão futura (Coimbra, 1974). Nas palavras da Comissão,

³⁵ Em 15 de janeiro de 1890;

³⁶ Ficou definido os casos em que as concessões de vias férreas seriam da exclusiva competência do Governo Federal, sendo essas condições: I - quando ligarem as capitais dos estados a sede do Governo Federal; II - quando estabeleceram comunicações entre o território da República e os países vizinhos limítrofes; e III - quando preencherem fins estratégicos em relação à defesa do território nacional; bem como aquelas de competência do Governo de cada estado, tendo por fim ligar centros populosos ou regiões produtivas.

³⁷ Foi presidente da Província de Mato Grosso, nomeado por carta imperial de 02 de outubro de 1886 de 09 de dezembro de 1886 a 1887. Foi administrador da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina.

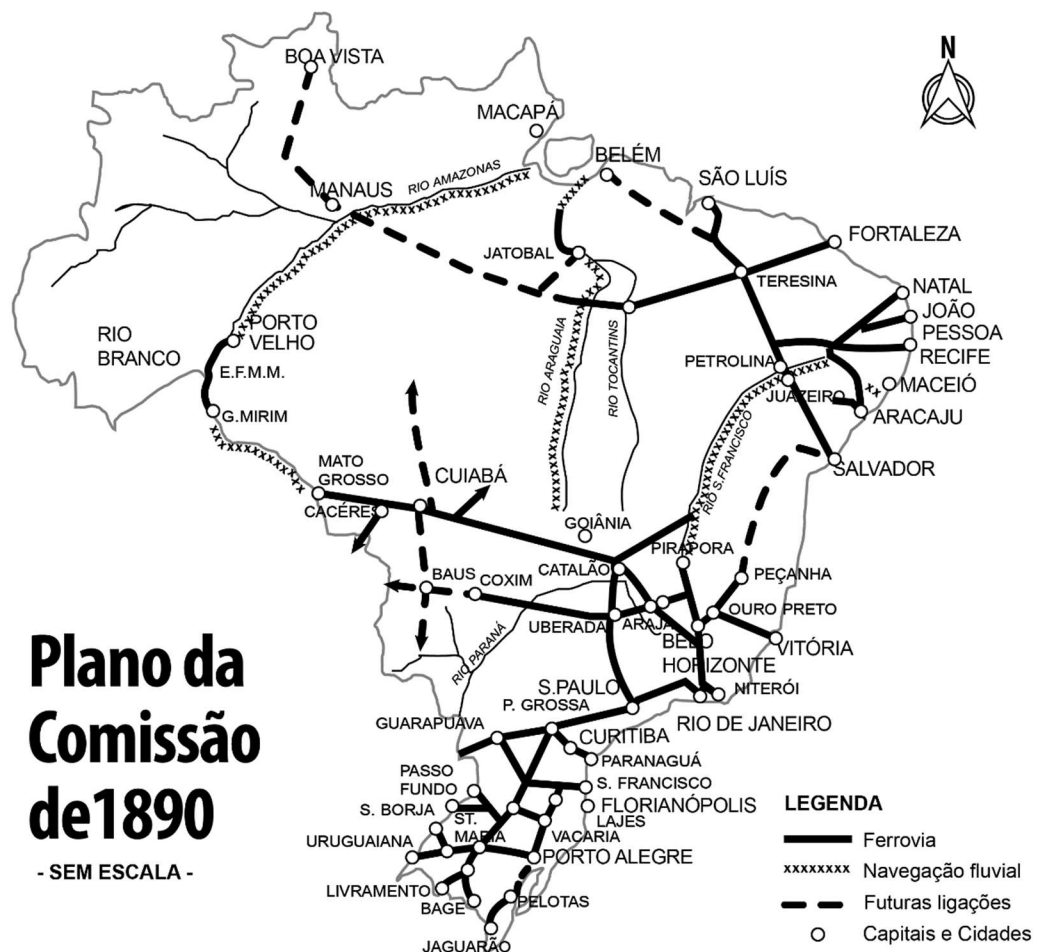
³⁸ Engenheiro geógrafo, formado pela Escola Central do Rio de Janeiro (depois Escola Politécnica) em 1864. Foi engenheiro da Diretoria de Obras Públicas da Província de Minas Gerais.

³⁹ Bacharel em ciências físicas e matemática, foi engenheiro da província do Rio de Janeiro.

Examinando as condições naturais do território da República, compreendeu desde logo a comissão que devia ter em vista, na organização do plano geral de viação, as grandes bacias em que se divide o país, e utilizar, como parte do sistema, as extensas vias que fornecem os seus grandes rios (Coimbra, 1974).

Nessa conformidade, a proposta estabelecia critérios para que as concessões fossem resultado de estudo sério, colocando fim as concessões a esmo, sem orientação segura, “sem atenção aos poderosos interesses que se prendem à viação pública” (Conselho Nacional de Transportes, 1974, p.82). Enquanto as construções deveriam começar pelas linhas que indicassem a possibilidade econômica, em harmonia com os recursos do Tesouro, sendo essas as mais urgentes e suscetíveis de pronta remuneração. Partindo desses critérios, a proposta tinha como pressuposto conectar as bacias hidrográficas com as ferrovias (**Figura 9**), atingindo o interior do Brasil.

Figura 9: Plano da Comissão de 1890. Traçado sobre a carta política de 1951.



Fonte: Conselho Nacional de Transportes (1974), Brasil (1952). Org. e redesenho: autor (2024).

E dentro dessa conformidade, articulava-se as linhas férreas existentes⁴⁰, traçando as linhas de expansão da rede ferroviária, dando ao plano maior senso de realidade e tornando-o mais exequível. Segundo a Comissão,

O projeto mostra, de fato, que os traços gerais da rede foram lançados de maneira a franquear o escoamento dos produtos dos mais importantes vales do país, aproveitar os melhores portos do litoral e, finalmente, facilitar as correspondências interiores entre os centros comerciais da República, os mais ativos ou suscetíveis de se tornarem tais. (Brasil, 1952, p.36).

O trabalho da Comissão, considerado por muitos o melhor de sua época, preocupou-se com questões estratégicas e políticas, sem dispensar cuidados com os aspectos econômicos. Era um plano que,

[...] respondia satisfatoriamente para a época às necessidades de integração nacional, com bons fundamentos de política interna e com respostas adequadas à problemática da política internacional, além de possuir características estratégicas importantes, vivificando e dando condições a operações militares na fronteira, desde a linha demarcatória com a Bolívia até o Uruguai. Ligaria, por outro lado, todos os Estados da Federação por meio de um simples viário férreo-fluvial. Sua artéria central lembra a proposta por Ramos de Queirós, com algumas modificações, de Goiás para o Leste, e pode ser comparada também com uma das paralelas à base amazônica imaginadas por André Rebouças, ou com a Grande Leste-Oeste do Plano Bulhões. (Coimbra, 1974, p.157-158).

Entretanto, o plano nem sequer foi submetido ao Parlamento, caindo no esquecimento, mas repercutiu nas soluções práticas no início da República. Na ocasião o Governo Provisório, expediu os seguintes decretos:

a) nº 523, de 26 de junho de 1890, declarando que as linhas a serem concedidas pela União fariam parte de um plano geral de viação, que seria organizado para servir de base às respectivas concessões; b) nº 862⁴¹, de 16 de outubro de 1890, concedendo privilégio, garantia de juros e mais favores para o estabelecimento de um sistema de viação geral, ligando diversos Estados da União à Capital Federal; c) nº 109, de 14 de outubro de 1892, regulando a competência da União e dos Estados, quanto ao estabelecimento de vias de comunicações fluviais ou terrestres, constantes do plano geral de Viação que fôr adotado pelo Congresso. (Brasil, 1952, p.36).

⁴⁰ Segundo Brasil (1952, p.35), “[...] na data da proclamação da República, o Brasil dispunha de 9.500 km de linhas férreas em tráfego, das quais cerca de 2/3, formavam as redes tributárias dos portos do Rio de Janeiro e Santos; quase todas as capitais litorâneas do Norte, até Fortaleza, estavam servidas com pequenas linhas de penetração; no Sul trafegavam as estradas de ferro Pôrto Alegre-Santa Maria e Rio Grande-Bagé, além de outros pequenos trechos iniciados, como Curitiba-Paranaguá, Dona Teresa Cristina, etc.”

⁴¹ O Decreto nº 862 atendeu ao parecer da Comissão de Viação Geral (Comissão do Plano de 1890) quando considerou conveniente estreitar os laços de relações políticas e comerciais dos estados entre si e com a capital federal. Nesse sentido, propôs a integração nacional, julgando necessário estender as ligações com as áreas de Goiás e Mato Grosso ao comércio e à indústria, por meio de grandes linhas de comunicações norte-sul e leste-oeste aproveitando as vias fluviais interiores.

Depois do “Plano da Comissão de 1890”, sugestões foram apresentadas no decorrer do tempo; alguns planos com modificações, outros exploraram a proposta da Comissão dando lugar a novas linhas que foram incorporadas à rede ferroviária existente.

Dentre as sugestões indicadas se destaca a do Engenheiro Emílio Schnoor⁴² (1855-1923), que evidenciou a necessidade da construção de uma estrada de ferro para Mato Grosso e fronteira da Bolívia, além de fazer um estudo comparativo entre os nove⁴³ traçados existentes, demonstrando as vantagens dos trechos de alguns trechos. Segundo Schnnor,

[...] à necessidade da construção de uma estrada de ferro para Mato Grosso começou a ser considerada desde o término da guerra do Paraguai, durante a qual se constataria dolorosa provação para aquele longínquo Estado pela ausência de comunicações de que se ressentia. (Brasil, 1952, p.37).

Nesse sentido, para atender essa necessidade Schnnor apresentou o seu projeto de prolongamento da linha Estrada de Ferro Sorocabana de São Paulo dos Agudos (atual Agudos, na região de Bauru - SP) até Itapura e daí até a fronteira da Bolívia passando por Miranda (MS). Os conselhos de Schnnor foram reiterados no parecer do engenheiro Paulo de Frontin⁴⁴, aprovado em 1904 pelo Clube de Engenharia. O texto referia-se às instalações das estadas de ferro Noroeste e Goiás como inadiável e de responsabilidade da União, partindo das imediações de São Paulo dos Agudos sentido Bolívia e parte do Paraguai.

Em 1927, André Gustavo Paulo de Frontin⁴⁵ (1860-1933) apresenta um

⁴² Bacharel em Ciências físicas e matemática e engenharia, fez parte do corpo técnica da Estrada de Ferro D. Pedro II, da Estrada de Ferro de Porto Alegre a Uruguariana e da ferrovia entre Porto Alegre e Bagé.

⁴³ Trecho I - Rio - Barra Mansa - Lavras - Catalão - Goiás - Cuiabá - Cáceres - Santos - Mato Grosso (Da Comissão de 1890); Trecho II - Santos - São Paulo - Jundiá - Campinas - Araguari - Catalão - Goiás - Cuiabá - Cáceres - Mato Grosso (chamado da companhia Mogiana); Trecho III - Santos - São Paulo Paranaíba - Baús - Judiai - Bebedouro - São Lourenço - Cuiabá Mato Grosso (Do Eng. Torres Neves); Trecho IV - Santos - Santana do - Cáceres - IV - Santos - São Paulo - Jundiá - Campinas - Aararaquara Ribeirãozinho - São José do Rio Preto - Santana do Para - Baús - São Lourenço - Cuiabá - Cáceres - Mato Grosso (Do Engº Gonzaga de Campos); Trecho V - Santos - São Paulo - Jundiá - Campinas - Araraquara - Miranda - Porto Pacheco ou Forte Coimbra (Rio Paraguai); Trecho VI - Santos - São Paulo - Jundiá - Campinas - Rio Claro - Dois Córregos - Campos Sales - São Paulo dos Agudos - Itapura - Miranda - Porto Pacheco ou Forte Coimbra (Rio Paraguai); Trecho VII - exceto no trecho Campinas-São Paulo dos Agudos em que segue pela E.F. Sorocabana e não pela Companhia Paulista; Trecho VIII - Paranaguá - Curitiba - Ponta Grossa - Barra do Rio Ivaí - Miranda - Rio Paraguai; Trecho IX - São Francisco - Barra do Rio Negro - Barra do Ivaí - Miranda - Rio Paraguai.

⁴⁴ Foi diretor da Estrada de Ferro Central do Brasil.

⁴⁵ Formou-se em engenharia civil e geográfica pela Escola Politécnica em 1879.

estudo intitulado “Política de Viação Brasileira, atuais redes de comunicação, futuras redes” reforçando as ideias apresentadas em 1904 e ampliando a rede ferroviária existente, sugerindo trechos importantes tornando algumas linhas em transcontinentais. Como é possível observar (**Figura 10**), Frontin insistiu na necessidade de prolongamento da E.F. Noroeste até a Bolívia, além de propor uma linha de Pirapora (MG) para Belém do Pará atravessando a *hinterland*⁴⁶, indicou dois traçados para o Rio Grande do Sul partindo ambos de Rio Negro (PR) e seguindo pelo litoral, além de sugerir o prolongamento da E.F. Goiás até Cuiabá e uma ligação entre a E.F. Central do Brasil até Juazeiro.

Figura 10: Vias de Comunicação Dr. A.G. Paulo de Frontin.



Fonte: Brasil (1952).

⁴⁶ Segundo Pizzolato, Scavarda e Paiva (2010) *hinterland*, pela visão estática, é caracterizada como uma área atrás do porto, inseridas as relações funcionais entre espaço marítimo e suas localizações fora do porto como as áreas industriais e logísticas. No contexto do plano de Frontin, podemos dizer que o conceito de *hinterland* como um grupo de localidades conectadas com os portos pelo fluxo de materiais.

Frontin no tocante a E.F. Goiás aconselhou que caso a União não dispusesse de recursos para a construção de vias férreas imediatamente, que se construísse estradas de rodagem, estabelecendo assim a comunicação regular por meio de automóveis. A solução para a época era pioneira e inovadora, já que até então as estradas de rodagem exerciam função meramente alimentadora da ferrovia.

Além de Frontin, o engenheiro José Luís Bastista apresentou a “Constituição definitiva da rede de viação férrea nacional”, em 1926, enquanto exercia as funções de Chefe da Divisão Técnica da extinta Inspetoria Federal das Estradas, no qual destacou a necessidade da constituição de uma rede ferroviária brasileira, ressaltando “que as construções até então realizadas não representavam esforços tão dispersivos como geralmente se supunha; o que lhes faltava era um plano de entrelaçamento, para o qual o ilustre profissional apresentou sugestão” (Brasil, 1952, p.39). Nesse sentido, Batista propôs uma série de ligações férreas entre trechos navegáveis e linhas férreas já estabelecidas.

Por fim, não menos importante, as sugestões do engenheiro Pandiá Calógeras (1870-1934), apresentadas durante a conferência do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo, em 1926, intitulado “Meios de Comunicação no Brasil” (Conselho Nacional de Transporte, 1974). Embora em seu trabalho Calógeras considerasse importante os transportes rodoviários, marítimos, fluviais e aéreas, seu objetivo foi apresentar uma proposta de interligações ferroviárias, destacando para a necessidade de linhas de comunicação entre as capitais dos estados e destas com o Rio de Janeiro (capital) e a urgência em se firmar um plano de comunicações aéreas.

Paralelo aos estudos e planos de viação no início do século XX, precisamente depois de 1926, começaram a aparecer os primeiros planos rodoviários em conformidade com a fala do presidente Washington Luís⁴⁷ (1869-1957), em depoimento publicado no jornal *Diário de Notícias* onde defendeu com veemência as rodovias como um meio de transporte mais rápido e mais eficiente do que as ferrovias (Fernandes, 2006). Além do incentivo político⁴⁸, foi “nos primeiros anos do século XX

⁴⁷ Foi o 13º Presidente do Brasil e o último da República Velha (1926-1930)

⁴⁸ Segundo Crésio Coimbra (1974) já em 1913 São Paulo dava o exemplo a ser seguido posteriormente pelos outros estados e no plano federal, macadamizando (sistema de pavimentação, que consiste em camadas de pedras britadas, areia e materiais compactados) a chamada Estrada do Vergueiro, entre Santos e São Paulo, de maneira que, em 1917, os participantes do Primeiro Congresso Paulista de Estradas de Rodagem puderam viajar da capital do estado à cidade de Santos pela nova e pioneira rodovia. Durante o governo estadual de Washington Luís, foi iniciada em 1920 a construção da rede

que apareceram no Brasil os veículos automotores que viriam a motivar o aparecimento das estradas de rodagem modernas e modificar a política dos transportes” (Coimbra, 1974, p.169). O incentivo levou a grandes perdas para o sistema ferroviário nos anos seguintes e, conseqüentemente, para o país, que adotou uma política nacional de transportes comprometida com a indústria automotiva internacional, priorizando assim a construção de rodovias (Fernandes, 2006).

Para além dos dizeres no jornal, o programa de governo do Presidente Washington Luiz deu especial ênfase à construção de rodovias, despertando o maior interesse nos setores técnicos. Conseqüentemente, rapidamente começaram a aparecer planos compreendendo somente rodovias e, dentre esses, destaca-se o “Plano Catramby” (1926-1927), idealizado pelo engenheiro Joaquim Catramby⁴⁹, o qual apresentou um plano geral para a base da Rede Rodoviária do Brasil, o primeiro do gênero, formado por um conjunto de estradas federais ou troncos de penetração – 17 estradas-troncos – e, estradas estaduais ou de união dos estados – 12 linhas de união (**Figura 11**). Na organização do plano, Catramby simplesmente abstraiu os outros sistemas de transporte, adotou uma generalizada superposição dos traçados ferroviários. É interessante notar no plano que o engenheiro – vencedor da concorrência para construção da Ferrovia Madeira-Mamoré (RO) – esquematizou os eixos viários Belém-Brasília (região de Formosa - GO) com pequenas diferenças, assim como a Brasília (Triângulo Mineiro) - Acre e a parte da Perimetral Norte (Amapá, Amazonas, Roraima).

rodoviária paulista e, em 1925, inaugurado o primeiro trecho de estrada de concreto na América do Sul, na região da Serra do Mar. Belo Horizonte adotou um Plano Rodoviário em 1924 com o objetivo de ligar Belo Horizonte a todos os quadrantes de seu território. A Inspetoria de Obras Contra as Secas - IOCS construiu, entre os anos de 1919 e 1925, grandes números de estradas de rodagem e carroçáveis nos estados do Piauí, Ceará Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Sergipe e Bahia. Esse conjunto de obras e tantas outras realizadas nesse período constituem os primórdios da era rodoviária no país.

⁴⁹ Segundo Revista Ferro Carril (1926), foi engenheiro membro do Clube de Engenharia, foi contratado pelo Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas para construir a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. Foi durante o 4º Congresso Nacional de Estradas de Rodagem que o engenheiro Joaquim Catramby foi incumbido de organizar a carta geral rodoviária do Brasil, apresentada primeiramente em 1924 no Clube de Engenharia intitulado: Projecto de um plano geral rodoviário no Brasil.

Figura 11: Plano Catramby de 1926.



Fonte: Brasil (1952).

Em 1927, o engenheiro Luís Schnoor também organizou um plano rodoviário para o Brasil, partindo da localização da futura capital do país no Planalto Central, em Goiás. Schnoor imaginou um sistema de rodovias irradiando do ponto central – a futura capital – para as demais regiões⁵⁰ (**Figura 12**). O plano apesar de seguir uma certa lógica, assim como o Plano Catramby, sofreu fortes críticas decorrentes das superposições de traçados rodoferroviários, assim como o plano da Comissão de Estradas de Rodagem Federais (C.E.R.F.), apresentado no ano seguinte, em 1928 (**Figura 13**).

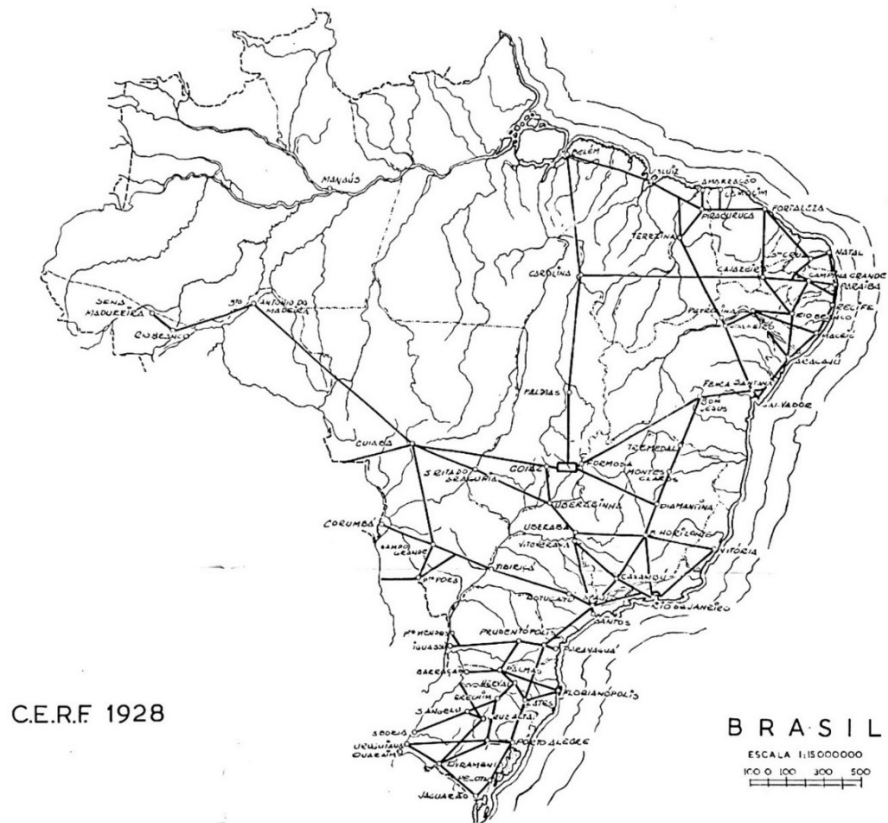
⁵⁰ O Plano Luiz Schnoor cria dois grandes eixos saindo do Planalto de Goiás que juntos formam uma cruz, sendo eles: o eixo norte-sul partiria de Belém por Leopoldina, Espírito Santo, Duro, passando pelo Planalto e por Bonfim, Bela Vista, Morrinhos, Vila Platina, São José do Rio Preto, Campos Novos, Guarapuava, Palmas, Passo Fundo, vai a São Luís, na fronteira uruguaia; o eixo leste-oeste partiria do Rio de Janeiro, passando por Belo Horizonte, Pitangui, Paracatu, Formosa; passa no Planalto Central e, através do Registro do Araguaia, Chapada, Cuiabá, Serra dos Parecis, Santo Antônio do Madeira, atinge o Peru, em Lábrea, e daí, mais tarde, pode ser prolongado até Tabatinga, fronteira do Peru. Haveria também uma grande linha marítima, partindo de São Luiz, na fronteira uruguaia, passando por Bagé, Porto Alegre, Tubarão, Blumenau, Joinville, Antonina, Iguape, Santos, São Sebastião, Parati, Angra dos Reis, Rio de Janeiro, Cabo Frio, Barra de S. João, Macaé, Campos, Itabapoana, Guarapari, Vitória, Linhares, Caravelas, Belmonte, Ilhéus, Salvador, Aracaju, Maceió, Recife, João Pessoa, Natal, Cabo de S. Roque, Fortaleza, Teresina e S. Luís, até chegar a Belém.

Figura 12: Plano Schnoor de 1927.



Fonte: Brasil (1952).

Figura 13: Plano da Comissão de Estradas de Rodagem Federais de 1928.



Fonte: Brasil (1952).

No campo conceitual, o período da Primeira República (1889-1930) conheceu muitos planos, ideias e diversas tentativas de construir um plano nacional de viação. O primeiro foi o “Plano da Comissão em 1890”; seguido do “Plano Catramby” em 1926, acompanhado da “Constituição Definitiva da Rede de Viação Férrea Nacional”, produzida pelo engenheiro José Luís Batista; e, ainda no ano de 1926, os “Meios de Comunicação no Brasil”, do engenheiro Pandiá Calógeras. Um ano depois tivemos a “Política de Viação Brasileira, atuais redes de comunicações, futuras redes” e o “Plano Frontin” pelo engenheiro Paulo de Frontin; e, por fim o “Plano da Comissão de Estradas de Rodagem Federais”, de 1928.

Entretanto, apesar dos esforços e de todos os projetos apresentados e a sistematização da problemática dos transportes, a Primeira República findou-se sem que houvesse sido aprovado oficialmente um plano que servisse de diretriz para a constituição de uma rede viária intermodal.

Segundo Olímpio Galvão (2022) e Manoel Sousa Neto (2012), durante os governos do Império (1882-1889) e a Primeira República (1889-1930), não eram escassos os conhecimentos geográficos ou propriamente a inviabilidade econômica que impedia a implementação dos planos viários; tampouco, as preocupações em torno do crescimento, da possibilidade de descoberta e o desenvolvimento de novos recursos em áreas ocultas. Para os autores, a resistência era uma manifestação das classes dominantes e seus interesses políticos, que apresentavam uma resistência à modernização e ao projeto de integração nacional, pois este poderia ameaçar sua hegemonia. Foi somente a partir de 1930, com a queda da oligarquia cafeeira e a tomada de poder por Getúlio Dornelles Vargas (1882-1945), que o Governo Federal considerou o problema como uma demanda estatal efetiva, aprovando o primeiro Plano de Viação Nacional em 1934.

1.2 Os Planos Nacionais de Viação aprovados

Os projetos de Planos Nacionais de Viação elaborados durante o período Imperial e a Primeira República sem dúvidas compuseram idealizações e planificações fundamentais para a discussão e o desenvolvimento da problemática da integração nacional. Os traçados propostos apresentaram preocupações diversas, mas em sua maioria focaram em soluções para conectar os centros urbanos aos núcleos interioranos, apontando ali,

[...] um dos fatores que propiciaram a expansão dos transportes no final da década de 1930, foi o estabelecimento das metas de colonização interna, a “Marcha para o Oeste”. Dentre as medidas relativas a esta campanha, salienta-se a elaboração do Plano Rodoviário Nacional e sua reorganização em 1945 através do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem. (Penha, 1993, p.112 apud Aquilante Policarpo e Martins de Souza, 2019, p.10).

As ferrovias materializadas no interior, sobretudo o paulista, agiram como indutoras da “Marcha para o Oeste” e da expansão do capital. Segundo Hilma A. Brandão (2009), Maurício Aquilante Policarpo e Rita de Cássia Martins de Sousa (2019) e Pierre Monbeig (1984), as ferrovias formaram importante força sinérgica em direção ao interior que agia na formação da ampliação da produção cafeeira, durante a Primeira República, e na constituição de núcleos urbanos, como afirma Brandão (2009):

[...] a marcha para o Oeste das plantações e das linhas ferroviárias engendrará diversos núcleos urbanos, com destaque para aqueles que cumprirão a função de “bocas do sertão” e de “pontas de linha” [...] a ferrovia contribuiu para estender a fronteira agrícola, criando e ligando, com seu traçado, pontos de produção agropecuária (Brandão, 2009, p. 78)

Cabe elucidar que a Marcha para o Oeste⁵¹ foi uma política institucional lançada em 1938 na Era Vargas (1930-1945), especificamente no Estado Novo (1937-1945), com a bandeira de proteger o território a partir do povoamento para o interior. Getúlio Vargas chegou ao poder em 03 de novembro de 1930, permanecendo até 1945, em decorrência da chamada “Revolução de 30”. Em síntese, o objetivo “era eliminar os vícios dos governos anteriores e implantar um programa de desenvolvimento do país com foco na industrialização” (Finger, 2013, p.112). De 1930 a 1934, Getúlio instala o Governo Provisório, dissolve o Congresso, as Assembleias Estaduais, as Câmaras Municipais e centraliza o poder, propondo uma política de desenvolvimento industrial e geração de empregos, em resposta à crise financeira de

⁵¹ Segundo George L. S. Coelho (2010) e Matheus Eurich Arrais (2016), durante as primeiras décadas do século XX observa-se a formação de novos grupos sociais que defendiam interesses distintos aos da oligarquia nacional, resultantes de uma reorganização sócio-política derivada do início do processo de industrialização de alguns setores da economia, concomitantemente a crescente urbanização. Esses novos grupos buscavam entender o atraso brasileiro e propor novos caminhos para a sociedade como um todo. A ampliação das perspectivas, acentuadas pela depressão econômica mundial de 1929 e pelas grandes Guerras Mundiais (1ª GM: 1914 a 1918 e 2ª GM: 1939 a 1945), apontavam para a necessidade de reconstruir um novo Brasil, direcionado a um projeto nacionalista e de rápida modernização da sociedade. Esse cenário resultou no golpe político que impediu a posse do presidente eleito, o paulista Júlio Prestes, e colocou no poder o gaúcho Getúlio Vargas, encerrando a chamada República Velha e, com ela, a influência dos cafeicultores.

1929⁵² e o endividamento do governo.

A política de industrialização e ocupação e integração do território impactou diretamente na evolução da malha ferroviária durante esse período da Primeira República. As ferrovias dobraram de extensão, representando claramente uma rede de aparato de modernização do território brasileiro, mesmo sem um plano conjunto e abrangente (Aquilante Policarpo & Martins de Souza, 2019). A crise de 1929 desestruturou os mercados externos, ocasionando no desinteresse em produtos primários para exportação (Finger, 2013), ao mesmo tempo que o mercado interno ganhou espaço e fomentou o investimento em indústrias no país. É esse cenário que induziu o destino das infraestruturas de transporte (ferroviário, rodoviário, hidroviário e aeroviário – que vai ganhar força no país) e acelerou o processo para se estabelecer um Plano Nacional de Viação.

Embora decorridos quarenta anos da instauração da República, o sistema viário brasileiro ainda não correspondia às necessidades da época, seguindo deficiente em grandes setores. A realidade era que durante o governo do presidente Washington Luís (1926-1930) ficou evidente a limitação das ferrovias para o plano de integração nacional, com os custos de implantação altos e a desarticulação das ferrovias implantadas sendo um problema de difícil solução. Segundo Vencovsky (2006), o cenário ferroviário brasileiro era formado por linhas praticamente independentes entre si e com grande disparidade de bitolas, um obstáculo para a formação de uma articulação ferroviária integrada no território brasileiro. Isto demonstra que grande parte dos investimentos realizados no sistema ferroviário, as linhas construídas, na verdade, eram planos independentes, que serviam a objetivos específicos, de caráter regional, sem preocupação em propor um sistema integrado e que respondesse as demandas em escala nacional.

Segundo Coimbra (1974, p.175), a realidade era que “a construção das estradas de ferro nem sempre respondia a interesses nacionais” e “para obstar a continuação dessa prática, em abril de 1931, o Ministro da Viação e Obras Públicas, José Américo de Almeida (1887-1980), designou uma comissão” (Coimbra, 1974,

⁵² Segundo Finger (2013), após 1929, a forte recessão financeira internacional impossibilitou que o Governo Brasileiro obtivesse crédito no exterior para continuar adquirindo o excedente da produção cafeeira e controlar a oferta, que resultou na forte redução de preços. A solução foi diminuir a produção, gerando uma série de efeitos secundários sobre a econômica interna do país. Foi esse cenário, de crise internacional e endividamento do governo, que ajudou a enfraquecer o poder dos cafeicultores.

p.175) técnica para desenvolver um plano geral de viação, que atendesse às necessidades da defesa nacional e aos interesses da economia do país. A intenção era paralisar as construções até que o plano fosse aprovado. O objetivo da comissão era

[...] proceder à organização do referido plano (o Plano Geral de Viação do Brasil), compreendendo as vias férreas, as rodovias e a navegação interior, indicando as diretrizes a que devem obedecer às grandes linhas-tronco e, bem assim, os rios navegáveis cujos melhoramentos possam contribuir para o desenvolvimento econômico das regiões atravessadas. (Conselho Nacional de Transporte, 1974, p.123).

Além do evidente problema de desarticulação das vias instaladas, as ferrovias apresentam déficits econômicos constantes, alarmantes e crescentes ano após ano. “Éramos ainda uma nação sem transportes, uma das razões principais de nossa debilidade econômica” (Coimbra, 1974, p.176-177). As linhas férreas e estradas de rodagem, apesar de expandirem-se ao longo dos anos, eram pouco numerosas, assim como o material rodante, e cobriam uma parcela ainda diminuta do território brasileiro (**Tabelas 1 a 5, Figura 14**).

Tabela 1: Resumo da viação férrea do Brasil de 1854-1932.

Anos	Extensão Ferroviária		
	Km	Por 100 Km ²	Acréscimos
1854	14	0,2	
1864	474	5,5	460
1874	128	14,8	810
1881	6302	72,6	5018
1894	12260	141,1	5958
1904	16306	187,7	4046
1914	26062	300,1	9756
1921	30309	356,1	4247
1932	32973	387,4	2664

Fonte: Gusmão (1933).

Tabela 2: Resultados do número de impositações de automóveis no país de 1925-1929.

Anos	Número de automóveis	
	Importação	Existência
1925	43714	73537
1926	32954	102907
1927	29591	131757
1928	45427	154735
1929	53928	166926

Fonte: Gusmão (1933).

Tabela 3: Estatísticas da extensão total de quilômetros para as rodovias em tráfego no território nacional até metade do ano de 1925.

Tipo	Extensão das estradas de rodagem	
	Km	%
Concreto	45,479	0,04
Concreto asfaltado	59,151	0,05
Macadame	805,629	0,71
Pedra Britada	4.222,565	3,73
Terra melhorada	16.157,096	14,27
Terra não melhorada	91.962,499	81,20
Total	113.252,419	100,00

Fonte: Gusmão (1933).

Tabela 4: Resumo do tráfego comercial aérea desde o início do referido no Brasil de 1927 a 1932.

Anos	Extensão das linhas em tráfego – Km	Aeronaves em tráfego	Número de voos
1927	6.355	13	158
1928	6.695	57	1.178
1929	7.245	51	1.476
1930	15.503	62	1.767
1931	16.374	66	1.746
1932	18.355	55	1.683

Fonte: Gusmão (1933).

Tabela 5: Resultados constantes no movimento geral da navegação em números ano 1839 – 1932.

Anos	Nº de Embarcações			Tonelagem (Milhares de toneladas)		
	Total	Nacionais	Estrangeiras	Total	Nacionais	Estrangeiras
1839-1840	5.648	4.142	1.506	708	301	401
1869-1870	8.939	4.621	4.018	2.747	999	1.748
1879-1880	9.765	6.054	3.711	4.287	1.654	2.633
1909	20.272	15.245	5.027	19.289	6.856	12.433
1919	23.147	19.317	3.830	17.949	9.517	8.432
1929	34.007	25.764	8.243	47.843	19.450	28.393
1930	32.345	23.944	8.401	47.610	19.069	28.541
1931	32.638	25.227	7.411	46.177	20.918	25.256
1932	30.079	24.523	5.556	41.173	19.316	21.857

Fonte: Gusmão (1933).

Figura 14: Mapa do Brasil, edição comemorativa do Quinto Recenseamento Geral do Brasil, de setembro de 1940.



Fonte: Arquivo Nacional, Fundo Academia Brasileira de Letras - BR_RJANRIO_DS_0_MAP_0031.

O início do século XX trouxe as primeiras preocupações com as rodovias⁵³.

⁵³ Segundo Coimbra (1974), o problema das rodovias começava a sensibilizar os responsáveis pelo desenvolvimento da rede viária. Inúmeras estradas de rodagem estavam concorrendo vantajosamente com as estradas de ferro, sobretudo, ao longo da Estrada de Ferro Central do Brasil (conectava Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais) e da Estrada de Ferro Leopoldina (conectava Rio de Janeiro, Minas

Técnicos e especialistas viam no sistema uma solução mais adequada para os transportes terrestres, visão essa em conformidade com a ideologia do Ministro da Viação e Obras Públicas getulista, José América de Almeida, que dizia "devemos por todos os meios favorecer a expansão das rodovias" (Coimbra, 1974, p.176), "a estrada de rodagem deveria conquistar o deserto com as suas facilidades de penetração, criando núcleos de riqueza para o transporte ferroviário" (Coimbra, 1974, p.176). Para ele, bastava resolver o problema do álcool-motor ou de outro combustível nacional qualquer e o desenvolvimento de uma indústria pneumática, que estariam lançadas as facilidades para o encurtamento das distâncias (Coimbra, 1974).

Na tentativa de resolver a questão, a Comissão propôs o primeiro "Plano Geral de Viação Nacional", aprovado em 1934, pelo Decreto nº 24.497, de 29 de junho, pelo presidente Getúlio Vargas, traçando um plano geral de vias de comunicação de caráter nacional, constituindo uma rede federal, cobrindo todo o território da República, atendendo, simultaneamente, aos interesses políticos, administrativos e econômicos da União (Conselho Nacional de Transporte, 1974; Brasil, 1952; Coimbra, 1974).

Nessas condições o primeiro plano oficialmente aprovado no Brasil, elaborado pela Comissão,

[...] traçou troncos e ligações terrestres e fluviais. Não cogitou da rede de comunicações aéreas, por ser destinada a uma utilização especial e por exigir seu estudo conhecimento e elementos que a Comissão não possuía. Além disso, esse meio de transporte não foi incluído na Portaria de 1931, entre aqueles de que a Comissão deveria cuidar, para o traçado do plano geral de viação nacional. (Conselho Nacional de Transporte, 1974, p.127).

No total, o Plano (**Figura 15**), indicou: nove troncos na direção norte-sul (TM); onze troncos na direção leste-oeste (TP); e dezoito ligações estabelecendo comunicações entre esses troncos ou entre eles e determinados pontos da fronteira (L). Ainda, previu três linhas integralmente constituídas por aquavias, além de uma oceânica: o Tronco TP-1 (Belém-Tabatinga); a ligação L-5 (Juazeiro-Pirapora); e a ligação L-12 (Jupia-Guaíra). Quatro linhas mistas (terrestres-fluviais): a TM-3 (Belém-Rio de Janeiro); a TM-5 (Itaquatiara-Foz do Rio Apa); a TP-8 (Rio de Janeiro-Foz do

Gerais e Espírito Santo) e nas zonas servidas pela *The Great Western of Brazil Railway Co. Limited* (Nordeste). Além dos problemas dos combustíveis e da indústria pneumática, as rodovias enfrentavam um grave problema de fiscalização, especialmente nas estradas arrendadas, as quais apresentavam prejuízos ao erário. A navegação também não era diferente, em que as concessões feitas aos estados foram desastrosas.

mais curto, comunicações entre duas ou mais unidades da federação; e, por fim, v.) atendessem a exigências de ordem militar (**Tabela 6**).

Tabela 6: Troncos e ligações no Plano Geral de Viação Nacional de 1934.

Nº	Pontos Extremos Troncos TM	Parte Fluvial	Parte Terrestre	Total em KM
TM1	Fortaleza – Rio de Janeiro	-	4036	4036
TM2	S. Luís – Rio de Janeiro	-	3700	3700
TM3	Belém-Santarém – Rio de Janeiro	306	3311	3618
TM4	Santarém - Ponta Porã	-	2929	2929
TM5	Itaquatiara – Foz do Rio Apa	4146	732	4878
TM6	Rio de Janeiro – Porto Alegre (Litoral)	-	2194	2194
TM7	Rio de Janeiro – Porto Alegre (Serra)	-	2263	2269
TM8	Rio de Janeiro – Rio Grande	-	2764	2764
TM9	São Borja - Quaraim	-	224	224
TP1	Belém – Tabatinga	3371	-	3371
TP2	Recife – Belém	-	2395	2395
TP3	Recife – Santa Maria do Araguaia	-	2211	2211
TP4	Salvador – Goiás	-	1924	1924
TP5	Rio de Janeiro – Cruzeiro do Sul	-	5306	5306
TP6	Rio de Janeiro – Corumbá	-	2288	2288
TP7	Rio de Janeiro – Bela Vista	-	1899	1899
TP8	Rio de Janeiro – Foz do Iguaçu	169	1706	1875
TP9	Porto Alegre - Uruguaiana	-	716	716
TP10	Porto Alegre – Satana do Livramento	-	601	601
TP11	Rio Grande – Uruguaiana	-	750	750
L1	Fortaleza – Crateús	-	458	458
L2	Fortaleza – Juazeiro	-	1005	1005
L3	Esperança – Sardinha	-	425	425
L4	Bomfim – Água Comprida	-	414	414
L5	Juazeiro - Pirapora	1371	-	1371
L6	Santa Maria Do Araguaia – Registro do Araguaia	1316	22	1338
L7	Cuiabá – São Luís de Cáceres	-	220	220
L8	Colatina – General Carneiro	-	576	576
L9	Belo Horizonte – Americana	-	925	925
L10	São Paulo – Santos	-	79	79
L11	Penápolis – Jaguariaiva	-	536	539
L12	Jupia – Guaíra	500	-	500

L13	Mafra – União da Vitória	-	249	249
L14	Ilhota – Uruguaia (Rio)	-	513	513
L14	Bento Gonçalves – Passo Fundo	-	190	190
L15	São Sepé – São Borja	-	415	415
L16	Basílio – Jaguarão	-	112	112
L17	Alegrete - Quaraí	-	113	113
Total		11.180	48.210	59.390
Totais Finais (a subtrair trechos comuns duas ou mais linhas)		11.180	39.897	51.077
Em porcentagens		21,8%	78,2%	100%

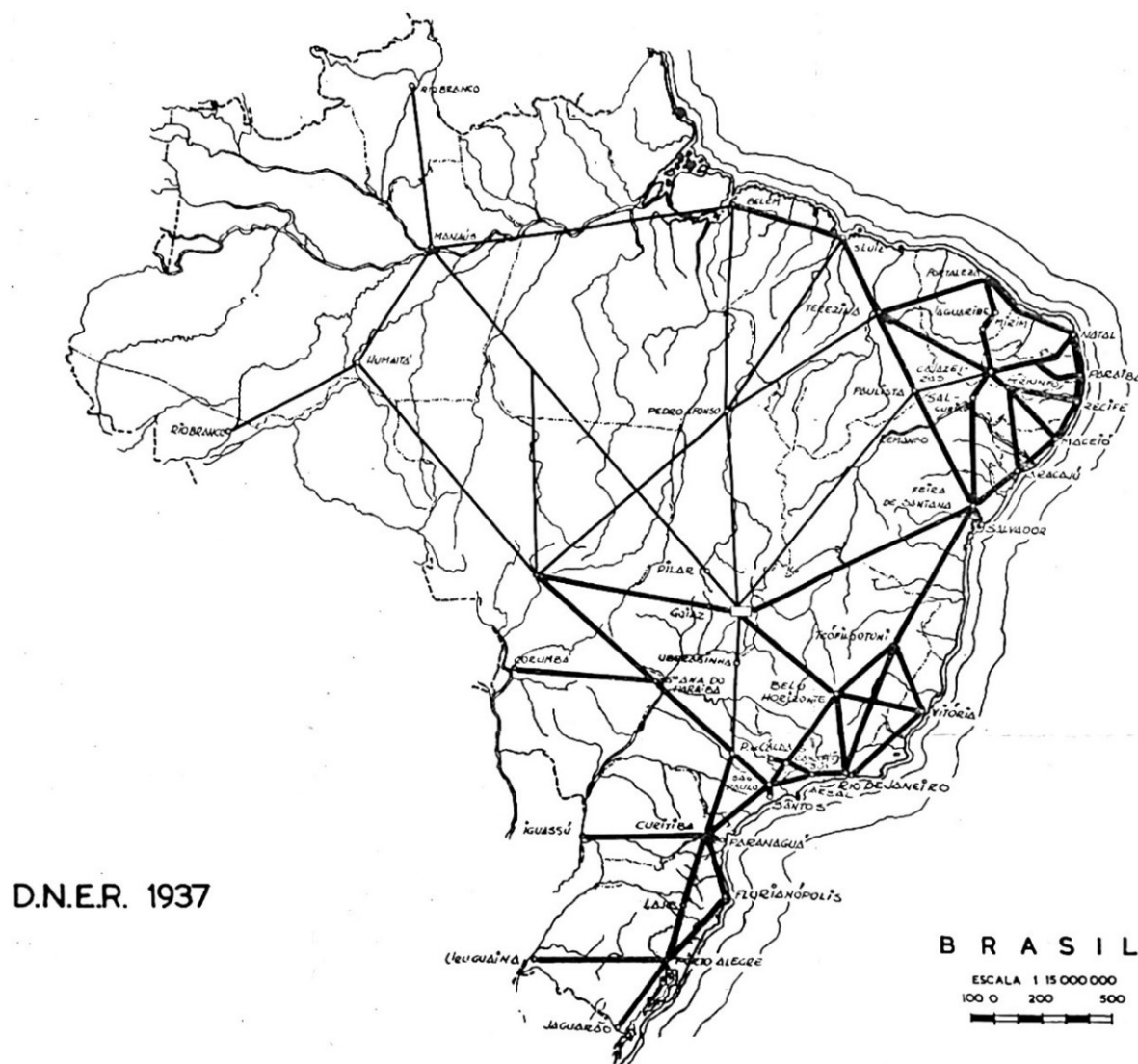
Fonte: Coimbra (1974).

Em síntese o “Plano Geral de Viação” de 1934 estabelecia um eixo rodoviário importante partindo da capital federal (Rio de Janeiro) sentido sul de Minas Gerais, passando por Goiânia (recém fundada). Desse ponto em diante, um eixo seguiria sentido Cuiabá possibilitando a conexão com Santarém (PA) e Rio Branco (AC), enquanto um outro eixo se conectaria com o Rio Tocantins, conectando o Planalto Central com o Norte e Nordeste do país.

Em 1937, três anos depois, com o aumento expressivo da frota nacional de automóveis, sobretudo caminhões, foi necessário a criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER, originado da Comissão de Estradas de Rodagem Federais, fundada em 1927 e extinta em 1931. Ligado ao Ministério de Viação e Obras Públicas e com o objetivo de planejar e gerenciar os sistemas rodoviários, o DNER apresentou no mesmo ano de sua criação um Plano de Viação⁵⁴ (**Figura 16**), exclusivamente rodoviário, muito semelhante ao plano da CERF com vias ligando as diversas regiões do país a partir do Planalto Central, local destinado à nova capital, seguindo a estratégia adotada pelo Plano Schnoor, de 1927.

⁵⁴ O primeiro Plano – exclusivamente – Rodoviário só foi aprovado em 1944, através do Decreto nº 15.093, de 20 de março, proposto por uma Comissão organizada em fevereiro de 1942 para tal finalidade.

Figura 16: Plano Rodoviário do DNER de 1937.



Fonte: Brasil (1974).

Quinze anos depois, o estado geral do sistema viário brasileiro ainda era desanimador, na opinião do engenheiro e ministro do Ministério da Viação e Obras Públicas, Maurício Joppert da Silva⁵⁵,

⁵⁵ O engenheiro Maurício Joppert da Silva (1890-1985) comandou o Ministério da Viação e Obras Públicas no período de 1945 a 1946. Apesar de pouco tempo, reorganizou o DNER e criou o Fundo Rodoviário, por meio do Decreto-Lei nº 8.463, de 27 de dezembro de 1945. Dispositivo financeiro que deu ao governo seguinte, do Marechal Eurico Gaspar Dutra, mediante o Plano Salte, a execução das seguintes rodovias: Rio - Bahia (BR-4), em 1948, aberta ao público em agosto de 1949; a nova Rio - São Paulo; a Curitiba - Lajes; a pavimentação de parte da Rio - Belo Horizonte; a variante Rio - Petrópolis; a ligação Itaipava - Teresópolis; a rodovia Porto Alegre - São Leopoldo; a pavimentação da São Leopoldo - Caxias; além de outros trabalhos relacionados com as estradas Vacaria - Passo Socorro, Feira de Santana - Salvador, variante de Pomba, Rio - Bahia - Arassuaí e Rio - Bahia - Topázio, Belo Horizonte - Vitória, Belo Horizonte - São Paulo, Anápolis - Colônia Agrícola (Ceres) - Tocantins, Anápolis - Corumbá - Niquelândia e Petrolina - Paulo Afonso.

A geração atual possui um sistema ferroviário que absolutamente não satisfaz. As nossas estradas de ferro são mal traçadas, aparelhadas com deficiência e muito desgastadas. A guerra, sem dúvida, agravou o estado de coisas com o aumento de produção e a carência do material. Fomos por isso obrigados a usar esse material velho e quase imprestável que nos resta, como consequência da falta de reparos periódicos e de substituição indispensáveis. A nossa rede ferroviária está a exigir urgentes melhoramentos. Devemos rever o traçado das curvas, das rampas, assim como lastrear as linhas em cerca de 50% em 18 mil quilómetros. Precisamos ainda substituir cerca de 12 mil quilómetros de trilhos e comprar mais material de tração e de vagões na quantidade necessária. (Relatório do MVOP, 1945/1946, p.179 *apud* Coimbra, 1974, p.198).

A situação parecia ser a mesma apresentada em 1930 pelo ex-ministro José Américo de Almeida, com os mesmos sintomas de precariedade. A morosidade no desenvolvimento levou a necessidade de um sistema de transportes apoiado nas rodovias, o “Plano Rodoviário Nacional”, que foi aprovado por meio do Decreto nº 15.093, de 20 de março de 1944⁵⁶. Um plano que pretendia fundamentalmente ligar o país no sentido norte-sul e cortá-lo em outras direções, estendendo sobre o território uma trama de vias de comunicação eficiente.

Constituíam-se o “Plano Rodoviário Nacional” por 27 rodovias, sendo: 6 rodovias longitudinais procurando orientação geral norte-sul; 15 transversais, sensivelmente no sentido leste-oeste; e 6 ligações entre pontos importantes de duas ou mais rodovias (**Tabela 7 e Figura 17**).

Tabela 7: Rodovias do Plano Rodoviário Nacional de 1944.

RODOVIAS	
Longitudinais	
01	Getúlio Vargas (Belém-Jaguarão)
02	Panordestina (S. Luís-Salvador)
03	Transnordestina (Fortaleza-Salvador)
04	Transbrasiliana (Belém-Livramento)
05	Amazônica (Santarcm-Pôrto D. Carlos)
06	Acreana (Cruzeiro do Sul-Cuiabá)
Transversais	
01	Do Maranhão (S. Luís-Carolina)
02	Do Piauí (Terezina-Loreto)
03	Do Rio Grande do Norte Natal-Barra)
04	Da Paraíba (Cabedelo-Icó)
05	De Pernambuco (Recife-Petrolina)
06	De Alagoas (Maceió-Paulo Afonso)
07	De Sergipe (Aracaju-Juazeiro)
08	Da Bahia (Salvador-Pôrto Nacional)

⁵⁶ O Ministério da Viação, sob o comando do general João de Mendonça Lima, organizou uma Comissão por meio da Portaria nº 168, de fevereiro de 1942, designando o engenheiro Yeddo Fiúza (presidente), o coronel Aviador Lysias Rodrigues, o major Renato Bitencourt Brígido, os engenheiros Francisco Gonçalves de Aguir, Jorge Leal Burlamaqui, Emygdio de Moraes Vieira e Moacyr Malheiros Fernandes Silva, tendo como secretário Severino de Moura Carneiro. O relatório dessa Comissão concluso e entregue ao Ministro, no dia 8 de novembro de 1943, foi aprovado pelo presidente Getúlio Vargas, mediante Decreto nº 15.093, de 20 de março de 1944.

09	Centro-Oeste (Vitória-Mato Grosso)
10	Do Estado do Rio de Janeiro (Entre Rios-Rezende)
11	Do Estado de S. Paulo (Santos-Corumbá)
12	Do Estado do Paraná (Paranaguá-Iguaçu)
13	Do Estado de Santa Catarina (Curitiba-Torres)
14	Do Estado do Rio Grande do Sul (Torres-Uruguiana)
15	Do Sul de Mato Grosso (Pôrto 15 de novembro-Pôrto Murtinho)

Ligações	
01	Recife-Salvador
02	Rio de Janeiro-Belo Horizonte
03	Belo Horizonte-São Paulo
04	Rezende-Araraquara
05	Vacaria-Passo Fundo
06	Vacaria-Passo Fundo

Fonte: Moarcir (1949); Brasil (1952)

Figura 17: Plano Rodoviário Nacional de 1944.



Fonte: Brasil (1974).

A natureza deste plano de 1944 consistia em: i.) evitar, quanto possível, a superposição das rodovias aos troncos ferroviários principais existentes ou em construção já prevista para o estabelecimento da interligação ferroviária contínua do norte ao sul do país; ii.) aproveitar trechos de rodovias existentes, ou em projeto, dos planos rodoviários estaduais; iii.) considerar apenas trechos rodoviários de caráter nacional, segundo o conceito definido no próprio plano; e iv.) estabelecer, no interior do país, as convenientes ligações da rede rodoviária nacional com a infraestrutura das rotas aéreas, comerciais e postais, nos pontos adequados (Moacir, 1949; Brasil, 1952; Brasil 1974).

Dentro desses parâmetros, foram consideradas rodovias nacionais: as que atravessassem total, ou parcialmente, os territórios de duas ou mais unidades da federação; as que se dirigissem para as fronteiras do país, ou se desenvolvessem dentro da faixa de 150 km ao longo destas; as que dessem acesso a portos marítimos, fluviais, ou lacustres, de concessão federal; as que apresentassem interesse geral administrativo, militar, turístico etc.; as que se destinassem a ligações pan-americanas; e, além dessas linhas-tronco, as indispensáveis linhas transversais ou ligações entre esses troncos.

Esquemáticamente, o plano foi tecido sob a orientação básica de dois eixos (**Figura 18**), sensivelmente ortogonais: um claramente no sentido norte-sul – a longitudinal Transbrasiliana –, que acompanharia o Rio Tocantins, estabelecendo a ligação de Belém do Pará a Santana do Livramento (RS) – chamada por Moacir (1949) de “verdadeiro meridiano rodoviário”, ou seja, a espinha dorsal do plano; e outro, em diagonal, no sentido leste-oeste – a rodovia Centro-Oeste –, que sairia de Vitória (ES) com sentido a Mato Grosso, chamada no plano de “a Rodovia Central do Brasil” (Moacir, 1949).

Figura 18: Eixo esquemático do Plano Rodoviário Nacional de 1944.



Fonte: Moacir (1949).

A existência do “Plano Nacional de Viação”, de 1934, e do “Plano Rodoviário Nacional”, de 1944, ambos aprovados, levou o Ministério da Viação e Obras Públicas, em 1946, a revisar os planos existentes para que os meios de comunicação fossem definidos por meio de um único Plano Geral de Viação.

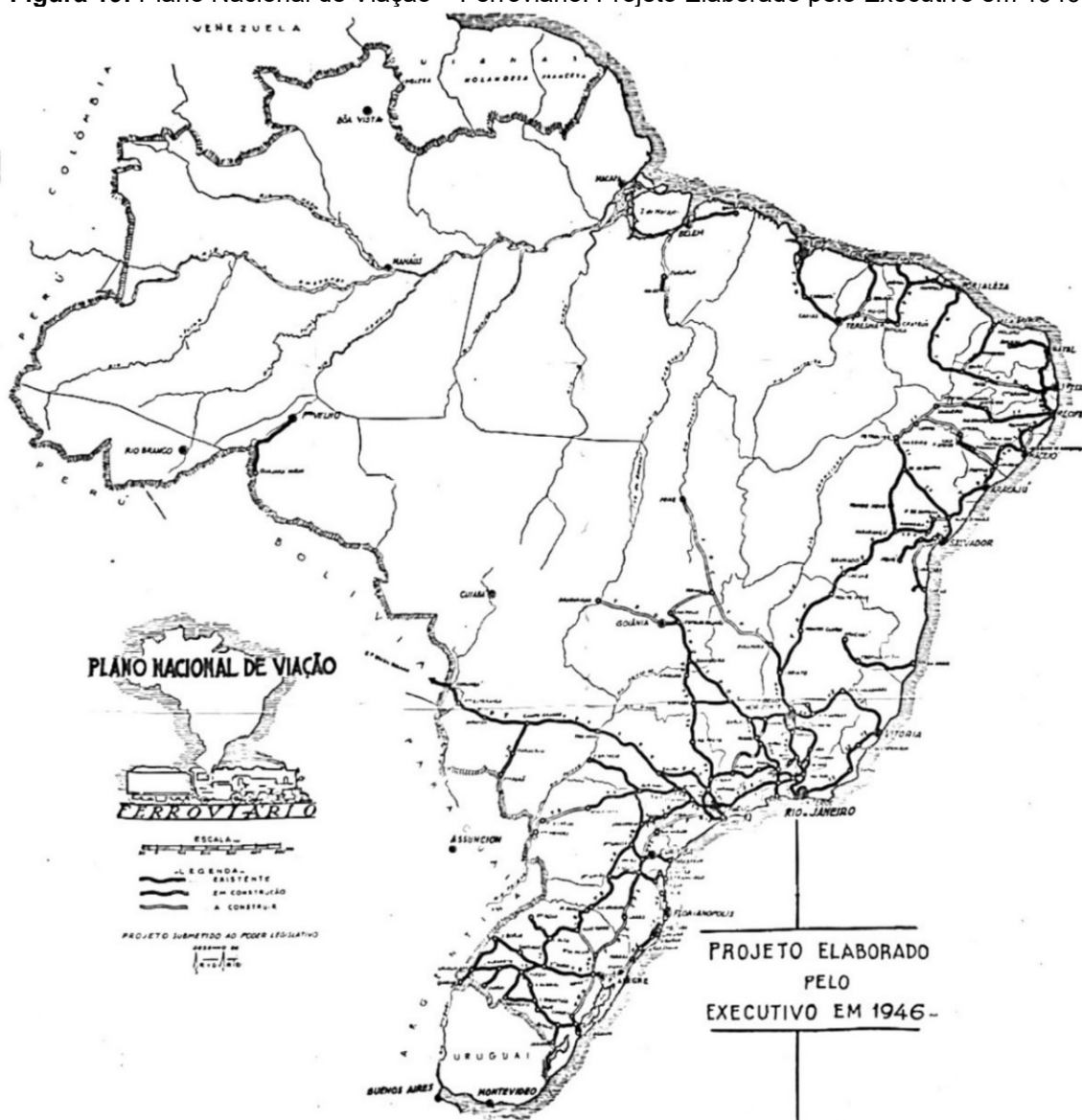
Pela Portaria nº 19, de 8 de janeiro de 1946, o então ministro Maurício Joppert da Silva constituiu uma Comissão para rever e atualizar o Plano Geral de Viação Nacional de 1934. Integraram a Comissão o engenheiro Álvaro Pereira de Sousa Lima – titular da Pasta da Viação e que exerceu as funções de Vice-presidente, cabendo a Presidência ao Ministro de Estado; os engenheiros Artur Pereira de Castilho, Edmundo Régis Bittencourt, Jorge Leal Burlamaqui, Vinicius Cesar da Silva

Berredo, José Pedro de Escobar, Gilberto Canedo de Magalhães, Vicente de Brito Pereira Filho e Benjamin do Monte; e os militares: coronel Francisco Jaguaribe Gomes de Matos, coronel Aviador Reinaldo Carvalho Filho, capitão de fragata Fernando Carlos de Matos, major Adailton Sampaio Pirassununga e major aviador Phídias Piá de Assis Távora.

A Comissão em seu parecer sinalizou alguns motivos para revisão, dentre os mais importantes: a indistinção quanto à sua natureza, se ferroviárias ou rodoviárias, dos troncos e ligações terrestres; a adoção de apenas um único meio de transporte – ferroviário, rodoviário ou fluvial – em várias regiões do país, o que só se justifica em relação às zonas de reduzida significação econômica e não se aplica às regiões florescentes onde a coexistência de vários meios de transportes é necessária; e, por fim, a atribuição à estrada de rodagem o papel exclusivo de via pioneiro, ante à ferrovia que estava fadada a desaparecer (Moacir, 1949; Brasil, 1952).

A natureza deste no documento (**Figura 19**), por várias observações técnicas, consistia nas seguintes determinações: que o “Plano Geral de Viação Nacional” (aprovado pelo Decreto nº 24.497, de 29 de junho de 1934) e o “Plano Rodoviário Nacional” (aprovado pelo Decreto nº 1.093, de 20 de março de 1944) fossem substituídos por um único: o “Plano Geral de Viação Nacional” (P.G.V.N.); que este novo plano procurasse coordenar os diversos meios de transporte mecânico, de forma a utilizar com eficiência suas diferentes características técnico-econômicas, a fim de proporcionar ao país um sistema de transportes completo, rápido, seguro e pelo menor custo tarifário; que se fizesse com urgência o reaparelhamento completo das vias e meios de transporte e se fomentasse o desenvolvimento dos troncos principais de comunicação; que se reservasse para navegação fluvial e para as rodovias a função pioneira de vias de penetração de superfície; e que se desenvolvesse a navegação fluvial no sentido do melhor aproveitamento econômico dos rios.

Figura 19: Plano Nacional de Viação – Ferroviário. Projeto Elaborado pelo Executivo em 1946.



Fonte: Passos (1952).

A Comissão no relatório final apresentou quatro mapas, um com o conjunto dos sistemas e um para cada sistema separadamente: ferroviário, rodoviário e fluvial. Ainda, fez algumas considerações sobre cada um dos sistemas de viação, destacando no ferroviário a adoção do plano de 1934, mas suprimindo de um modo geral os prolongamentos da rede existente, alterando a nomenclatura dos troncos e ligações. Dotou a função pioneira, outrora exclusiva às estradas de ferro, ao transporte rodoviário e aeroviário (Brasil, 1952), justificando assim a redução acentuada, feita no plano de 1934, das linhas férreas (Moacir, 1949).

Ainda sobre o sistema rodoviário, a Comissão aceitou o plano de 1944 com as modificações, acréscimos e complementos introduzidos pelo Conselho Rodoviário

Nacional, em 1945, com cerca de 10.770 km mais extensão prevista de 46.000 km, totalizando 210.000 km de estradas no país (**Figura 20**). Nesta mesma toada, foram estabelecidos critérios de classificação das estradas em radiais, longitudinais, transversais e ligações, bem como o prefixo “BR” da palavra Brasil, para caracterizar as estradas federais (Brasil,1952). Essa classificação, existente até hoje, definiu como primeira dezena da ordem numérica as estradas que se irradiavam do Rio de Janeiro, e segundo aquelas que irradiavam de São Paulo e as demais, a numeração segue lógica própria (**Tabela 8**).

Figura 20: Plano Nacional de Viação – Rodoviário. Projeto Elaborado pelo Executivo em 1946.



Fonte: BRASIL (1952).

Tabela 8: Classificação das estradas de rodagem no Plano Nacional de Viação de 1951.	
Longitudinais	21 a 40
Transversais	41 a 47
Ligações	71 em diante

Fonte: Moarcir (1949); Brasil (1952)

Em relação ao sistema fluvial, a Comissão aceitou o trabalho de um dos membros, o general Jaguaribe Gomes de Matos, que expôs em relatório à parte um plano fluvial por ele denominado de “Linhas fluviais de base de um sistema brasileiro de viação” (**Figura 21**), com alguns acréscimos importantes (Brasil, 1952). As características gerais do plano de Jaguaribe consistiam no aproveitamento dos rios considerados navegáveis, na interligação de bacias hidrográficas por meio de canais de partilha, e na independência relativa do transporte fluvial.

Figura 21: Plano Nacional de Viação – Fluvial. Projeto Elaborado pelo Executivo em 1946.

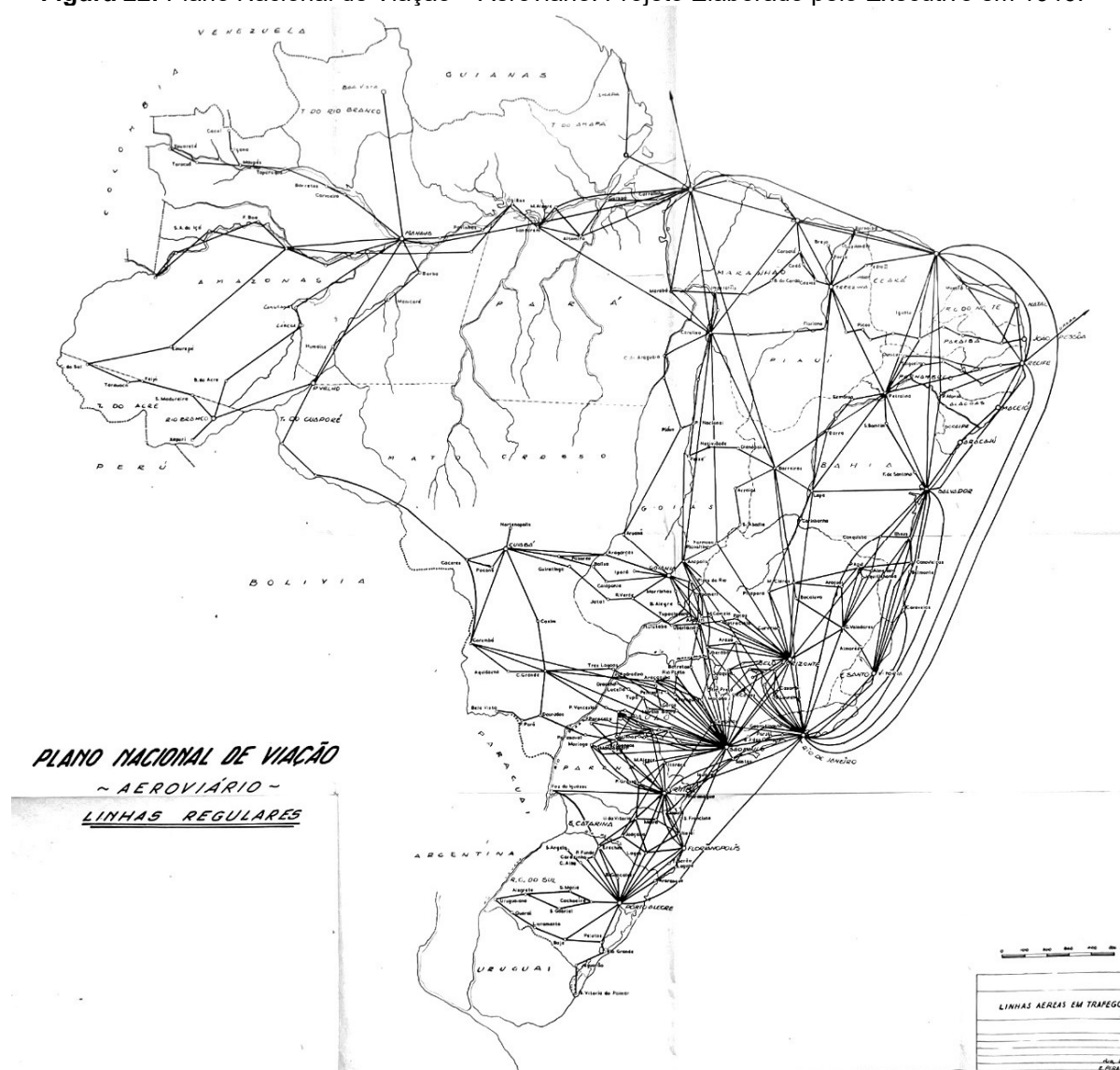


Fonte: Brasil, 1952.

Sobre o plano aeroviário (**Figura 22**), a Comissão declarou que as estradas do plano serviam a todos os aeroportos e bases aéreas. O plano estabelecia uma rede de vias áreas nas direções norte-sul e leste-oeste. Igualmente previa a proteção ao

voo para o desenvolvimento de linhas comerciais periféricas e de penetração. Por fim, o plano elaborado pela Comissão nunca foi aprovado formalmente, mas teve Projeto de Lei nº 326-A, planejado e apresentado na Câmara dos Deputados pelo engenheiro Edison Junqueira Passos (1893-1954), em 1951.

Figura 22: Plano Nacional de Viação – Aeroviário. Projeto Elaborado pelo Executivo em 1946.



Fonte: Brasil, 1952.

Em síntese, como afirma Galvão (1996), o “Plano Nacional de Viação”, de 1951, veio para colocar um ponto final nas controvérsias sobre as prioridades de modalidade de transporte no Brasil, dando um novo ritmo de desenvolvimento ao transporte rodoviário a partir dos anos de 1950 (Conselho Nacional de Transporte, 1974; Brasil, 1952). E, embora nunca aprovado, o plano não deixa de ser relevante historicamente, pois registra as tendências e entendimentos dos transportes da época,

documentando as mudanças ao longo da história de implantação dos sistemas de transporte brasileiro, e com destaque para a leitura acerca do sistema ferroviário. Ademais, a mudança apresentada, que destinava ao sistema rodoviário e marítimo a função de penetração, foi amplamente adotado pelo “Plano Nacional de Viação”, aprovado em 1964, durante a Ditadura Militar, que exaltava no seu texto o protagonismo do sistema rodoviário e a obsolescência do sistema ferroviário, em função das dificuldades e desafios enfrentados.

Cabe salientar, que a política de investimentos no setor rodoviário iniciada pelo presidente Washington Luís e encampada por Getúlio Vargas teve continuidade no governo Gaspar Dutra (1946-1951) e foi oficialmente assumida na década de 1950 por Juscelino Kubitschek (1956-1961). É durante esse período entre 1940 e 1950 que praticamente se encerrou a “era ferroviária” no Brasil, que recebeu cada vez menos investimentos na construção de novas linhas ou prolongamento das existentes (Finger, 2013; Matos, 1990).

Apesar dos esforços de revisão, o “Plano Geral de Viação” em voga era o ainda aprovado Decreto nº 24.497, de 1934. Não obstante, desde 1946, foram realizadas tentativas de revisão deste Plano, sem sucesso na Câmara dos Deputados. Entre idas e vindas, cumpre assinalar que em 1957, aproveitando a discussão foram aprovadas duas relações descritivas que constituíam, provisoriamente, os Planos Rodoviários e Ferroviários Nacionais, com o objetivo de “interiorização da Capital Federal e a expansão do triângulo de poder – Rio de Janeiro, Belo Horizonte e São Paulo – para um quadrilátero com um dos vértices em Brasília” (Conselho Nacional de Transporte, 1974, p.220).

Durante esse período, em 1957, para tentar organizar a malha ferroviária foi criada a Rede Ferroviária Federal S.A – RFFSA –, uma sociedade de economia mista integrante da Administração Indireta, vinculada ao Ministério dos Transportes e que tinha, entre suas competências: administrar, explorar, conservar, reequipar, ampliar, melhorar e manter em tráfego as estradas de ferro incorporadas à rede.

Nessa longa caminhada de revisão⁵⁷ somente em 1964, através da Lei nº

⁵⁷ Cronologicamente, em 1946 durante o Governo Dutra, havia sido nomeada uma Comissão, presidida pelo engenheiro Maurício Joppert da Silva, até então ministro da Viação e Obras Públicas, para revisar e congregar o “Plano Geral de Viação”, de 1934, e o “Plano Rodoviário Nacional”, de 1944. No ano seguinte a Comissão emitiu relatório com observações sobre os transportes no país, propondo a criação do Conselho Nacional de Viação e Transporte. O relatório final deu origem ao Projeto do Executivo para a revisão do “Plano Geral de Viação”, de 1934, sendo encaminhado ao Congresso em

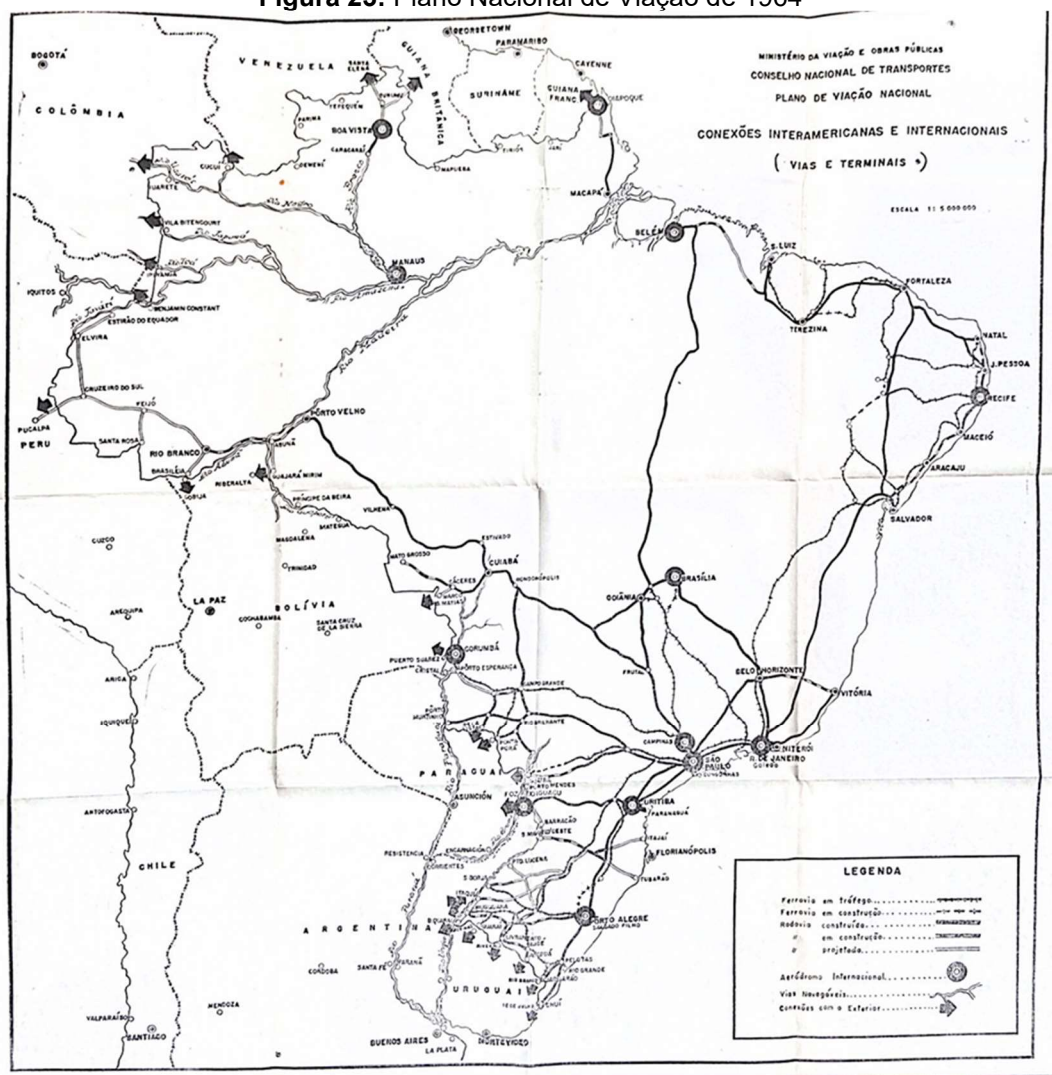
4.592, de 29 de dezembro (já durante a Ditadura Militar), um novo “Plano Nacional de Viação” foi aprovado, obedecendo as seguintes orientações:

- O Plano a ser elaborado deverá atender às necessidades sócio econômicos e político-estratégicas estimadas, para os próximos 25 anos;
As vias e terminais constantes do Plano deverão ter caráter eminentemente nacional antes que sentido regional ou local cujos interesses particulares deverão ser atendidos pelos próprios Estados ou Municípios, mediante a organização de planos complementares ao federal a serem aprovados pelo CNT, e integrados por eixos secundários, por ligações, ramais e acessos.
- A continuidade e vitalização dos troncos longitudinais rodo-ferroviário e marítimo bem como dos terminais portuários e aeroviárias, na faixa profunda de 500 km do litoral, deverá apresentar como imperativo inadiável dentro das realidades nacionais. A ligação do centro de Poder Político Nacional Brasília com os demais centros de Poder Nacional, principalmente as capitais dos Estados, se apresenta também como de importância prioritária.
- Facilitar o escoamento dos produtos industriais, minerais, agrícolas e pastoris relevantes na economia nacional, proporcionando acessos fáceis aos respectivos centros produtores e ligações eficientes curtas, permanentes e a baixo custo nos grandes centros de consumo e terminais marítimos e fluviais, em sistemas financeiramente equilibrados.
- As necessidades estratégicas militares definidas pelo Estado-Maior das Forças Armadas, inclusive assegurando acesso adequado às fronteiras terrestres e marítimas em pontos de maior sensibilidade, deverão ser atendidos.
- Garantir a articulação do sistema de viação nacional com os sistemas panamericano e internacional (aeroviário e marítimo). (Conselho Nacional de Transporte, 1974, p.221-222, grifo da autora).

Dentro das orientações, o “Plano de Viação Nacional”, de 1964 – PNV/64 – (**Figura 23**), procurou em síntese: destinar algumas rodovias de penetração com objetivo de integração o território, sobretudo a hinterlândia, cuja ocupação, com o estabelecimento de núcleos de povoamento, dependeria da existência de vias de transporte terrestre; dispor 12 rodovias longitudinais e 18 transversais formando uma malha mais ou menos densa cobrindo a extensão mais povoada do território nacional; estabelecer 8 radiais partindo de Brasília, 13 diagonais e 41 ligações e acessos; e, por fim, cada estado deveria ser atravessado pelo menos por 1 longitudinal e 1 transversal.

1948. Em 1951, a Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas aprovou um substitutivo ao Projeto Executivo, entretanto, o projeto ficou parado no Congresso Nacional até que em 1956, visando garantir a execução do “Plano de Metas” de Juscelino Kubitschek obteve aprovação, provisoriamente, dos dois Planos Rodoviário e Ferroviário por meio da Lei nº 2.975, de 27 de novembro de 1956, enquanto o Poder Legislativo não aprovava o novo “Plano de Viação Nacional”.

Figura 23: Plano Nacional de Viação de 1964



Fonte: Ministério da Viação e Obras Públicas, 1965.

Ainda, o PNV/64 apresentou uma série de conceituações acerca do Plano Rodoviário Nacional, tais como:

[...] são consideradas Rodovias Nacionais as que satisfazem as seguintes condições:

- Ligar a Capital Federal a uma ou mais Capitais de Estados ou Territórios ou ainda a pontos importantes da orla oceânica ou fronteira terrestre;
- ligar duas ou mais capitais estaduais ou ponto importante da orla marítima com a fronteira terrestre, através de um ou mais Estados ou Territórios;
- ligar duas ou mais rodovias federais em pontos adequados para encurtamento de tráfego interestadual;
- permitir o acesso: a instalações federais de importância, tais como parques nacionais, estabelecimentos, indústrias e bases militares; as estâncias hidro-minerais (e outros pontos de atração turística) notoriamente conhecidas e exploradas; as principais terminais marítimas, fluviais, aeroviárias ferroviárias constantes do Plano Nacional de Viação. (Conselho Nacional de Transporte, 1974, p.247 e 242).

O objetivo no Setor Rodoviário era integrar o “Plano Rodoviário Nacional” dentro da conceituação admitida como um conjunto de eixos e ligações autônomas,

de maior importância sócio-econômica ou político-estratégica;
 b) Troncos longitudinais e transversais ou diagonais: ferrovias de extensão maior que 500 km, atendendo a regiões sócio econômicas ou político-estratégicas definidas.
 c) Ligações: ferrovias de extensão inferior a 500 km atendendo em geral, a regiões compreendidas entre os troncos formando malhas das estradas de ferro, ou melhor, completando a Rede Ferroviária Federal;
 d) Linhas isoladas: são ferrovias desligadas da Rede Ferroviária, servindo a regiões isoladas com economia específica. (Conselho Nacional de Transporte, 1974, p.250-251).

Os objetivos com o “Plano Ferroviário Nacional” eram: eliminar do plano os ramais antieconômicos; integrar os sistemas ferroviários regionais interligando suas redes; considerar o problema da ligação ferroviária entre a capital federal e as capitais dos estados; dar especial importância as linhas de produtividade, previsivelmente asseguradas, e às conexões com as terminais marítimas principais; e por fim, assegurar o transporte pesado de maneira a atender nas melhores condições econômicas, a circulação interior, nos transportes de massas a grandes distâncias.

Figura 25: Plano Nacional de Viação - Ferrovias, 1964



Fonte: Ministério da Viação e Obras Públicas, 1965.

Sobre o “Plano Fluvial Nacional”, os portos foram classificados de acordo com a sua finalidade principal e com a tonelagem que movimentavam anualmente:

Especiais: Portos destinados principalmente a grãos.

1ª Classe: Portos que movimentam mais de 3 milhões de toneladas, anualmente.

2ª Classe: Portos que movimentam de 1 milhão a 5 milhões de toneladas, anualmente.

3ª Classe: Portos que movimentam de 100 mil a 1 milhão de toneladas anualmente. (Conselho Nacional de Transporte, 1974, p. 255-256).

Quanto ao “Plano Fluvial Nacional”, tinha-se por premissas: preferir o desenvolvimento de grandes terminais que interessassem extensas zonas de influência, servidas por sistemas interiores eficientes, à multiplicação de pequenos portos, sem possibilidade de exploração econômica intensa e racional, e limitar a previsão de vias navegáveis às regiões onde houvesse imposição geográfica ou demanda de transportes que as justificassem.

Apesar da aprovação do PNV/64, por meio da Lei nº 4.592, durante o período de tramitação no Congresso Nacional foi introduzido, como projeto do Executivo, uma extensão complementar de aproximadamente 18.000 km sobre a rede rodoviária. Um ano depois, em 1965, por meio da Lei nº 4.906, de 17 de dezembro, por iniciativa do Congresso Nacional, foi incluído mais um acréscimo de aproximadamente 2.000 km a mesma rede. Tais acréscimos foram vetados pelo então Presidente Humberto Castelo Branco, mas posteriormente tais vetos foram derrubados no Congresso Nacional em sua totalidade.

Os embates entre executivo e legislativo se prolongaram por mais dois anos, quando em 1967, o Poder Executivo baixou o Decreto-Lei nº 142, o qual reconstituía quase integralmente o projeto original de 1964, embora mantendo algumas das pretensões dos deputados e senadores. Nesse novo texto, o número de rodovias foi reduzido de 132 para 109 – sendo as maiores reduções nas vias de ligação –, diminuindo a extensão global de aproximadamente 103.000 km para 89.000 km (Conselho Nacional de Transporte, 1974). O “Plano Rodoviário Nacional”, de 1967, durou pouco e por iniciativa do Congresso Nacional, foi reestabelecido, em todos os seus termos, a partir das disposições da Lei nº 4.592, de 1964.

Nesse meio tempo, o início da revisão do PNV/64 foi providenciado pelo Conselho Nacional de Transporte, em 1967, por meio do Decreto-lei nº 139, em que consta na alínea “A”, inciso I, Art. 3º, competência deste colegiado para “deliberar sobre a execução e alterações do Plano Nacional de Viação” e fixar prazo para que

os diversos setores enviem as sugestões e modificações.

O assunto envolveu vários órgãos, entre eles a Assessoria de Planejamento e Orçamento – APO –, da Secretaria Geral do Ministério dos Transportes; o Grupo de Estudos para a Integração da Política de Transportes – GEIPOT⁵⁸ –; a Diretora da Aeronáutica; a Superintendência Nacional da Marinha Mercante – SUNAMAM⁵⁹ –; o Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis⁶⁰ – DNPVN –, o Departamento Nacional de Estradas de Ferro – DNEF –, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER –, e o Departamento de Aeronáutica Civil – DAC.

Encaminhado o projeto para as duas casas legislativas, o mesmo sofreu expressivas alterações em sua parte conceitual, sobretudo através de acréscimos. Nesse sentido a rede rodoviária passou de aproximadamente 100.700 km para 112.000 km, introduzindo muitas rodovias ou trechos rodoviários novos, como as BRs: 010, 061, 101, 120, 154, 222, 226, 251, 283, 285, 324, 330, 349, 352, 381, 402, 403, 405, 406, 407, 408, 414, 415, 417, 420, 423, 428, 461, 462, 464, 466, 468, 470, 474, 480, e 482. No Setor Ferroviário, a rede passou de 31.100 km para 33.800 km devido a introdução das novas Estradas de Ferro: 410, 415, 418, 455, 463 (extensão), 486, 487 e da ferrovia Baía de São Marcos (MA) – Serra dos Carajás (PA), como apoio logístico de exportação do Complexo de Carajás. No Setor de Portos, o projeto aumentou em dez portos passando de 91 para 101, devido ao acréscimo dos portos de Coari (AM), Codajás (AM), Baixio do Espadar (PA), Porto Franco (MA), Santa Filomena (PI), Terminal de Suape (PE), Campos (RJ), Inhatomirim (SC), Couto Magalhães (TO) e Aruanã (GO). Por fim, o Setor Aeroviário passou de 399 aeródromos para 412, devido ao acréscimo dos aeródromos de Curimatá e Oeiras, no Piauí, Caicó no Rio Grande do Norte, Campinho e Itabuna na Bahia, Barretos, em São Paulo, Paranavaí, no Paraná, Blumenau e Criciúma, em Santa Catarina, Venâncio

⁵⁸ O GEIPOT foi criado pelo Decreto nº 57.003, de 11 de outubro de 1965, na forma de Grupo Executivo para a Integração da Política de Transportes e transformado em 1969 pelo Decreto-Lei nº 516 em Grupo de Estudo para a Integração da Política de Transportes. Foi dissolvido em 2001 por meio da Lei nº 10.233, que também criou a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT –, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ – e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.

⁵⁹ Em 1941 foi criada a Comissão da Marinha Mercante, pelo Decreto-Lei nº 1.951, de 30 de dezembro de 1939, que foi transformada em Superintendência Nacional da Marinha Mercante – SUNAMAN – em 1969, pelo Decreto nº 64.125, de 19 de fevereiro.

⁶⁰ Criado em 1963 pela Lei nº 5.213, de 14 de fevereiro.

Aires, no Rio Grande do Sul, e, finalmente, Araguaiana, Araguatins, Catalão e Xambioá, em Goiás (Conselho Nacional de Transporte, 1974).

Por fim, a revisão do “Plano Nacional de Viação”, de 1964, após intensos estudos e debates nas diversas Comissões e nos Plenários da Câmara dos Deputados e do Senado, foi aprovado através da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.

O objetivo essencial do PNV/73 era “permitir o estabelecimento de um sistema integrado” (Conselho Nacional de Transporte, 1974, p.294), unificado, “visando a uma coordenação racional entre os sistemas federais, estaduais e municipais, bem como entre todas as modalidades de transportes” (Conselho Nacional de Transporte, 1974, p.304). Para isso, foram elaborados planos diretores e “os estudos de viabilidade técnico econômica devem visar à seleção de alternativas mais eficiente, levando-se em conta possíveis combinações de duas ou mais modalidades de transporte” (Conselho Nacional de Transporte, 1974, p.304), que devem ser devidamente coordenados. Contudo, devia-se dar prioridade aos sistemas existentes, que ainda “não se encontram obsoletos para que nas etapas seguintes providenciar-se sua expansão” (Conselho Nacional de Transporte, 1974, p.304).

Ainda, no

Art.9º - O Plano Nacional de Viação será, em princípio, revisto de cinco em cinco anos, cabendo ao Conselho Nacional de Transportes proceder às revisões e alterações necessárias. (Conselho Nacional de Transportes 1974, p.306)

Art. 10 - Os Estados, Territórios, Distrito Federal e Municípios elaborarão e reverão os seus Planos Viários com a finalidade de obter-se adequada articulação e compatibilidade entre seus sistemas viários, e destes com os sistemas federais de Viação. (Conselho Nacional de Transporte, 1974, p.306).

Art.15 - Fica alterado o artigo 21 do Decreto-lei nº 512 de 21 de março de 1969, com a substituição da expressão “Plano Rodoviário Nacional” por “Plano Nacional de Viação.” (Conselho Nacional de Transporte, 1974, p.308).

Apesar de indicar uma revisão a cada cinco anos, o “Plano Nacional de Viação”, de 1973, foi o último elaborado e encontra-se em vigor até os dias de hoje. Contudo, ele trouxe uma importante conceituação geral, como “um conjunto de princípios e normas fundamentais, aplicáveis ao Sistema Nacional de Viação em geral, visando atingir os objetivos de estabelecer uma infraestrutura com um sistema integrado, bem como um conjunto particular das infraestruturas (Conselho Nacional de Transporte, 1974, p.356). Sobre o Sistema Nacional de Viação, entende-se como o conjunto dos Sistemas Nacionais: rodoviário, ferroviário, portuário, hidroviário e

aeroviário, ou seja, a infraestrutura viária,

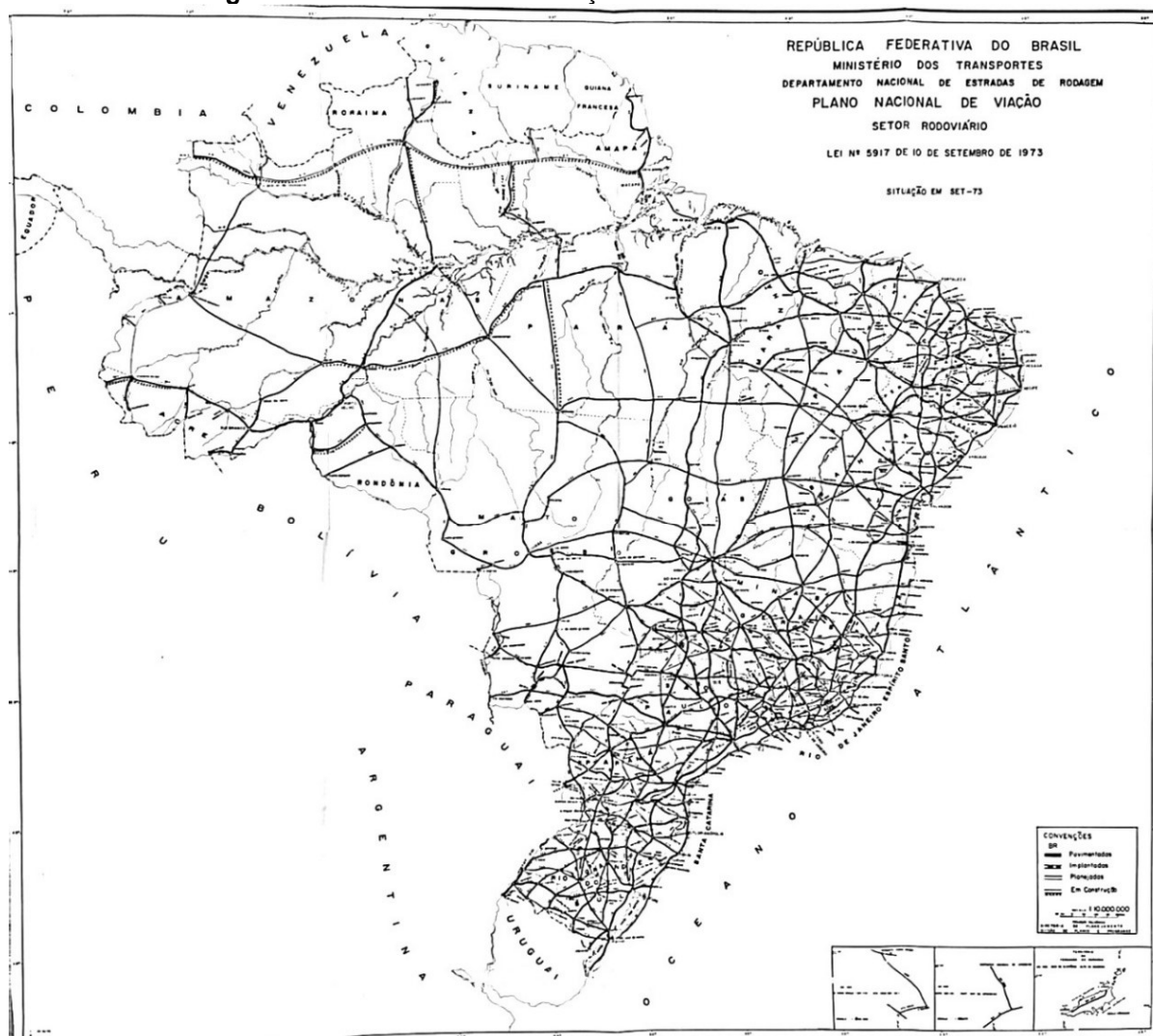
- a) que abrange as redes correspondentes às modalidades de transporte citadas, inclusive suas instalações acessórias e complementares;
- b) estrutura operacional, compreendendo o conjunto de meios e atividades, estatais, diretamente exercidos em cada modalidade de transporte e que são necessários e suficientes ao uso adequado da infraestrutura mencionada na alínea anterior. (Conselho Nacional de Transporte, 1974, p.311).

Acerca do sistema rodoviário nacional, este seria constituído pelo conjunto dos Sistemas Rodoviários federal, estaduais e Municipais, que abrange as redes de rodovias e suas instalações acessórias e complementares. Foram consideradas rodovias do PNV/73, aquelas que:

- a) ligar a Capital Federal a uma ou mais capitais de Estados ou Territórios ou a pontos importantes da orla oceânica ou fronteira terrestre;
- b) ligar entre si dois ou mais dos seguintes pontos, inclusive da mesma natureza: capital estadual; ponto importante da orla oceânica; ponto da fronteira terrestre;
- c) ligar em pontos adequados duas ou mais rodovias federais;
- d) permitir o acesso: a instalações federais de importância, tais como parques nacionais, estabelecimentos industriais e organizações militares; a estâncias hidrominerais e pontos de atração turística notoriamente conhecidos e explorados; aos principais terminais marítimos e fluviais e aeródromos, constantes do Plano Nacional de Viação;
- e) permitir conexões de caráter internacional. (Ministério dos Transportes, 1973, p.25-26).

As rodovias do Sistema Rodoviário (**Figura 26**) foram nomeadas de acordo com sua orientação geográfica geral. As rodovias federais utilizaram o símbolo BR separado por um traço e seguida de um número de três algarismos, em que o primeiro número indica a categoria da rodovia classificada por: 0 (zero) – para as rodovias radiais, aquelas que partem de Brasília em qualquer direção, para ligá-la a capitais estaduais ou a pontos periféricos importantes; 1 (um) – para as rodovias longitudinais, aquelas que se orientam na direção Norte-Sul; 2 (dois) – para as rodovias transversais, aquelas que orientam na direção Leste-Oeste; 3 (três) – para as rodovias diagonais, aquelas que se orientam nas direções gerais Nordeste-Sudoeste e Noroeste-Sudeste; e, 4 (quatro) – para as rodovias de ligações, aquelas em qualquer direção e que não se enquadram nas categorias anteriores, ligam pontos importantes de duas ou mais rodovias federais, ou permitem o acesso a instalações federais importantes, pontos de fronteira, estâncias hidrominerais, pontos de atração turística, ou aos terminais marítimos, fluviais, ferroviários ou aeroviários, constantes no Plano Nacional de Viação (Conselho Nacional de Transporte, 1974; Ministério dos Transportes, 1973).

Figura 26: Plano Nacional de Viação de 1973 – Setor Rodoviário.



Fonte: Ministério dos Transportes, 1973.

Sobre o Sistema Ferroviário Nacional (**Figura 27**), observa-se que grande parte das linhas férreas operava em regimes notoriamente antieconômicos, resultado de políticas equivocadas e da falta de articulação entre os diferentes subsistemas de transporte. Apesar dessas limitações, reconhecia-se que o transporte ferroviário possuía um papel estratégico e insubstituível em determinadas condições — especialmente no deslocamento de cargas volumosas, como mercadorias e *commodities*, que exigem percursos de longa distância.

[illegible]

Sendo assim entendido, o sistema seria composto por toda a infraestrutura ferroviária, abrangendo as redes ou linhas sob jurisdição federal, estadual e privada, incluindo as instalações acessórias e complementares existentes. As ferrovias integrantes do PNV/73 deveriam ligar a capital federal a capitais estaduais ou a localidades importantes do litoral ou de fronteira terrestre, assim como conectar polos econômicos, núcleos importantes, ferrovias e terminais de transporte (Ministério dos Transportes, 1973).

111

orientam na direção geral Leste-Oeste; 3 (três) – para as ferrovias diagonais, aquelas que se orientam nas direções gerais Nordeste-Sudoeste e Noroeste-Sudeste; e por fim, 4 (quatro) – para as ligações, as ferrovias que, em qualquer direção não se enquadram nas categorias anteriores, ligam entre si ferrovias ou pontos importantes do país e constituem ramais coletores regionais (Ministério dos Transportes, 1973).

Quanto ao Sistema Portuário Nacional (**Figura 28**), esse era considerado de vital importância para a econômica, por serem os portos terminais dos chamados “corredores de exportação”, vias de mais alta relevância no desenvolvimento estratégico do país (Ministério dos Transportes, 1973). Por isso, o aperfeiçoamento e o crescimento se mostravam um caminho inevitável e exigia uma eficiência em escala global. Nesse aspecto, era necessário equipar o sistema portuário nacional com os mais “modernos processos de manipulação de cargas, como no caso dos ‘containers’” (Conselho Nacional de Transporte, 1974, p.366).

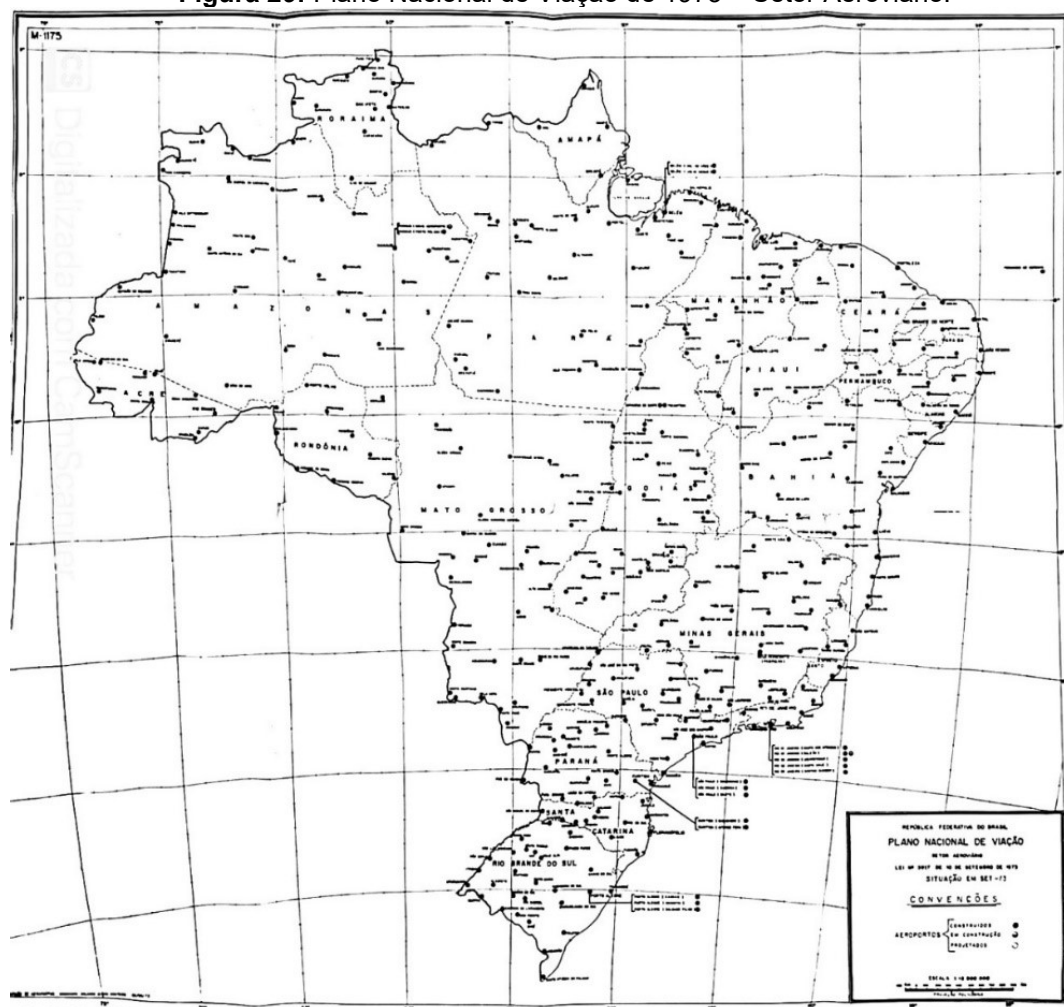
Figura 28: Plano Nacional de Viação de 1973 – Setor Portuário e Hidroviário



Sendo assim, o Sistema Portuário Nacional seria constituído pelo conjunto de portos marítimos, fluviais e lacustres do país, abrangendo toda a infraestrutura portuário incluindo suas instalações, acessórios complementares e estrutura operacional, que consiste no conjunto de atividades e meios estatais que possibilitam o uso adequado dos portos.

O sistema hidroviário nacional (**Figura 28**), igualmente, seria constituído pelas vias navegáveis (rios, lagos e canais) incluindo suas instalações, acessórios complementares e todo o conjunto de atividades e meios de operação da navegação hidroviária, que possibilitam o uso adequado das vias para fins de transportes (Ministério dos Transportes, 1973). O sistema hidroviário era de grande importância para um país como o Brasil, entretanto, havia a necessidade de interligação entre as bacias, para que possibilitassem maior eficiência e econômica de tempo, entretanto, era necessário dominar as técnicas e os instrumentos para tais feitos.

Figura 29: Plano Nacional de Viação de 1973 – Setor Aeroviário.



Fonte: Ministério dos transportes, 1973.

E, por fim, tem-se o Sistema Aeroviário Nacional (**Figura 29**), que compreendia toda a rede de aeródromos existentes no país, assim como as instalações destinadas à segurança, regularidade e proteção à navegação aérea, definidas pelo Ministério da Aeronáutica, além da estrutura operacional, abrangendo o conjunto de atividades meio, de administração e fiscalização.

O PNV/73 foi o último aprovado antes do processo de redemocratização, em 1985, definindo, de vez, a política de transportes do país. Desde então, houve uma série de mudanças estruturais e institucionais no Brasil em virtude do processo de “globalização” e as práticas neoliberais adotadas a partir da década de 1990, o que impactou diretamente no processo de desestatização e privatização do sistema ferroviário brasileiro.

Importante ressaltar que, durante todo o processo, por um critério de interpretação, iniciou-se um questionamento quanto ao próprio conceito de “Plano Nacional de Viação”, propondo uma alteração nominal para “Sistemas de Viação”, por interpretarem que faltava ao PNV outras características de “plano” propriamente dito. Uma vez que, entende-se que para a execução dos planos era necessário contemplar o valor a ser investido nos Planos Nacionais de Desenvolvimento e dos Orçamentos Plurianuais de Investimento (Conselho Nacional de Transporte, 1974). Por isso, a revisão foi proposta como instrumento de planejamento, com o objetivo de fixar metas físicas viárias federais, apresentando um “Sistema Nacional de Transporte”, formado pelo conjunto dos “Sistemas Nacionais Rodoviário, Ferroviário, Portuário, Hidroviário e Aeroviário, ao qual seria incorporado os princípios e normas básicas de transportes” (Conselho Nacional de Transporte, 1974, p.290).

Por isso, nos anos seguintes, de 1985 a 2010, marcados pelo fim da Ditadura Militar, pelo processo de redemocratização e pelo enfraquecimento do planejamento territorial por parte do Estado, não mais foram realizados Planos de Viação, mas Programas, em resposta ao texto da Constituição, de 1988, que impôs a realização de Planos Plurianuais (PPA), que consistiam principalmente numa programação do orçamento nacional por um período de 4 anos.

No período de 1996 a 1999, foi aprovado o “Programa Brasil em Ação” – governo de Fernando Henrique Cardoso (FHC). Durante a vigência do programa, o governo enfrentava a cultura inflacionária, o atraso do Estado, das empresas e do social, criando assim soluções que integravam regiões, consolidavam ocupações e

abria fronteiras. Quanto aos sistemas de transportes, esses apresentavam deterioração da infraestrutura básica e a falência do modelo institucional e de financiamento.

De 2000 a 2003, foi implantado o “Programa Avança Brasil” – no segundo mandato de FHC –, que dentre vários objetivos tinha como meta promover a parceria público-privado, redirecionar os investimentos públicos para setores essenciais, controlar os gastos públicos, melhorar a distribuição de riquezas entre regiões e cidadãos e acelerar o “Plano Nacional de Desestatização”. A real intenção era aumentar os investimentos do agronegócio através da redução dos custos com operacionalização, modernizando os corredores de transportes para escoamento da produção.

E, mais recente, de 2007 a 2010 – governo de Luís Inácio Lula da Silva –, o “Programa de Aceleração do Crescimento” - PAC foi criado com uma estratégia para a promoção do crescimento econômico, o aumento do emprego e a melhoria das condições de vida da população brasileira. O PAC criou um conjunto de instrumentos para viabilizar maciços investimentos voltados à execução de projetos de infraestrutura para atender a todos as regiões brasileiras.

Ainda, o novo texto constitucional, de 1988, permitiu designar o até então “Plano Nacional de Viação”, de 1973, como “Sistema Nacional de Viação” - SNV, aprovado pela Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011. Esta lei dispôs sobre a composição da SNV, objetivos e critérios para sua implantação, em consonância com o artigo 21, XII e XXI da Constituição Federal. Juridicamente o SNV é composto pelo Sistema Federal de Viação e pelos sistemas de viação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. Sendo o SNV composto pelos Subsistemas Rodoviário Federal, Ferroviário Federal, Aquaviário Federal e Aeroviário Federal, tal mudança na estrutura organizacional dos sistemas de infraestrutura, visou a integração entre os diversos modais em escalas, federal, estadual e municipais.

O Anexo III, da Lei nº 12.379/2011, apresentava a relação descritiva das ferrovias, das rodovias, das hidrovias e dos aeródromos do SNV. Entretanto, foi vetado, por não refletir o estado atual do planejamento viário nacional, assim como os demais anexos com as suas respectivas relações descritivas com demais subsistemas. Tais vetos, resultaram na manutenção das relações descritivas constantes no “Plano Nacional de Viação”, de 1973, bem como nas demais leis que o

atualizaram (Mauá Filho, 2011), distanciando do planejamento viário atual.

Ao não apresentar a relação descritiva dos subsistemas, o SFV teve seu papel como planejador comprometido, deixando de incluir projetos constantes do PNV e fundamentais para o desenvolvimento do país, inclusive, em projetos atuais como o “Programa Avança Brasil”, o “Programa Brasil em Ação” e os PACs. Apesar da tentativa de organizar o SNV, a Lei nº 12.379, de 2011, apresentou um produto final incompleto.

1.3 A periodização do sistema ferroviário brasileiro

As ferrovias impuseram uma nova lógica entre diferentes localidades, ao reduzir consideravelmente as distâncias, marcando o fim do isolamento geográfico e o início de várias cidades. O sistema ferroviário exigia paradas regulares e, em função disso, surgiram novos conglomerados. Essa dinâmica não só marcou a instalação de novas cidades (conhecidas como “bocas de sertão”) como, também, o desenvolvimento das existentes e presentes nos eixos, que cresceram substancialmente em função do grau de especialização em determinados produtos. Este sistema de transporte permitiu que empresas e companhias atuassem em escalas nacionais e internacionais uma vez que “as novas vias de comunicação terrestres convergiam, todas, para os portos, onde se processava a cooperação de transporte marítimo, ligando os portos nacionais entre si e o prolongamento do transporte exterior pela navegação, a longo curso” (Revista Ferroviária, 1946, p.7).

Nesse cenário, as ferrovias tiveram um papel importante, sendo resultado das transformações provocadas pela Revolução Industrial e atrelada fortemente ao discurso de *modernidade*. No Brasil, a propósito, surpreende-se com o avanço rápido obtido com a adoção do sistema ferroviário em sua economia, distanciando-se dos modos de produção e exploração econômica do regime colonial. Neste período de transição, durante o século XIX, “sem lavoura desenvolvida, sem indústria mecânica organizada, sem corrente imigratória estabelecida, sem capital acumulado, sem braços dispondo de poucos, esses mesmos escravos” (Padro Lopes, 1928, p.8), o país tentava organizar através de empresas a formação de companhias que empreendessem obras ferroviárias no território. Por isso, admira-se que os primeiros

documentos, leis e decretos⁶¹, surgiram ainda durante a década de 1830 e visavam incentivar à construção de ferrovias. Acontecimento que coincide com a primeira fase do acelerado processo de instalação do sistema ferroviário na Inglaterra, entre 1835 e 1837. Entretanto, apesar da coincidência a técnica avançou progressivamente, país após país, por meio de processos de implantação diferentes⁶².

Aqui, os trilhos só chegaram vinte anos depois e relacionados, sobretudo, às necessidades dos produtores de cafés, que exigiram concomitantemente melhorias dos portos, como os de Manaus, Belém e Rio de Janeiro (Paula, 2008) e do sistema hidroviário, que fazia a conexão das rotas agroexportadora à época. Por isso, de início no Brasil, segundo o Suplemento da Revista Ferroviária (1946),

[...] as novas vias de comunicação terrestres convergiam, todas, para os portos, onde se processava a cooperação de transporte marítimo, ligando os portos nacionais entre si e o prolongamento do transporte exterior pela navegação, a longo curso. (Revista Ferroviária, 1946, p.7).

Desse período inicial, segundo Paula (2008), quase nada se guardou sobre os ferroviários, os pioneiros, os heróis anônimos, cujas histórias se perderam no tempo e sequer são lembrados nos primeiros processos de instalação. O heroísmo foi atrelado à figura do financista e industrialista Irineu Evangelista de Souza (1813-1889), o Barão e Visconde de Mauá, responsável pelo primeiro trecho ferroviário em solo brasileiro e consagrado patrono⁶³ do Ministério de Infraestrutura. O primeiro trecho, no estado do Rio de Janeiro, foi concluído em 1854, “construído com bitola 1.67

⁶¹ Segundo Borges (1990, p.40) a alteração da Lei Feijó de 1835, por meio de Lei (Ferroviária) nº 641, de 26 de junho de 1852, marcou o início da história ferroviária brasileira, uma vez que assumiu moldes mais pragmáticos diante das condições econômicas nacionais visando a concessões e favores mais sólidos e práticos com o objetivo de atrair capital estrangeiro para os projetos ferroviários. Os privilégios visavam a exclusividade de zonas, garantia de juros de 5% ao ano dadas pelo Tesouro Nacional e juros suplementar a 2% ao ano garantido pelos presidentes das Províncias (Bahia, São Paulo, Pernambuco e Rio de Janeiro). A Lei Feijó autorizava o governo a conceder a uma ou mais Companhias, que fizessem uma estrada de ferro da Capital do Império para as de Minas Gerais, Rio Grande do Sul, e Bahia, o privilégio exclusivo por espaço de 40 anos para uso de carros para transporte de gêneros e passageiros.

⁶² Além dos processos políticos entorno da implantação dos sistemas ferroviários, existe uma diferença grande entre as tecnologias adotadas nos países. Segundo Lacerda (2009) existem mais de vinte diferentes tipos de bitolas de linha férrea. E, parte da Europa na tentativa de integrar o sistema unificou o padrão de bitolas, permitindo uma conexão direta da Inglaterra à Turquia ainda no século XIX. Nos EUA, ainda na metade do século XIX, 54% da rede já adotava a bitola-padrão. Entretanto, no Brasil e grande parte da América Latina a bitola padrão é a terceira em extensão – portanto, uma malha não uniforme. Entende-se por bitola padrão a medida de 1,435 m e se encontra em 60% da extensão total das ferrovias mundiais.

⁶³ Em homenagem ao Barão de Mauá foi criada a Medalha do Mérito Mauá, através do Decreto nº 55.475/1965, destinada a todos aqueles que, de forma determinante, tenham contribuído para o desenvolvimento e progresso do Setor de Transporte.

metros e com 14,5 quilômetros, entre a praia, atualmente o Porto Mauá, e a localidade de Fragoso, a 1.733 quilômetros da raiz da Serra de Petrópolis” (Paula, 2008, p.46).

Ao longo do século XIX, os trilhos avançaram território adentro, e muitas outras linhas foram construídas ainda nesse período, atendendo diversos interesses e planos governamentais, definidos em grande parte por políticas públicas e privadas, que visavam valorizar determinadas regiões e abarcar as demandas produtivas de setores agrários, sobretudo da cafeicultura.

Cabe dizer que esse início apresentou episódios de insucesso. Foram tentativas preliminares que esbarraram nas dificuldades que a vastidão e diversidade geográfica do território brasileiro impunha, na rareada e esparsa população que crescia próximo as costas etc. Entre o litoral e o interior do país, um paredão formado pela cordilheira da Serra do Mar elevava uma muralha que impunha resistência à conquista dos sertões. Além do desafio natural, o país apresentava uma agricultura incipiente, uma indústria rudimentar, nenhuma organização bancária, uma falta completa de capitalização e de mão de obra, além de poucos recursos financeiros e limitado crédito para a viabilização de um sistema ferroviário, reflexos nos países europeus dos efeitos industriais.

Nesse contexto, faz-se necessário uma periodização do sistema ferroviário brasileiro, que pode ser observada a partir da sucessão de eventos, que determinam delimitações temporais com características distintas. No princípio é um desvio, uma novidade, que impõe uma nova regra e se torna normalidade, regulando uma sucessão de eventos regulares, que se mantém por determinado tempo, até cair em declínio. Esses diferentes eventos são caracterizados pelo uso das técnicas pela sociedade para construir um novo tempo no território (Santos, 1997).

Cabe ressaltar, que para Santos (1997, 2013b) a noção de idade tecnológica, ou seja, dos objetos técnicos é dada em função da idade organizacional. Nesse sentido, para o mesmo autor, é evidente que os objetos técnicos por si só não explicam nada (Santos, 2013b), e o estudo da técnica em si ultrapassa largamente, o dado puramente técnico. O sistema ferroviário, como um objeto da modernidade, indica nesse sentido que “na verdade não há uma única modernidade; existem modernidades em sucessão, que formam e desmancham períodos” (Santos, 2013b, p.89).

Logo, a periodização do sistema ferroviário brasileiro, requer classificar

esses tempos, que refletem as políticas de transporte no Brasil, que, evidentemente, não foram as mesmas ao longo dos últimos 160 anos, como visto no subcapítulo 1.2. Nesse sentido, segundo Vencosvsky (2006, 2008), pode-se definir a sequência de ações e eventos, que acompanharam as mudanças no sistema ferroviário em três grandes momentos: um primeiro marcado pela criação e expansão; um segundo caracterizado pela estatização e readequação ou decadência⁶⁴; e, por último, um terceiro momento de desestatização, recuperação e concessão, conforme **Quadro 01**. Essa divisão reflete também a expansão em km/ano do sistema ferroviário, conforme **Tabela 9** a seguir.

Quadro 1: Periodização das ferrovias no Brasil conforme eventos, três grandes momentos.

	Criação e expansão	Decadência, Estatização e Readequação	Desestatização/ Recuperação e Concessão
Período	1835-1957*	1957 -1996	1996-atual
Característica	Ocupação / Penetração / Desenvolvimento	Modernização / Readequação e desativação	Inventariança/ Reestruturação e concessão
Plano Nacional do governo brasileiro relativo aos transportes	Modernização / Ocupação do território	Modernização com caráter desenvolvimentista, segurança nacional	Inserção internacional globalização ocupação dos cerrados
Extensão	30 mil km	38 para 29 mil km	30 mil km
Controle	Privado/Estatal	Estatal	Estatal/Privado
Objetivo	Construção e implementação do sistema ferroviário	Reestruturação com desativação dos ramais antieconômicos – Grupo Executivo para Substituição dos Ramais Antieconômicos.	Processo de inventariança e readequação / implementação da ferrovia norte-sul**, ferrovia de integração do centro-oeste, ferrovia de integração do oeste-leste.
Sistemas de transportes (além do ferroviário)	Cabotagem, navegação marítima	Predominância do rodoviarismo	Sistema multimodal
Organização territorial	Arquipélago regional e urbano (padrão dendrítico de cidades)	Integração do mercado interno (hierarquização da rede urbana)	Articulação local-global das áreas dinâmicas exportadoras.
Integração Territorial	Muito fraca. Fortalecimento a partir de 1930.	Forte	Fraca

*Por meio da Lei 3.115/57 - criação da Rede Ferroviária Federal S.A. **A Ferrovia Norte e Sul foi lançado em 1987. **A integração não acontece em nível nacional, conectando as regiões e/ou regiões de potencial desenvolvimento, mas em nível internacional,

⁶⁴ Para muitos autores o período de estatização e readequação, definido por Vencosvsky (2006, 2008), é nomeado de período de decadência. A discussão reflete a expansão em trilhos, até a década de 1960 quando vários tramos (partes de estradas) foram instalados. A partir dessa década as ferrovias passaram a sofrer um processo de obsolescência e falta de manutenção, até seu sucateamento.

o foco é o desenvolvimento de linhas unilaterais com objetivo de conectar centros produtores a centros de escoamento internacional - exportação.

Fonte: VENCOVSKY (2006), Paula (2000), Suplemento da Revista Ferroviária (1946), Portal Centro-Oeste Brasil (2021), BIACHI e MACEDO (2018), ANTT (2021), ANTF (2021), Organização: Autora, (2022).

Tabela 9: Extensão da malha ferroviária em trânsito no Brasil (1854-2015).

Ano	km	Média/Ano	Governo	Ano	km	Média/Ano	Governo
1854 / 1855	14,5	14,500	Império	1940	34.252	177,4	Getúlio Vargas
1860	223	34,75	Império	1945	35.820	117,499	Getúlio Vargas
1865	498	24,036	Império	1950	36.681	242,9	Eurico Gaspar Dutra
1870	744	52,1	Império	1955	37.032	708,590	Café Filho
1875	1.800	517,018	Império	1960	38.287	160,6	Juscelino Kubitschek
1880*	3.398 / 3.396	265,4	Império	1965	33.860	-4.427	Humberto de Alencar Castelo Branco
1885	6.930	628,191	Império	1970	31.848	-643,9	Emílio Garrastazu Médici
1890*	10.590 / 9.583 / 10.235	719,2	Deodoro da Fonseca / Floriano Peixoto	1975	31.809	-39	Ernesto Geisel
1895	12.967	709,700	Prudente de Moraes	1980	29.659	-218,9	João Figueiredo
1900*	15.506 / 14.915 / 15.316	491,6	Manuel Ferraz de Campos Salles	1985	27.777	-1.882	Tancredo Neves / José Sarney
1905	16.780	474,98	Afonso Pena e Nilo Peçanha	1990	30.129	2.351	Fernando Collor de Mello
1910*	21.326/21.324	582	Hermes da Fonseca	1993	30.379	250	Fernando Henrique Cardoso
1915	26.647	584,687	Wenceslau Braz Pereira Gomes	2000	28.190	-2.189	Fernando Henrique Cardoso
1920*	28.828/28.545	750,2	Delfim Moreira e Epitácio Pessoa	2005	28.276	-185,3	Luiz Inácio Lula da Silva
1925	30.731	425,751	Arthur da Silva Bernardes	2010	28.817	541	Luiz Inácio Lula da Silva
1930	32.478	365	Washington Luiz Pereira de Souza	2015	30.576	1.759	Dilma Roussef
1935	33.331	224,320	Getúlio Vargas	-	-	-	-

*Dados divergentes de acordo com as fontes consultadas.

Fonte: Portal Centro-Oeste Brasil (2021), IBGE (1954), Revista Ferroviária (1945), ANTT (2021), IBGE (1954). Organização: Simone Buiate Brandão (2024).

Os três grandes momentos ainda podem ser subdivididos em fases, em função da mudança do controle do sistema ferroviário e alternância na política adotada

em conformidade com os Planos de Viação, além dos planos distintos elaborados. Ao longo de todo o processo de implementação do sistema ferroviário brasileiro foram elaborados diversos planos nacionais de viação, mas poucos foram efetivamente aprovados, como visto anteriormente. E, é a partir desses planos que se tem a noção e o entendimento dos objetivos de cada ramal implantado, encampado ou a ser construído.

Sobre as fases e possíveis subdivisões, o primeiro momento de criação e expansão, que vai de 1835, com as primeiras tentativas por meio de decretos e incentivos, até 1957, foi um período marcado pelo discurso de modernidade e progresso, que pode ser dividido em fases distintas, conforme **Quadro 2**, com características e resultados diferentes:

Quadro 2: Fases do sistema ferroviário brasileiro (1835-2016).

		Ano	Situação/Controle	Política / Planos
Criação e expansão	Fase I	1835-1870	Lento: Início de implantação do sistema ferroviário. Pequenas parcelas distribuídas nas províncias do Rio de Janeiro, Pernambuco, Bahia, São Paulo e Minas Gerais.	Privado <ul style="list-style-type: none"> • Regência (1831-1840). • Segundo Reinado (1840-1889). • Plano Rebelo, 1838; Plano Moraes, 1869.
	Fase II	1870-1890	Crescimento Médio: Expansão acelerada da malha ferroviária. Expansão a partir dos portos de Santos, Rio de Janeiro, Salvador e Recife. Novas linhas nas províncias de Minas Gerais, Alagoas, Ceará, Rio Grande do Sul, Rio Grande do Norte, Paraíba, Paraná, Santa Catarina e Espírito Santos.	Privado <ul style="list-style-type: none"> • Segundo Reinado (1840-1889). • Plano Queiroz de 1874/1882; Plano Rebouças de 1874; Plano Bicalho de 1861; Plano Bulhões de 1861; Plano Geral de Viação de Rodrigo Augusto da Silva; Plano de 1890.
	Fase III	1890-1930	Acelerado: Expansão e início das Estatizações. Expansão das linhas dos estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Rio Grande do Sul, ligações interiores do Paraná e Santa Catarina e dos estados de Alagoas, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte.	Privado / Público <ul style="list-style-type: none"> • República Velha / Primeira República (1889-1930). • Plano de Viação Férrea de 1912; Planos Rodoviários (Plano Catramby de 1926/1927, Plano Luiz Schnoor de 1927, Plano da Comissão de Estradas de Rodagem Federais de 1927, Plano Rodoviário do Nordeste de 1931, Plano Ferroviário Sousa Brandão de 1932).

	Fase IV	1930-1957	Desacelerado: Ritmo de expansão diminui. Construções de ligações ferroviárias, articulando várias estradas de forma a constituir uma rede ferroviária nacional.	Público	<ul style="list-style-type: none"> Era Vargas (1930-1945) – Dividido em Governo Provisório (1930-1934), Constitucional de Vargas (1934-1937), Estado Novo (1937-1945 e Quarta República (1945-1964). Plano Geral de Viação Nacional de 1934; Plano do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem de 1937; Plano Rodoviário Nacional de 1944; Plano Nacional de Viação Fluvial de 1947; Plano Nacional de Viação de 1951; Planos Ferroviário Nacional e Rodoviário Nacional de 1956.
Estatização e Readequação ou Decadência	Fase V	1957-1996	Desativação: Diminuição da malha, erradicação dos ramais antieconômicos. Relatório do Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes - GEIPOT e BIRD.	Público	<ul style="list-style-type: none"> Ditadura Militar (1964-1985). Nova República (1985-até os dias atuais). Plano Nacional de Viação de 1964; Plano Nacional de Viação de 1967; Plano Nacional de 1973 em vigor.
Desestatização/ Recuperação e Concessão	Fase VI	1996-2021	Privatizações: Concessão de todo o sistema ferroviário nacional. Inventariança da RFFSA.	Privado	<ul style="list-style-type: none"> Nova República (1985-até os dias atuais). Planos Plurianuais (PPA) - Programa Brasil em Ação de 1998; Programa Avança Brasil de 2000-2003; Programa de Aceleração do Crescimento - PAC de 2007-2010.

Fonte: Portal Centro-Oeste Brasil (2016), IBGE (1954), Revista Ferroviária (1945), ANTT (2020), Conselho Nacional de Transportes (1974). Organização: Autora (2021, 2022).

A Fase I, de 1835 a 1870 (**Figura 30**), compreende o período durante a Regência (1835-1840) e o Segundo Reinado (1840-1889), com um crescimento muito lento de aproximadamente 53 km/ano, foi um período marcado pela regulamentação e instalação de Companhias das Estradas de Ferro. Caracterizou-se por incentivos da União, primeiro por meio do Decreto nº 101, de 1835, ato emanado do Congresso Nacional e sancionado pelo Regente Diogo Antônio Feijó, que garantia àquelas Companhias interessadas em construir estradas de ferro que ligasse a capital do Rio de Janeiro para as Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia, carta de privilégio exclusivo por 40 anos para uso de carros para transporte de gêneros e passageiros. Segundo, por meio da Lei nº 641, de 26 de junho de 1852, através do artigo 6º, que estabelecia o regime de garantia de juros de 5% a.a. sobre o capital empregado na construção do caminho de ferro, ficando o Governo a faculdade de contratar o modo e tempo de pagamento destes juros (Paula, 2008), e juros complementar de 2% a.a.

garantido pelos presidentes das províncias (Borges, 1990), somado às reservas das faixas de domínio, 30 km para cada lado das linhas, e prêmios anuais por quilômetro construído de via férrea (Luz, 2006 *apud* Mauá Filho, 2019).

Figura 30: Desenvolvimento do sistema ferroviário brasileiro, período 1850 a 1870.



Fonte: Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, 1952.

Durante esse período de quase vinte anos entre leis, foi emitida a primeira concessão⁶⁵ de estrada de ferro no Brasil, em 1838, a ser construída na província de São Paulo, pelos concessionários Aguiar Vieira, Filhos & Cia. Dois anos depois, uma nova concessão foi sancionada dando o privilégio exclusivo de 80 anos ao Dr. Thomaz

⁶⁵ Lei Paulista nº 115, de 30 de março de 1836, que autorizou o Governo da Província (Presidente Venancio José Lisboa) a fazer concessão, sendo esta resolução provincial aprovada posteriormente pelo Decreto legislativo nº 64, de 29 de outubro de 1838.

Cochrane, para, por meio de companhia, construísse um caminho de ferro entre a Côrte e a província de São Paulo. Entretanto, nem um nem outro puderam realizar qualquer caminho de ferro, “sem dinheiro, sem crédito, sem braços, a lei de concessão apesar dos esforços figurou como letra morta” (Prado Lopes, 1928, p.10).

Foi somente em 29 de agosto de 1852 que Irineu Evangelista de Sousa, o Barão de Mauá, por concessão da província do Rio de Janeiro, lançou os fundamentos para a construção da primeira estrada de ferro no Brasil. Com extensão de 14,5 km, ligava o Porto Mauá à base da Serra de Petrópolis.

Dado o primeiro passo, novas leis e novas concessões⁶⁶ foram feitas, o que permitiu que companhias se organizassem sucessivamente sob a influência das garantias de juros, financiamento e subvenção quilométrica⁶⁷. Cada uma das garantias dadas pelo Governo Imperial, não pouparam sacrifícios ao Estado, o que demonstrava o desejo de se implantar uma rede de ferrovias no país, capaz de ativar o processo de modernização e industrialização (Padro Lopes, 1928). Contudo, o período findou apenas com 744 km implantados e distribuídos em pequenas parcelas nas províncias do Rio de Janeiro, Pernambuco, Bahia, São Paulo e Minas Gerais (**Quadro 3**). Um desenvolvimento lento e que proporcionou penosas consequências para as finanças do país, que passava por perturbações políticas e revolucionários durante o período⁶⁸.

⁶⁶ Decreto nº 6.030, de 07 de agosto de 1852, concede a Eduardo de Mornay e Alredo Mornay, 90 anos de privilégio para construção de uma estrada de ferro em Pernambuco, partindo do Recife, indo a Água Preta. Decreto nº 1.088, de 13 de dezembro de 1852, concede a Irineu Evangelista de Sousa uma estrada de ferro de Petrópolis ao Rio Parahyba, nas imediações do ponto denominado – Três Barras e dali até o Porto Novo do Cunha. Decreto nº 1.299, de 19 de dezembro de 1853, concedia a Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto privilégio exclusivo pelo tempo de 90 anos para construção de uma estrada de ferro na província da Bahia, partindo da cidade de S. Salvador ou qualquer outro ponto do litoral ou de rio navegável, terminando na vila de Juazeiro ou em qualquer parte do Rio São Francisco. Decreto nº 1.599, de 09 de maio de 1855, que concede a incorporação para exploração da Estrada de Ferro D. Pedro II.

⁶⁷ Segundo Souza (1928), quatro principais decretos impulsionaram a implantação dos caminhos de ferro: o primeiro o Decreto nº 641, de 26 de junho de 1852, deu origem a garantia de juros e a possibilidade de formação do capital necessário a construção, dando o primeiro impulso a realização prática da solução do problema de financiamento das estradas; o segundo, é o Decreto nº 912, de 26 de agosto de 1857, que autorizou a Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II (Central) os meios de levantar, por um empréstimo interno ou externo do país, um terço do capital fixado para a vida da empresa; o terceiro, o Decreto nº 6.995, de 10 de agosto de 1878, que ampliou e condensou favores por meio de subvenção quilométrica, garantindo a fiança ou garantia do Estado dos juros de 7% ao ano sobre o capital fixado e reconhecido e estabelece cláusulas sobre o material rodante; e, por fim, o quarto Decreto nº 7.960, de 29 de dezembro 1880, que inclui as concessões já cedidas nos termos do Decreto de nº 6.995/1878.

⁶⁸ Durante esse período o país foi marcado por algumas rebeliões, como a Balaiada (MA), em 1841, a Farroupilha (RS), em 1845, a Revolução Praieira (PE), em 1848, além dos movimentos separatistas,

Quadro 3: Ferrovias inauguradas durante o período de 1850 a 1870.

Estados e Distrito Federal	Início da construção (inauguração do 1º Trecho	Nome da Estrada
Rio Grande do Norte – Paraíba – Pernambuco – Alagoas	09.02.1858	The Great Western of Brazil Ry
Piauí – Pernambuco – Bahia – Sergipe	26.06.1860	Viação Férrea Federal Leste Brasileiro
Espírito Santo – Rio de Janeiro – Distrito Federal – Minas Gerais	22.04.1860	The Leopoldina Railway
Distrito Federal – Rio de Janeiro – Minas Gerais – São Paulo	30.04.1854	Estrada de Ferro Central do Brasil
São Paulo	16.02.1867	The São Paulo Railway

Fonte: Estradas de Ferro do Brasil 1945 – Suplemento da Revista Ferroviária 1946.

Em síntese, uma fase marcada por concessões, ferrovias privadas, algumas morrendo antes mesmo de nascer, e garantias de juros com proibição de aumento de tarifas por dez ou mais anos. A pequena extensão ferroviária implantada revela de forma clara os limites e contradições da política ferroviária imperial, centrada em interesses econômicos pontuais e desvinculada de uma lógica nacional de integração territorial. O traçado das linhas (**Figura 30**) e os trechos implantados (**Quadro 3**) evidenciam uma forte concentração no Sudeste, especialmente nos estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais, alinhada a economia cafeeira que demandava infraestrutura eficiente para o escoamento da produção até os portos. Ainda, é possível observar trechos isolados de linhas férreas no Nordeste e no Sul, como em Pernambuco e Rio Grande do Sul, mas sempre de forma fragmentária e desarticulada.

Não se observa nessa fase, qualquer tentativa de conexão inter-regional e menos ainda um projeto de rede nacional. As linhas implantadas concentram-se sobretudo na costa do país ligadas aos portos, enquanto o interior do Brasil permanece praticamente ausente de qualquer vestígio ou indício de instalação de algum trilho, com destaque para a total inexistência de linhas no Norte e no Centro-Oeste, reforçando que as linhas implantadas até momento operavam sob uma lógica

desejos de reunificação com Portugal, as questões ligadas a escravidão e uma guerra longa e esgotante de homens e de recursos contra o Paraguai, um conflito que durou de 1864 a 1870.

de enclave: ferrovias que partiam de centros de produção e terminavam em portos, ignorando as necessidades de circulação interna, articulação interna e a formação de um mercado interno. Uma estrutura exclusiva que conectava o litoral às áreas produtivas de forma unilateral, sem criar conexão entre as regiões.

Esse cenário evidencia a ausência de um planejamento centralizado, o que permitiu que interesses privados ditassem o ritmo e o sentido da expansão, enquanto o estado atuava de forma subsidiária, ofertando garantias e isenções para atrair o capital estrangeiro. Essa lógica, como observa Fábio Sá Earp (1984), revela um modelo de financiamento baseado na garantia de juros, em que o Estado assume o risco enquanto os empreendedores, o capital privado, colhia os juros, mesmo com a existência de um balanço deficitário. O resultado não poderia ser outro se não um sistema ineficiente, oneroso e territorialmente desigual.

Portanto, essa fase embrionária da política ferroviária brasileira, revela muito mais sobre as prioridades do capital agroexportador do que sobre qualquer intensão de coesão territorial. O modelo ferroviário, nesse contexto, não foi visto como um instrumento de integração nacional, mas sim de inserção seletiva no mercado internacional, o que Milton Santos (1997) apontavam ao destacar que as técnicas se não submetidas ao controle social e ao planejamento coletivo tendem a reforçar desigualdades preexistentes. Edmar Bacha (1978) e Celso Furtado (1976; 1983; 2005) reafirmam ao analisar a formação econômica do Brasil, reforçando essa perspectiva ao afirmar que o sistema ferroviário não integrou o mercado interno, mas sim organizou o território em função da lógica da exportação primária.

Em linhas gerais, o que esse período nos revela e o mapa (**Figura 30**), que ilustra as primeiras linhas implantadas, reforça: é um território em processo de fragmentação, onde a ferrovia atua como instrumento conector entre pontos específicos de produção e exportação, deixando grandes porções do território brasileiro à margem do chamado progresso técnico.

Retomando, a Fase II, de 1870 a 1890 (**Figura 31**), foi um período marcado pela extinção da Monarquia, em 15 de novembro de 1889, e a extensão ferroviária com um crescimento médio de 266 km/ano, ainda com a garantia de juros para companhias construtoras de estradas de ferro que servissem a comunicação entre os centros produtores e portos de exportação, de até 7% a.a. correspondente ao capital

empregado pelo prazo de 30 anos⁶⁹. Com a expansão do sistema ferroviário e, consequentemente, o interesse cada vez maior por essa nova técnica, realizou-se em 1882 o “I Congresso de Estradas de Ferro do Brasil”, com participação ativa do Imperador Pedro II, presente em todas as treze sessões do evento (Mauá Filho, 2019).

Figura 31:Desenvolvimento período do sistema ferroviário brasileiro, período 1871 a 1890.



Fonte: Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, 1952.

Apesar de alcançar a marca dos 10.000 km, em 1890, ainda considerava a realidade brasileira atrasada, com um “povo condenado a caminhar lento e vagaroso”

⁶⁹ Decreto nº 2.450, de 24 de setembro de 1873, que concedia subvenção quilométrica ou garantia de juros às companhias que construíssem estradas de ferro, sendo 30 contos por quilômetro construído, na conformidade da Lei nº 641, de 26 de junho de 1852. Essa lei, que deveria ser um incentivo, foi responsável pela construção das estradas mais baratas possível, sem recortes, túneis, pontes e com material de duvidosa qualidade. O resultado foram tramos heterógenos e com diferenças técnicas que dificultou futuramente o arranjo de uma malha ferroviária unificada (Vencovsky, 2006).

(Prado Lopes, 1928, p.27). Mesmo com o aumento de concessões (**Quadro 4**), muitas linhas não progrediram, por deficiência própria da zona onde foram implantadas ou por prejuízos constantes, que levaram as ferrovias a ser no Brasil a “indústria dos déficits crescentes” (Benévolo, 1953, p.23).

Quadro 4: Ferrovias inauguradas durante o período de 1870 a 1890

Estados e Distrito Federal	Início da construção Inauguração do 1º Trecho	Nome da Estrada
Ceará – Paraíba	30.11.1873	Rêde de Viação Cearense
Rio Grande do Sul	14.04.1874	Viação Férrea do Rio Grande do Sul
São Paulo – Minas Gerais	03.05.1875	Companhia Mogiana de Estradas de Ferro
Bahia	05.05.1875	Estrada de Ferro Nazaré
São Paulo	10.07.1875	Estrada de Ferro Sorocaba
Rio de Janeiro – Minas Gerais – São Paulo - Goiás	30.09.1880	Rêde Mineira de Viação
Rio Grande do Norte	29.09.1881	Estrada de Ferro Central do Rio Grande do Norte
Bahia – Minas Gerais	09.11.1882	Estrada de Ferro Bahia e Minas
São Paulo – Paraná – Santa Catarina	17.11.1883	Rêde de Viação Paraná-Santa Catarina
Pará	24.06.1884	Estrada de Ferro Bragança
Santa Catarina	01.09.1884	Estrada de Ferro D. Teresa Cristina
Distrito Federal (Rio de Janeiro)	09.10.1884	Estrada de Ferro Corcovado
São Paulo	19.11.1890	Estrada de Ferro Itatibense
Rio de Janeiro	1890	Estrada de Ferro Maricá

Fonte: Estradas de Ferro do Brasil 1945 – Suplemento da Revista Ferroviária 1946.

Neste período, faltavam uniformidade nas concessões, a princípio nos ônus e favores, para aqueles que buscavam obter privilégios. Os prazos de privilégios variavam muito de concessão para concessão (Benévolo, 1953). As leis e decretos que pautavam as concessões no começo eram “ora do Governo Geral, ora do Governo das províncias; quando das províncias o Governo Geral as examinava e completava; se excediam eram aprovadas no Congresso para que se pudesse completar” (Padro Lopes, 1928, p.27-28).

As concessões a princípio eram perpétuas e depois passaram a ser temporárias. A garantia de juros variava entre 5% e 7%, fosse previamente estabelecido, fosse variável, sendo mais tarde transformada em garantia de quilômetros a construir. Assim, a duração destas garantias que inicialmente era de 90 anos, passou após vários cortes ao prazo de 30 anos (Benévolo, 1953).

Nesse cenário, centenas de quilômetros de estradas foram construídas, algumas para satisfazer colégios eleitorais, outras para desenvolver economicamente novas zonas, estimulando assim o progresso, outras para modernizar zonas já

estabelecidas e tantas outras em zonas de influência pessoal, para valorizar propriedades privadas, justificando a ironia de uma definição de Ademar Benévolo (1891-1954)⁷⁰: a “estrada de ferro no Brasil é o lugar geométrico dos pontos de maior influência política” (1953, p.23).

Sob essas circunstâncias, muitas estradas de ferro neste período de transição entre o Império e a República foram construídas para beneficiar os magnatas do café, como a Estrada D. Pedro II, que além dos trilhos foram necessárias grandes pontes para cruzar o Rio Paraíba (nos estados do Rio de Janeiro e São Paulo). Assim como outras ligações férreas⁷¹ que contrariavam as recomendações técnicas e não compunham um plano de viação.

A Fase III, de 1890 a 1930, durante a República Velha, foi um período marcado pela expansão das linhas que se irradiaram (**Figuras 32 e 33**), principalmente, a partir dos estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Rio Grande do Sul, com ligações interiores do Paraná e Santa Catarina e dos estados de Alagoas, Pernambuco, Paraíba e Rio Grande do Norte, além do aparecimento de novas linhas no Espírito Santo, no Pará e em outras unidades da federação.

⁷⁰ Formado Engenheiro Agrimensor pela Escola de Minas de Ouro Preto em 1919, trabalhou na Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e na Rede Ferroviária do Nordeste. É autor do livro *Introdução à História Ferroviária do Brasil, estudo social, político e histórico*, um tributo ao Departamento Nacional de Estradas de Ferro.

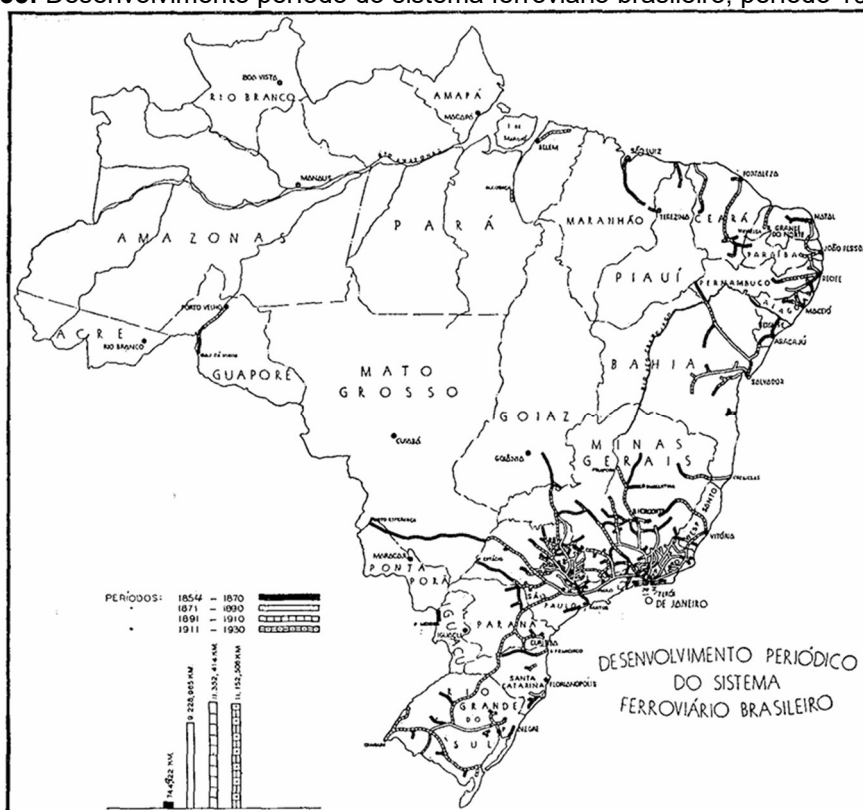
⁷¹ Segundo Benévolo (1953), algumas foram as estradas que contrariaram as recomendações técnicas ou responderam a outros propósitos que não o de penetrar o território para o desenvolvimento de zonas ou modernizar zonas já estabelecidas, são elas: a Estrada de Ferro Paulo Afonso foi construída contrariando a opinião dos técnicos encarregados de estudar o assunto, que contornava cachoeiras do Rio São Francisco e por isso começou no meio de um trecho de cachoeiras e terminou em local onde em grande parte do ano a profundidade é baixa, trafegando durante muitos anos apenas um trem por semana; o Ramal de Cabedelo da Companhia de André Rebouças, com uma extensão de 20 Km; Ramal de Peçanha a Belo Horizonte, um trecho que exigiu muitos túneis e viadutos; entre tantos outros trechos.

Figura 32: Desenvolvimento período do sistema ferroviário brasileiro, período 1891 a 1910.



Fonte: Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, 1952.

Figura 33: Desenvolvimento período do sistema ferroviário brasileiro, período 1911 a 1930.



Fonte: Comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas, 1952.

Esse período marca o auge do crescimento das ferrovias (**Quadro 5**), com o encerramento do século XIX, alcançando cerca de 14.915 km de trilhos. No entanto, também é o início do processo de encampação de ferrovias privadas pelo Estado, como a estatização da Estrada de Ferro São Paulo - Rio de Janeiro, posteriormente incorporada à Estrada de Ferro Central do Brasil. O processo de estatização acelerou com o passar do tempo, atingindo seu ápice na década de 1960.

Quadro 5: Ferrovias inauguradas durante o período de 1891 a 1930

Estados e Distrito Federal	Início da construção Inauguração do 1º Trecho	Nome da Estrada
São Paulo	1891	Estrada de Ferro Araraquara
Maranhão – Piauí	05.04.1895	Estrada de Ferro São Luís – Teresina
São Paulo	09.05.1903	Estrada de Ferro Dourado
Espírito Santo – Minas Gerais	13.05.1904	Estrada de Ferro Vitória a Minas
São Paulo – Minas Gerais	1905	Estrada de Ferro São Paulo – Minas
Bahia	25.10.1905	Estrada de Ferro Ilhéus a Conquista
São Paulo	15.03.1906	Estrada de Ferro Jaboticabal
São Paulo – Mato Grosso – Ponta Porã	27.09.1906	Estrada de Ferro Noroeste do Brasil
São Paulo	28.06.1908	Estrada de Ferro Monte Alto
Pará	24.12.1908	Estrada de Ferro Tocantins
Território do Iguassú	03.05.1909	Estrada de Ferro Mate Laranjeira
Santa Catarina	03.05.1909	Estrada de Ferro Santa Catarina
Território do Guaporé	31.05.1910	Estrada de Ferro Mamoré
Minas Gerais – Goiás	28.09.1911	Estrada de Ferro Goiás
São Paulo	20.11.1911	Estrada de Ferro Perú-Pirapóra
Minas Gerais	05.04.1913	Estrada de Ferro Morro Velho
Rio Grande do Sul	19.10.1914	Estrada de Ferro Palmares a Osório
Rio Grande do Norte	19.03.1915	Estrada de Ferro Mossoró
Espírito Santo	28.06.1916	Estrada de Ferro Itabapoana
São Paulo	12.11.1919	Ramal Férreo Campineiro
Rio Grande do Sul	14.04.1920	Estrada de Ferro Jacuí
Espírito Santo	28.05.1921	Estrada de Ferro Itapemirim
São Paulo	04.02.1922	Estrada de Ferro Votorantim
São Paulo	12.06.1924	Companhia Estrada de Ferro São Paulo – Paraná
São Paulo	03.1929	Estrada de Ferro São Paulo Goiás
São Paulo	15.08.1929	Companhia Estrada de Ferro Barra Bonita
São Paulo	15.08.1929	Companhia Estrada de Ferro Morro Agudo

Fonte: Estradas de Ferro do Brasil 1945 – Suplemento da Revista Ferroviária (1946).

Nesta fase, destaca-se o quinquênio de 1911 a 1915 como um dos mais importantes para o desenvolvimento ferroviário, com a inauguração de aproximadamente 5.180 km de trilhos. Já na década de 1920 a 1930, foram construídos mais de 3.943 km, resultando em uma rede ferroviária que alcançou

32.478 km em todo o país. A esses números somam-se 2.898 locomotivas, 3.601 carros e 36.532 vagões em operação (Coimbra, 1974).

Importante retomar aqui o “Plano da Comissão” (1890), chefiada pelo coronel de engenharia Jeronymo Rodrigues de Moraes Jardim, o qual projetou 36 vias férreas e que, articuladas com o sistema de navegação existente, tinha como premissa constituir uma vasta rede de comunicação por todo o território. As linhas que a Comissão julgou oportunas, em seu relatório, somavam cerca de 15.000 km. A maior parte dessas foram logo concedidas, com regime de garantia de juros de 6% e privilégio de 30 anos. O resultado nesse momento, foi um período, como dito anteriormente, de desenvolvimento ferroviário,

Cujo valor de actividade se foi elevando em temperatura febril, pela criação de empresas novas, de concessões varias, até chegar, na bolsa, a essa phase que na historia das especulações bolsistas, no nosso paiz, se registrou com a denominação pejorativa de encilhamento. (Padro Lopes, 1928, p.33).

Segundo Padro Lopes (1928), a facilidade com que o governo atribuía os privilégios resultou, em alguns casos, com concessões sem que os trabalhos previstos para construção das estradas estivessem sido iniciados. Com isso, a bolsa de valores passou a saturar-se de títulos ferroviários, contribuindo para o surgimento extemporâneo de milionários da noite para o dia, e no mesmo ritmo para o seu desaparecimento. Em outras palavras, o país assistia alguns quilômetros a mais construídos, alguns sem necessidade, enquanto o capital nacional experimentava golpes profundos que resultou na diminuição considerável de créditos estrangeiros e na desvalorização do câmbio nacional⁷². Segundo Coimbra, 1974,

Os capitais estrangeiros investidos nas estradas de ferro achavam-se sacrificados pela ganância dos intermediários e pela falta de escrúpulos dos empreiteiros, que visavam, unicamente, obter maiores lucros, não vacilando, para tanto, em sacrificar a melhor técnica. A construção das estradas de ferro nem sempre respondia aos interesses nacionais [...]. (Coimbra, 1974, p.175).

A necessidade de mudar o rumo dessa situação resultou na interrupção de

⁷² Segundo Coimbra (1974), as garantias de juros eram pagas por contratos, em ouro ou em papel câmbio. Com a desvalorização do câmbio nacional, os compromissos do governo se tornaram insolváveis; situação que levou o Estado a encampar as estradas que gozavam de juros, paralisar todos os novos prolongamentos e suspender as obras que estavam em andamento, por tempo indeterminado. Deste modo, acreditava-se na reconstrução do crédito nacional e na valorização da moeda nacional. Para resolver a questão do financiamento das estradas de ferro, o governo por meio do Decreto legislativo nº 1.126, de 15 de dezembro de 1903, concedeu a construção da Estrada de Ferro de Timbó, interligando o estado da Bahia a Propriá, no estado de Sergipe, pagando-se a construção em apólices da dívida pública. Os títulos seriam entregues na proporção que fossem concluídas as secções e o material rodante. Esta lei, criada para um caso particular, generalizou-se por todo o país.

todas as construções e obras públicas. Por isso, a partir de 1930, a construção ferroviária decresceu sensivelmente, enquanto o governo tratou de arrendar a exploração de todas as estradas que gozavam das bases de uma percentagem sobre a renda bruta. Isto ocorreu mediante a Lei nº 427, de 09 de dezembro de 1896, pelo Art. 4, que permitia a encampação para que cessassem as garantias das que gozavam de favores públicos (Padro Lopes, 1928).

É nesse período que começam as discussões acerca da implementação de estradas de rodagem, vistas como linhas de conexão com o modal ferroviário, ganhando força e se apresentando como uma solução economicamente mais viável. Esse momento coincide com a chegada dos primeiros automóveis ao país, o que gerou entusiasmo em diversos estados. Alguns deram os primeiros passos para a construção de rodovias, como São Paulo, com a Estrada do Vergueiro, ligando o planalto paulista à cidade de Santos, e a expansão da rede rodoviária paulista, iniciada em 1925.

Esse conjunto de fatos, constituem os primórdios da Era rodoviarista, visão consolidada nos Planos Rodoviários apresentados durante esta fase. No total, foram elaborados quatro planos, destacando-se entre eles o “Plano Catramby” (1926), o “Plano Schnoor” (1927) e o “Plano da Comissão de Estradas de Rodagem Federais”, apresentado no mesmo ano de sua fundação, em 1928. É interessante citar que no “Plano Catramby” já se apresentava algumas das grandes ligações rodoviárias do país, como a futura rodovia Belém-Brasília, com pequenas diferenças; a rodovia Brasília-Acre, com algumas modificações; a rodovia Belém a Porto Alegre; e a rodovia que conectava São Paulo e Rio de Janeiro.

Já durante a Fase IV, de 1930 a 1957, a malha ferroviária oscilou entre períodos de recessão, em virtude da desativação dos ramais antieconômicos, e a implantação de novos trechos. A queda na expansão dos eixos ferroviários coincidiu com uma série de eventos, como a crise econômica de 1929, o governo de Getúlio Vargas (1930-1945), a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), o início da expansão do rodoviarismo e tantos outros motivos anteriormente citados. Tais eventos fizeram com que a rede ferroviária oscilasse entre períodos de paralisia e expansão pouco expressiva.

Fato é que a extensão total da rede ferroviária brasileira em 1930 era de 32.478 km de linhas (**Quadros 6 e 7 e Figura 34**). A média/ano foi exponencial até

1920, após esse período as médias desaceleraram progressivamente. A realidade era que o regime de déficits nas estradas de ferro era constante e alarmante, crescendo de ano para ano, e à medida que os déficits orçamentários eram cobertos por emissões de papel-moeda, os déficits ferroviários colaboravam para o desenvolvimento do processo inflacionário (Cipollari, 1968). Além disso, parte dos serviços prestados também eram subsidiados, uma vez que grande parte das linhas apresentava déficits operacionais, ou seja, custo de tarifas menores do que os custos da prestação e manutenção do serviço. Tal situação levou à reação do governo com o processo de encampamento das ferrovias privadas.

Quadro 6: Composição da Rede Ferroviária Nacional, sob o ponto de vista de sua administração em 1953.

Nº.	Tipo de administração	Total km	Porcentagem
21	Estradas federais	24.741 km	67,2%
11	Estradas estaduais	7.288 km	19,8%
9	Estradas particulares	4.797 km	13,0%
41	Estradas com a extensão em tráfego regulamentado	36.826 km	100%
---	Linhas sem tráfego regulamentado	206 km	-
Total de linhas existentes, em 1953		37.032 km	-

Fonte: Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, 1954.

Quadro 7: Densidade ferroviária e populacional do Brasil – Dados referidos às regiões e Estados em 31 de dezembro de 1944.

Classificação das estradas de ferro – Instituto Brasileiro de Geografia (1944)		
Região	Estados	Linhas Férreas
Norte	Amazonas, Pará, Amapá, Ri Branco, Acre e Guaporé.	E.F. Madeira Mamoré, E.F. Tocantins, E.F. Bragança.
	1.637.800 habitantes	743 km de linha férrea
Nordeste	Ocidental: Maranhão e Piauí; Oriental: Estados do Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas e Fernando de Noronha.	Ocidental: E.F. São Luiz-Terezina, E.F. Central do Piauí. Oriental: Rêde Viação Cearense, E.F. Mossoró, E.F. Central do Rio Grande do Norte; <i>Great Western</i> .
	10.930.900 habitantes	4.518 km de linha férrea
Leste	Setentrional: Sergipe, Bahia. Meridional: Minas Gerais, Espírito Santo, Rio de Janeiro, DF.	Setentrional: Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, E.F. Petrolina-Terezina, E.F. Nazaré, E.F. Ilheus a Conquista, E.F. Baía a Minas. Meridional: E.F. Vitória a Minas, E.F. Itapemirim, Leopoldina Railway, E.F. Itabapoana, E.F. Central do Brasil, E.F. Maricá, Rêde Mineira de Viação. E.F. Morro Velho.
	17.169.200 habitantes	14.482 km de linha férrea
Sul	São Paulo, Paraná, Santa Catarina E Rio	Companhia Paulista de Estradas de Ferro, E.F. do Dourado, Cia E. F. Morro Agudo, E.F. Monte Alto, E.F.

Além da situação financeira delicada, as condições técnicas da maioria das linhas eram deploráveis, com trilhos com mais de 5 anos reduzidos praticamente à metade (Coimbra, 1974). No geral, somado todos os problemas, as condições da rede ferroviária não encorajavam novos investimentos.

Cabe destacar que, nesse momento, a concentração de tramos (partes da estrada) em determinada porção do território expressa, claramente, que “nas regiões onde o sistema de objetos e o sistema de ações são mais densos está o centro do poder” (Santos, 2013b, p.109); em outras regiões onde “o sistema de objetos e o sistema de ações é menos complexo e menos inteligente, aí está a sede da dependência, da incapacidade de dirigir a si mesmo” (Santos, 2013b, p.109). Ainda, a percepção da concentração desses sistemas de objetos e ações, que provocam mudanças no espaço pela sociedade e pelo indivíduo, depende do resultado, em grande parte, dos progressos nos transportes e nas comunicações, que interferem diretamente na construção do tempo social (Santos, 2013b).

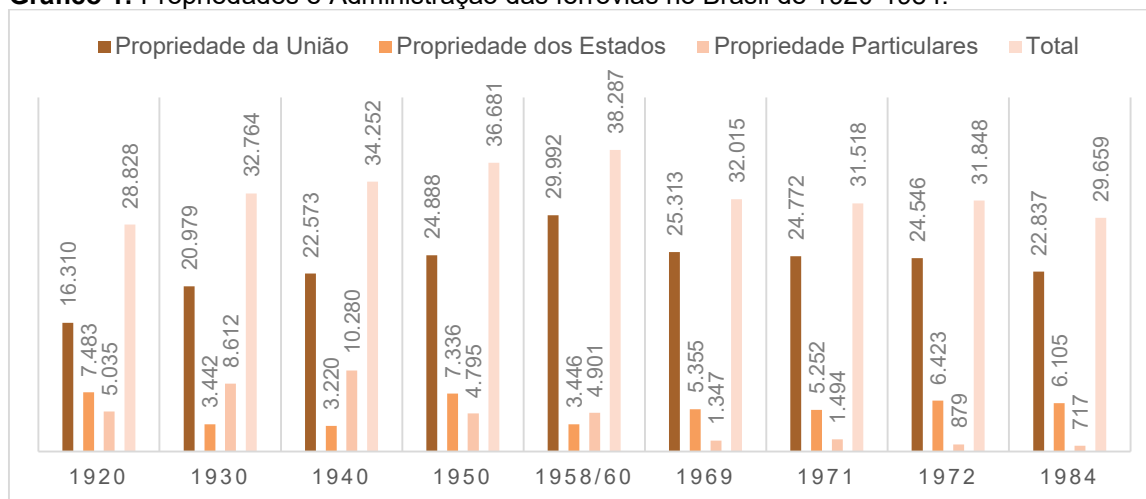
Nesse sentido, pode-se dizer que houve uma diversidade muito grande de experiências, uma vez que muitos caminhos surgiram inicialmente associadas à economia agroexportadora, principalmente o café, mas outras foram implantadas para atender novas necessidades (p.e. atividades de lazer, como o tramo entre Santos e a estância balneária do Guarujá em 1892). Além disso, convém destacar que, no início “o investimento em ferrovias costumava ser menos um investimento produtivo e muito mais uma aplicação de caráter financeiro” (Paula, 2008, p.47), conforme abordado anteriormente. Por isso, as experiências e relações sociais divergem entre rejeição e aceitação na época, daquilo que era considerado a modernidade do sistema de transporte.

Ainda, durante o referido período, de 1930 a 1957, foi aprovado o primeiro “Plano Geral de Viação Nacional”, de 1934. A grande contribuição do PGNV/34 foi o marco temporal na história no planejamento do sistema viário brasileiro, apesar dos sérios déficits técnicos – não se distinguia no plano o modal de conexão, nem tão pouco estipulou-se normas técnicas para o modal rodoviário ou previu-se uma rede de comunicação aérea. Aprovado oficialmente pelo Decreto nº 24.497, de 29 de junho de 1934, tinha como objetivo traçar o plano geral das vias de comunicação de caráter nacional, que constituiriam a rede federal, contemplando tanto os troncos e as ligações que deveriam ser estabelecidos, quanto os já existentes. Nesse momento, é

importante recordar que uma porcentagem significativa das linhas férreas pertencia à União ou aos estados, resultado de um processo de estatização de linhas deficitárias.

A estatização das linhas férreas não ocorreu somente no Brasil⁷³, mas o nosso caso foi precoce, com uma concentração de linhas de propriedade da União logo nas primeiras décadas. O processo começou na gestão do Presidente Campos Salles (1898-1902), quando diversas ferrovias deficitárias foram compradas pelo governo e posteriormente arrendadas à iniciativa privada (Lacerda, 2002). Em 1920 do total 28.827 km de linhas férreas em operação, cerca de 57% eram de propriedade da União, número que aumentou ao longo dos anos chegando a 79% no final da década de 1960. Em contrapartida, apenas 17% das linhas em operação eram particulares em 1920; número que duplicou, chegando a 30% em 1940; mas nas décadas seguintes a redução foi progressiva, chegando a 2% no final de 1984, conforme demonstra o **Gráfico 1**. Parte das ferrovias estatizadas eram administradas pela União por um curto intervalo de tempo e, logo em seguida, eram arrendadas ou concedidas com ou sem proposta de juros. Acrescente-se, ainda, que parte dos processos de estatizações foram realizados pelos estados da federação, com variações ao longo das décadas, oscilando de 26% em 1920, para 9% ao final da década de 1950, e 21% em 1984.

Gráfico 1: Propriedades e Administração das ferrovias no Brasil de 1920-1984.



Fonte: Inspectoria Federal das Estradas – Estatística das estradas de ferro do Brasil de 1920, 1930 e 1931. Departamento Nacional de Estradas de Ferro - Estatísticas das Estradas de Ferro do Brasil de 1940, 1951, 1956, 1958-1960, 1969, 1970, 1972; Rede Ferroviária Federal S.A.- Relatórios e Anuários de 1969, 1970, 1971, 1972, 1985, 1986. Organização: Autora, (2021/2022).

⁷³ Segundo Bogart (2010 *apud* Nunes, 2016), na primeira década de 1910, 30% da malha ferroviária mundial era estatizada e cerca de um quinto desta malha havia sido construída pelos Estados e parte era arrendada a terceiros (capital privado).

Logo, o primeiro desafio do PGNV foi levantar a malha existente, condição que permitiu identificar “o quanto o desenvolvimento das vias férreas se deu de maneira isolada e com propósitos individuais” (Conselho Nacional de Transportes, 1974 p.133), dificultando a formação de uma rede ferroviária. A ausência de uma regulação, um plano de ordenamento, prejudicou a construção de uma malha ferroviária com ramais que realizassem o intercâmbio entre eles, esse processo ainda foi agravado pela diferenciação entre o material rodante e a via permanente.

Logo, o primeiro desafio do PGNV/34 foi levantar a malha existente, condição que permitiu identificar “o quanto o desenvolvimento das vias férreas se deu de maneira isolada e com propósitos individuais” (Conselho Nacional de Transporte, 1974, p.133), dificultando a formação de uma rede ferroviária efetiva. A ausência de uma regulação ou um plano de ordenamento prejudicou a construção de uma malha ferroviária com ramais que realizassem o intercâmbio entre eles, esse processo ainda foi agravado pela diferenciação entre o material rodante e a via permanente.

O levantamento permitiu a classificação das vias férreas, que considerou como tronco ou ligações de interesse geral as vias de comunicação que: ligassem a capital federal – Rio de Janeiro – com uma ou mais capitais das diversas unidades da federação; ligassem qualquer via de comunicação da rede federal a qualquer ponto da fronteira com os países vizinhos; constituíssem via de transporte ao longo da fronteira ou desta paralela, a menos de 200 km de distância; ligassem entre si dois ou mais troncos de interesse geral, com o objetivo de estabelecer, por via mais curta, comunicações entre duas ou mais unidades da federação; e, por fim, atendessem às exigências de ordem militar (Conselho Nacional de Transporte, 1974, p.124).

Os critérios de classificação permitiram a indicação de 9 troncos na direção norte-sul, 11 troncos na direção leste-oeste e 18 ligações entre os troncos ou entre eles e determinados pontos da fronteira, sendo 31 exclusivamente terrestres, 4 mistas – terrestres-fluviais – e 3 inteiramente fluviais, que totalizavam uma extensão de 51.076 km de vias (Conselho Nacional de Transporte, 1974, p.126-127), cerca de 18.598 km previstos, além dos 32.478 já existentes, conforme observado na Figura 15 (p.89).

Com um aumento considerável de linhas de propriedade da União e a aprovação do primeiro “Plano Nacional de Viação” (1934), instituiu-se um cenário

perfeito para a criação da Rede Ferroviária Federal S.A.⁷⁴ – RFFSA em 1957⁷⁵, permitindo a junção de todas as vias férreas em uma única companhia.

A década de 1950 marcou o ápice dos problemas enfrentados pelas ferrovias brasileiras, que já não correspondiam às expectativas de progresso do momento desenvolvimentista, de progresso e modernidade, nem tão pouco de penetração. Além disso, o sistema ferroviário apresentava um profundo descompasso entre sua capacidade de oferta e a crescente demanda imposta pela expansão do mercado, revelando sua incapacidade de acompanhar o ritmo do desenvolvimento econômico da época (Paradela, 1998). A esse quadro, somava-se a crescente preferência por outros modais de transporte, como o rodoviário e o aéreo, que passaram a ocupar gradualmente o espaço antes monopolizado pela ferrovia. Esse processo culminou na necessidade de reorganizar o setor, levando à criação da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), como tentativa de racionalização e modernização do sistema.

Fato é que a União herdou uma série de linhas implantadas unicamente em função dos transportes de produtos específicos, como café, borracha, cana-de-açúcar, gado, entre outros. Com as ações de encampamento sucessivas e expressivas, até a década de 1960-70, a União se viu na obrigação de articular o sistema, que até então não integrava regiões, nem articulava o território (DNIT, 2009; IPEA, 2010).

O período de estatização e readequação, que compreende os anos de 1957 até 1996, a Fase V, na verdade, como citado anteriormente, teve início muito

⁷⁴ Segundo Paradela (1998), Borges (1990), IPEA (2010) e vários outros autores, o início oficial da RFFSA ocorreu com a instalação da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, formado por técnicos e economistas dos dois países, como resultado de um acordo entre o governo brasileiro e o Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento – BIRD. O objetivo da comissão era o de "estudar, sob o ponto de vista da eficácia técnica e da produtividade econômica, projetos para o desenvolvimento nacional, a cuja execução o governo dos Estados Unidos daria efetiva colaboração" (Paradela, 1998, p.53). A Comissão conclui pela centralização das operações ferroviárias em uma companhia federal, sugerindo financiamento estatal que possibilitasse a recuperação, o aperfeiçoamento, a modernização e a administração da ferrovia.

⁷⁵ Segundo Paradela (1998), desde a década de 1920, estudos indicavam a necessidade de se integrar as esparsas ferrovias em um sistema nacional. Essas vontades foram expressas nos diversos planos apresentados, entre eles, o proposto pelo Engenheiro José Luiz Baptista, de 1923, então chefe da Divisão Técnica da Inspetoria Federal de Estradas, e pelo engenheiro Paulo de Frontim, em 1927, que apresentou o trabalho "Política de Viação Brasileira – Atuais Redes de Comunicação e Futuras Redes". Ambos visavam obras de integração do sistema, o que evidencia o embrião da futura Rede Ferroviária nacional.

antes, nos “processos de encampação de empresas ferroviárias e de seus prejuízos”⁷⁶ (Paula, 2008, p.49), que iniciou logo na virada do século XX e se intensificou durante o governo Vargas (1930-1945). O crescimento acelerado, incentivado pelo investimento público, não se manteve e o resultado foi um processo de sucateamento. Entretanto, a periodização coincide com a criação da RFFSA ⁷⁷, por meio do Decreto Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, que determinou a transformação das empresas ferroviárias da União em sociedade por ações. Das 22 duas ferrovias estatais até então independentes, dezoito delas formaram a RFFSA, totalizando 24.641 km de linhas, 2.243 estações, 57 oficinas, 2.627 locomotivas, 3.548 carros, 33.470 vagões (Paradela, 1998). Um enorme patrimônio espalhado por várias regiões de norte a sul do país, “composto por vias, terrenos, prédios, trilhos, dormentes, linhas de transmissão, linhas telegráficas, oficinas, depósitos, armazéns, almoxarifados, material rodante e de tração, equipamentos, máquinas, fornos, estoque e outros” (Paradela, 1998, p.54).

Cabe destacar que, após o processo de expansão das ferrovias foi criado, em 1937, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) e em 1941, o Departamento de Estradas de Ferro (DNEF), que na década de 1970 foi extinto e suas funções foram transferidas para a Secretaria Geral do Ministério dos Transporte e parte da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA).

A partir da década de 1950, em função das grandes guerras, o mercado exportador perdeu força e as políticas governamentais se voltaram para a produção e

⁷⁶ Cabe destacar que, como aponta Paula (2008), já em 1901 o governo brasileiro deu início ao processo de encampação de doze ferrovias estrangeiras que operavam sob o regime de garantia de juros. A chamada *Lei Freijó* assegurava uma remuneração mínima de 5% sobre o capital investido — com adicionais que podiam alcançar até 7% — independentemente do desempenho financeiro das companhias. Esse mecanismo acabou por gerar prejuízos significativos aos cofres públicos, uma vez que a União era obrigada a cobrir sistematicamente a diferença entre os lucros reais obtidos e os percentuais garantidos, diante da notória falta de empenho das administrações privadas em tornar as operações ferroviárias efetivamente lucrativas.

⁷⁷ Segundo o Ministério da Viação e Obras Públicas em 1956, no documento nomeado: *A rede Ferroviária Federal S.A. “Um Plano em Marcha nº3”*, as 22 estradas de ferro que compunham o projeto eram operadas sob quatro modalidades de regimes administrativos: 1.) como repartições públicas comuns às Estradas de Ferro: Madeira-Mamoré, Bragança, São Luís a Teresina, Central do Piauí, Rede de Viação Cearense, Mossoró-Souza, Sampaio Corrêa, Viação Férrea Federal Leste Bragança, Bahia e Minas, Goiás e D. Teresa Cristina; 2.) como autarquias: Rede Ferroviária do Nordeste, E.F. Central do Brasil, Rede Mineira de Viação, Rede de Viação Paraná-Santa Catarina e E.F. Noroeste do Brasil; 3.) em regime especial: E.F. Santos a Jundiá, E.F. Leopoldina, E.F. Ilhéus a Conquista e E.F. Tocantins; e 4.) as arrendadas a governos estaduais: Viação Férrea do Rio Grande do Sul e E.F. de Santa Catarina.

o consumo interno⁷⁸. Situação que coincide com o sucateamento e abandono progressivo das ferrovias, enquanto a construção de rodovias e a implementação do transporte rodoviário, de pessoas e cargas (Paula 2008), ganharam maior importância. O resultado foi o desmonte sucessivo de quase 10 mil km e a extinção da RFFSA, em 1997.

Tal encolhimento veio atrelado ao discurso da readequação do sistema ferroviário, que se deslocou das antigas áreas produtoras de café e outras regiões consideradas antieconômicas para regiões em desenvolvimento, como o Centro-Oeste – muito em função da fundação de Brasília em 1960. Os ramais inter-regionais em sua maioria foram desativados nesse processo (Paula, 2008), resistindo apenas aqueles exclusivamente urbanos, que passaram a ser gerenciados, anos depois, pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), criada em 1984.

Ainda, durante esse período ocorreu a aprovação do “Plano Nacional de Viação”, de 1964, aprovado apenas em 1973, sendo firmado para atender às necessidades socioeconômicas e político-estratégicas para os próximos 25 anos. Desta forma, as vias e terminais deveriam ter caráter eminentemente nacional, antes de qualquer interesse regional ou local, cujas necessidades deveriam ser atendidas pelos próprios estados ou municípios, mediante planos complementares submetidos à aprovação do Conselho Nacional de Transporte. A estratégia era evitar a implantação de vias sem uma articulação dentro de uma escala nacional, como ocorreu até a década de 1930, atendendo e mantendo-se o fluxo de tráfego entre zonas de produção e centros de consumo, além de estabelecer novas vias para o desenvolvimento de zonas com potencial econômico.

O sistema ferroviário nessa visão, ao contrário do sistema rodoviário, que ganhava cada vez mais protagonismo, estava atrelado a uma série de problemas e,

⁷⁸ Segundo Paula (2008) e Albuquerque (2015) a partir da década de 1950, o Brasil passou a redirecionar sua política de desenvolvimento, priorizando a industrialização voltada ao mercado interno, com ênfase na substituição de importações e na ampliação da produção de bens de consumo duráveis. Esse processo, intensificado com o Plano de Metas de Juscelino Kubitschek (1956–1961), afetou diretamente a política de transportes. Conforme aponta Paula (2008), as ferrovias passaram a ser progressivamente sucateadas, enquanto o modal rodoviário ganhava centralidade nos investimentos públicos. A consolidação do rodoviarismo foi sustentada por um discurso de progresso e modernidade associado ao automóvel e reforçada por políticas específicas, como a criação do Fundo Rodoviário Nacional. Albuquerque (2015) observa que, enquanto milhares de quilômetros de rodovias eram planejados e executados, os projetos ferroviários sofriam cortes ou ficavam restritos à manutenção da infraestrutura existente. Essa mudança de prioridade contribuiu diretamente para o desmonte da malha ferroviária nacional, resultando na desativação de cerca de 10 mil km de trilhos e, mais tarde, na extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), formalizada em 1997.

por isso, era um sistema a ser superado. Para Nunes (2016a, 2016b), entre os motivos mais relevantes para a queda deste serviço de transporte estavam: os altos custos operacionais, sobretudo quando as empresas se tornaram incapazes de atingir o ponto de equilíbrio entre as despesas e receitas⁷⁹. Soma-se a essa situação as despesas que aumentaram no período entre guerras; o acréscimo de transporte de cargas a um preço unitário, tais como passageiros, bagagens, encomendas e animais, o que demandava um número desproporcional de mão de obra; um número crescente de funcionários passando de 30.000 trabalhadores em 1906, para 150.000 ao término da década de 1940, e quase 215.000 em 1953 (Nunes, 2016a, 2016b), um aumento de 715% em três décadas, sendo destes 136.000 funcionários alocadas nas ferrovias pertencentes à União (Nunes, 2016). Ademais, ainda se tinham os encargos trabalhistas, que cresceram entre 1925 e 1943 (Paula, 2000; 2008; 2014). Por fim, teve-se a diminuição de investimentos em bens de capital, o aumento no rodoviarismo e a desvalorização da moeda brasileira, que acarretava no crescimento dos bens de consumo que vinham do exterior, como material rodante, materiais para manutenção e expansão das vias permanentes, combustível entre outros.

Foi essa visão que impulsionou a adoção de uma política de erradicação de ramais antieconômicos. Política que ganhou força com a criação do Grupo Executivo para Integração da Política de Transportes - GEIPOT, em 1965, e o Grupo Executivo para Substituição de Ferrovias e Ramais Antieconômicos - GESFRA, em 1966. Em 1965, o relatório intitulado “Plano de Substituição de Ramais Antieconômicos”, elaborado pelo GEIPOT, recomendou o estudo para erradicação de 110 trechos de linhas e ramais, perfazendo um total de 6.843 km de vias férreas (Revista Ferroviário, 1976, 1978; Dilma, 2008).

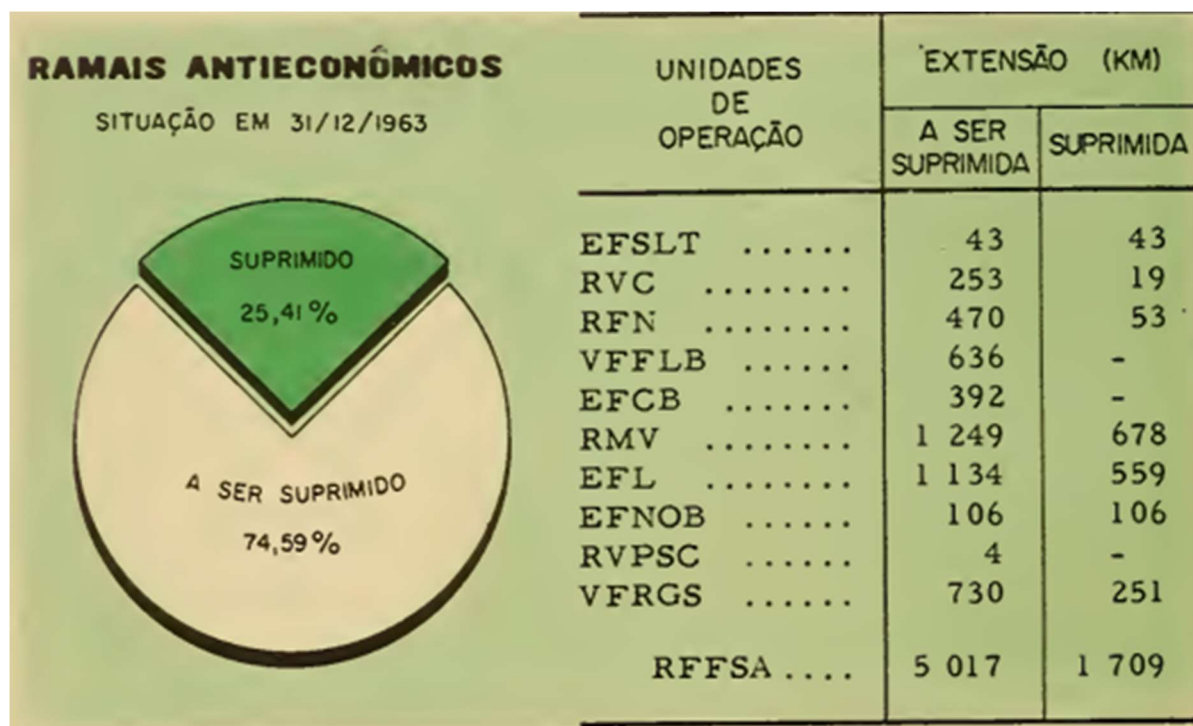
Dos trechos indicados, 72 ramais, compondo 3.877 km, já se encontravam com o tráfego suspenso, e os outros 38 trechos possuíam tráfego de baixa densidade. Ao final do estudo, apresentado em 1966⁸⁰, o Conselho Ferroviário Nacional decidiu

⁷⁹ Segundo Dilma (2001), o critério de viabilidade de uma ferrovia, em termos puramente contábeis, era medido pelo volume de carga transportado. Assim, para que uma ferrovia pudesse apresentar resultados financeiros favoráveis, ela deveria ter, no mínimo um total de 420 mil toneladas de km/ano. A origem desse padrão era fruto de estudos do Banco Internacional os quais estabeleciam um limiar de rentabilidade para construção de ferrovias de 400 mil t/ano por quilômetro de linha construída. Tal índice chegou ao Brasil através do engenheiro Jacintho Xavier Martins Júnior (1901-1983), que em 1956 apresentou tais dados do Banco de Desenvolvimento.

⁸⁰ Decreto nº 58.341, de 03 de maio de 1966.

erradicar 6.068 km⁸¹ (**Figura 35 e Quadro 8**) de estradas de ferro, acreditando que com a suspensão dos ramais antieconômicos estava dado o primeiro passo para a recuperação do transporte ferroviário (Revista Ferroviário, 1976, 1978).

Figura 35: Supressão de ramais antieconômicos.



Fonte: Relatório anual da Rede Ferroviária Federal S.A., 1962

Quadro 8: Ramais Antieconômicos suprimidos e a ser suprimidos de 1965 a 1970.

Anos	Estações Desativadas	Extensão (Km)	
		A ser suprimida	Suprimida
1965	s/d	5017	1709
1966	s/d	2925	2925
1968	143	1940	4725
1969	62	s/d	4875
1970	55	1223	4937
Total*	260	-	6843

*Não é possível precisar o total de estações desativadas, pois os dados encontrados se limitam aos anuários da RFFSA e Revista Ferroviária, disponíveis no momento da pesquisa, assim como os dados da extensão suprimida.

Fonte: Rede Ferroviária Federal S.A. - Anuários da RFFSA 1961, 1963, 1965, 1966, 1967, 1968, 1969, 1970. Revista Ferroviária – Suplemento da Revista Ferroviária: Anuário das Estradas de Ferro dos anos de 1960, 1976 e 1978. Organização: Autora, 2021.

Além de erradicados (**Figura 36**), os ramais antieconômicos seriam substituídos por “estradas de rodagem, visando adotar o menor custo de transporte e a maiores benefícios de ordem geral” (Rede Ferroviária Federal, 1962, p.8).

⁸¹ Os valores referentes a extensão dos ramais a serem erradicados variam entre os relatórios da Rede Ferroviária Federal S.A., a Revista Ferroviário e os Relatórios do Ministério de Viação e Obra Públicas.

Figura 36: Supressão de ramais antieconômicos.



Fonte: Relatório anual da Rede Ferroviária Federal S.A., 1962

O termo “antieconômico” apareceu pela primeira vez no Relatório da Comissão Mista Brasil – Estados Unidos – CMBEU⁸², em 1954, que elencou os principais problemas enfrentados pelas ferrovias brasileiras,

[...] a) instabilidade nas funções de chefia, excesso de pessoal improdutivo; b) a “*pressão de influências políticas perturbadoras*” aliada ao excessivo arbítrio e o limitado controle sobre o que estava sendo feito; c) variedade de bitolas (1,60 cm; 1,00 m; 0,76 cm; 0,66 cm e 0,60 cm); d) construções de ferrovias isoladas em diferentes zonas do país e vitimadas pelas influências

⁸² A Comissão Mista Brasil-Estados Unidos foi instalada em 1951 e finalizada em 1953. Segundo Lacerda (2002) e dos 41 projetos de investimentos e melhorias que a CMBEU apresentou 17 eram voltados para o sistema ferroviário, eram eles: V.F. Rio Grande do Sul; R.V. Paraná-Santa Catarina; E.F. Santos Jundiá; Cia Paulista; E.F. Sorocabana; E.F. Araraquara; Cia Mogiana; E.F. Goiás; E.F. Noroeste do Brasil; E.F. Central do Brasil; E.F.C.B. trens de subúrbios; E.F.C.B. Rede de Minas; E.F. Leopoldina; R. Mineira de Viação; E.F. Vitória Minas; E.F. Nordeste e Sampaio Correa; e outras ferrovias do Nordeste;

políticas determinando o rumo do traçado, resultando em ramais sem finalidade importante; e) excessiva dependência dos mercados estrangeiros para a manutenção técnica; equipamentos ultrapassados, prejudicando as condições do tráfego. (PAULA, 2000, p.192)

De todos os fatores, segundo o Relatório da CMBEU (PAULA, 2000), o ponto crucial era a densidade de tráfego, em regiões economicamente inexpressiva. Essa visão estava em conformidade com a tentativa de recuperação do setor ferroviário, que refletia o pensamento da Comissão do PNV/1964, que acreditava que os desafios eram passíveis de serem removidos a médio prazo. Entretanto, por mais que as diretrizes fossem claras, percebe-se fragmentos de inquietação quanto ao caminho tomado, conforme passagem da Exposição de Motivos nº 729/GM, de 1964, enviada ao Presidente da República:

As dificuldades atuais, derivadas de distorções crônicas, promovendo o incremento preferencial, economicamente injustificado, de determinados sistemas e agravando a deterioração de outros, como vem acontecendo com o ferroviário e o marítimo, precisam e devem ser superadas no menor prazo possível. (Conselho Nacional de Transporte, 1974, p.240).

É importante destacar que, conforme o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - Ipea (2010), muitas destas ferrovias, de propriedade estatal, foram construídas até 1930, e estavam relacionadas aos ciclos econômicos agroexportadores, sendo utilizadas para o transporte das *commodities* brasileiras em direção aos portos, sem a intenção de integrar o território, nem de conectar outras regiões. Esta construção de ferrovias dispersas e isoladas, que ao final dos ciclos econômicos indutores de sua existência, perderam sua viabilidade operativa, mesmo com o aumento constante de passageiros. E para evitar o colapso econômico das regiões dependentes do modal ferroviário, o Estado foi, de certo modo, “obrigado” a encampar várias destas ferrovias.

Ainda sobre a RFFSA, além de eliminar os ramais antieconômicos, a criação da RFFSA também resultou na reconfiguração das linhas em modelos administrativos diferentes dos existentes (**Quadro 9**). Foram três grandes mudanças: a primeira de 1957 a 1969, logo após a criação da RFFSA, com a junção de algumas estradas de ferros numa única Rede de Viação; a segunda mudança foi de 1969 a 1975, quando a RFFSA dividiu toda a rede ferroviária em 4 Sistemas Regionais e 14 Divisões; e, por último, de 1975 a 1993, com a classificação em 12 Superintendências. A organização das linhas em Superintendências permaneceu em atividade até a

inclusão da Rede Ferroviária Federal no Programa Nacional de Desestatização⁸³ (PND), de 10 de março de 1992, por meio do Decreto nº 473/92. Neste contexto, as 12 Superintendências Regionais (SR) foram agrupadas em 6 malhas ferroviárias, em que o modelo de desestatização compreendia a concessão do serviço ferroviário de carga, além do arrendamento dos bens vinculados à operação desse serviço e à permissão para vender os bens de pequeno valor. A empresa RFFSA “permaneceria controlada pela União, mas com o objeto social esvaziado, já que sua atividade econômica seria transferida ao setor privado” (Sousa; Prates, 1997, p.121), visando sua gestão administrativa, fiscalização e mediação, com controle sobre suas concedentes, suas concessionárias, seus usuários e seus funcionários.

Quadro 9: Organização administrativa da RFFSA de 1957 a 1993.

Quadro 5. Organização administrativa da RFI SA de 1957 a 1993.

1957 a 1969		1969 a 1975		1975 a 1993		
E.F. Madeira-Mamoré		Desativada 1972	Parte restante pertence ao Estado de Rondônia			
E.F.de Bragança		Desativada				
E.F. São Luiz – Teresina		Sistema Regional Nordeste	1ª Div. Maranhão-Piauí		SR-1 Recife	SR-12 São Luiz
E.F. Central do Piauí	2ª Div. Cearense		SR-11 Fortaleza			
Rede de Viação Cearense						
Rede de Viação Cearense						
R.F. do Nordeste			3ª Div. Nordeste		SR-1 Recife	
V.F. Federal Leste Brasileiro		4ª Div. Leste				
E.F. Bahia e Minas*	Viação Centro-Oeste (Criada em 1965)	Sistema Regional Centro	5º Div. Centro-Oeste		SR-2 Belo Horizonte	
E.F. Goiás						
Rede Mineira de Viação						
E.F. Central do Brasil			6ª Div. Central	8ª Div. Operacional Subúrbios do Grande Rio; 14ª Div. Centro-Norte	SR-3 Rio de Janeiro	SR-3 Juiz de Fora
E.F. Leopoldina			7ª Div. Leopoldina			SR-8 Campos
E.F. Santos a Jundiá		Sistema Regional Centro-Sul	9ª Div. Santos a Jundiá		SR-4 São Paulo	SR-4 São Paulo
E.F. Noroeste do Brasil			10ª Div. Noroeste			SR-10 Bauru
Rede de Viação Paraná-Santa Catarina		Sistema Regional Sul	11ª Div. Paraná – Santa Catarina		SR-5 Curitiba	SR-5 Curitiba
E.F. Santa Catarina						
E.F. Dona Teresa Cristina			12ª Div. Teresa Cristina		SR-9 Tubarão	
Viação Férrea do Rio Grande do Sul			13ª Div. Rio Grande do Sul		SR-6 Porto Alegre	

*Erradicada na década 1970.

Fonte: Revista Ferroviária 1945, 1956, 1960, 1976, 1978 e Portal Viação Centro Oeste. Organização: Autora, 2021/2022.

⁸³ Criado via Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990.

Durante o período de 1980 até os anos de 2010, momento marcado pelo fim da Ditadura Militar, pela promulgação da nova Constituição Federal de 1988, com acentuado enfraquecimento do planejamento territorial por parte do Estado, não mais foram realizados planos, mas programas. No período de 1996 a 1998, durante o governo de Fernando Henrique Cardoso, foi aprovado o “Programa Brasil em Ação”, com dois projetos ferroviários: 1.) a ligação Inaí-Pirapora e 2.) a Ferronorte. De 2000 a 2003, foi implantado o “Programa Avança Brasil”, que deu continuidade às obras e acrescentou vários trechos ferroviários, localizados nas regiões Sudeste, Centro-Oeste e Nordeste, com destaque para o trecho da Ferrovia Norte e Sul e a Ferronorte. E, por fim, de 2007 a 2010, os “Programas de Aceleração do Crescimento” - PACs, durante o governo de Luís Inácio Lula da Silva, deu-se continuidade ao projeto da Ferrovia Rondonópolis (MT), da Ferrovia Norte-Sul (ligação do sul do país a Goiás), da Ferrovia Nova Transnordestina (com acesso ferroviário ao Porto de Juazeiro, na Bahia, variante ferroviária para Camaçari-Aratú e contorno ferroviário de São Felix).

Em 2011, durante o primeiro mandato de Dilma Rousseff, houve uma tentativa de renovação do PNV/1973, intitulado “Sistema Nacional de Viação” - SNV, aprovado pela Lei nº 12.379, de 06 de janeiro daquele ano. Juridicamente o SNV é composto pelo Sistema Federal de Viação e pelos sistemas de viação dos estados, do Distrito Federal e dos municípios. O SNV é composto pelos Subsistemas Rodoviário Federal, Ferroviário Federal, Aquaviário Federal e Aeroviário Federal (como abordado no subcapítulo anterior). Tal mudança na estrutura organizacional dos sistemas de infraestrutura visou a integração entre os diversos modais nas escalas federal, estadual e municipal.

Especificamente, o Subsistema Ferroviário Federal é constituído pelas ferrovias existentes, em execução ou planejadas, pertencentes aos grandes eixos de integração interestadual, inter-regional e internacional, que satisfaçam a pelo menos um dos seguintes critérios: atender grandes fluxos de transporte de carga ou de passageiro; possibilitar o acesso a portos e terminais do Sistema Federal de Viação - SFV; possibilitar a articulação com segmento ferroviário internacional; ou promover ligações necessárias à segurança nacional.

A relação descritiva das ferrovias foi apresentada apenas em anexo ao SNV, sendo vetado por não refletir o estado atual do planejamento viário nacional, assim como também foram vetados os demais anexos com as suas respectivas

relações descritivas dos demais subsistemas. Tais vetos, resultaram na manutenção das relações descritivas constantes no “Plano Nacional de Viação”, de 1973, bem como as demais leis que as atualizaram (Mauá Filho, 2011), ainda menos fiel ao planejamento viário atual.

Ao não apresentar a relação descritiva dos subsistemas, o SFV teve seu papel como planejador comprometido, deixando de incluir projetos constantes do PNV e fundamentais para o desenvolvimento do país, inclusive, projetos presentes como o “Programa Avança Brasil”, o “Programa Brasil em Ação” e os PACs. Apesar da tentativa de organizar o SNV, a Lei nº 12.379/2011 apresentou um produto final incompleto.

Durante todo esse período de mudanças, de planos para programas, surgiu uma nova reconfiguração espacial, distante das ilhas agroexportadoras do Sudeste e Sul, e um exclusivismo do sistema ferroviário para cargas, impulsionado, sobretudo, pelo processo de desestatização da RFFSA, que se iniciou ainda em 1992, através do “Programa Nacional de Desestatização”⁸⁴. Os leilões foram de 1996⁸⁵ a 1999, com prazo de concessão das malhas em 30 anos, renováveis por igual período. O processo de desestatização da RFFSA ainda não foi concluído, e atravessou governos chegando aos dias atuais⁸⁶, conforme apontado nos **Quadros 1 e 3**, conformando assim a Fase VI.

Cabe destacar, que ao mesmo tempo em que a RFFSA passava por um processo de desmonte, no mesmo período, nos anos de 1980, as discussões acerca da Ferrovia Norte Sul - FNS ganharam força. O resultado foi o início da construção do projeto que ligaria Açailândia (MA) a Anápolis (GO), em 1987. Tal fato também implicou na mudança do discurso. Os trilhos antes atrelados à modernidade, capazes de conectar lugares, informações, produtos e pessoas, são vistos agora como um braço do sistema de escoamento exclusivo para transporte de carga, à mercê inclusive do sistema privado de transporte ferroviário.

⁸⁴ Lei nº 8.031, de abril de 1990, e Decreto nº 473, de 10 de março de 1992.

⁸⁵ Segundo o portal RFFSA, a transferência do setor ferroviário para o setor privado quanto aos serviços de transporte de cargas foi efetivada no período de 1996-1998, com um modelo segmentado de 6 malhas concedidas por 30 anos de operação, mediante licitação.

⁸⁶ Segundo o Portal do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes, em 1999 a RFFSA foi totalmente dissolvida e os ativos não usados pelas concessionárias passaram para a União. Atualmente, existe um plano em andamento para o leilão de cerca de 170 mil bens móveis (locomotivas, vagões, veículos e equipamentos) e 5 mil bens imóveis (terrenos, edificações, pátios, oficinas) classificados em operacionais e não operacionais conforme Lei nº 11.483, de 2007.

1.4 Planos de viação e a construção territorial

Ao longo deste capítulo foi possível observar que a história da formulação e implementação dos Planos Nacionais de Viação no Brasil deve ser compreendida como parte essencial do processo de consolidação do território e de estruturação econômica do país. Longe de se tratarem de meros instrumentos técnicos, esses planos foram reflexos de intenções políticas e disputadas pelo território que expressavam sobretudo os interesses específicos de classes distintas em cada período. Representaram, também, tentativas de corrigir as desigualdades regionais herdadas do modelo colonial e de integrar, ainda que tardiamente e sem muito sucesso, as regiões do país.

Os Planos Nacionais de Viação (PNVs), aprovados ao longo do século XX, consolidaram-se como instrumentos fundamentais de planejamento territorial e de integração nacional. A trajetória formal desses planos evidencia como o Estado brasileiro concebia a ocupação do território atrelada, notadamente, à organização dos fluxos econômicos exportadores, predominantes na época.

Antes mesmo dos planos formalmente aprovados, houve tentativas de organização do território que, embora não tenham sido institucionalizadas como planos nacionais oficiais, foram fundamentais para a formação do pensamento técnico e político sobre a malha de transportes no Brasil. Entre elas, destaca-se o Plano Rebouças, proposto em 1874 (revisado em 1882), que defendia a interligação entre as bacias hidrográficas e os trilhos ferroviários como meio de articulação nacional — uma proposta avançada que já considerava a infraestrutura como fator de desenvolvimento e unidade. Outro exemplo relevante foi o Plano Ramos de Queiroz, de 1874, que preconizava a articulação das regiões centro-oeste e norte do país ao litoral por meio de uma rede de ferrovias — plano que mencionava expressamente a importância estratégica de Goiás. Embora esses planos não tenham sido aprovados ou plenamente executados, suas proposições revelam preocupações recorrentes com a integração do território e com a criação de rotas de circulação, contudo ignoravam, muitas vezes, as condições naturais do relevo, da geografia e as condições econômicas de determinadas regiões.

Esses projetos mostram que, muito antes da formalização do planejamento de uma rede de circulação, já se antecipava uma visão crítica sobre a concentração do desenvolvimento nas regiões litorâneas e sobre a urgência de inclusão das áreas

interioranas — como o caso de Goiás — na lógica do desenvolvimento e crescimento socioeconômico. A não implementação, contudo, expôs não apenas a ausência de vontade política, mas também a fragilidade institucional do Estado brasileiro em assumir um projeto de desenvolvimento com viés territorial mais equitativo. Essa fragilidade estava inserida em um contexto do século XIX⁸⁷, onde o país enfrentava instabilidades políticas recorrentes, dificuldades fiscais crônicas e um modelo econômico ainda profundamente agrário-exportador, com limitada industrialização e baixa capacidade de planejamento técnico. Assim, as propostas de integração territorial esbarravam em um Estado incapaz de articular estratégias de longo prazo, tanto do ponto de vista político quanto financeiro.

O Plano Nacional de Viação de 1934, aprovado no contexto da Revolução de 1930 e da consolidação do Estado Novo, emerge como um divisor de águas. Elaborado no momento de ascensão do Estado intervencionista e desenvolvimentista de Getúlio Vargas (1930-1945), o plano refletia o novo papel atribuído ao governo federal como articulador do território e agente da modernização. Nesse momento, ferrovias e rodovias passaram a ser pensadas de forma integrada, com o objetivo de viabilizar a industrialização como instrumento para o desenvolvimento e progresso. Como destaca Bacha (1978), o planejamento estatal (por meio do PNV/1934) visava nesse contexto, ao menos em tese, reduzir os desequilíbrios regionais, embora, na prática, muitas ações tenham reproduzido ou intensificado desigualdades preexistentes.

Nesse mesmo contexto, ganha importância o processo de estatização das ferrovias — tema pouco debatido, mas central para compreender a atuação do Estado como estruturador territorial. A partir do início do século XX, agravaram-se as dificuldades das companhias privadas em manter a rentabilidade das linhas férreas, sobretudo aquelas viabilizadas por meio de subsídios e garantias de juros, estabelecidos no século passado. Esses incentivos resultaram em graves déficits públicos e em desestímulo à eficiência. A resposta estatal foi a progressiva

⁸⁷ Fábio Sá Earp (1984) destaca a fragilidade do Estado imperial, a dispersão dos interesses regionais e a ausência de uma política nacional coerente para a expansão ferroviária, elementos que refletem uma baixa capacidade de planejamento técnico. Edmar Bacha (1978) reforça que o Brasil permanecia preso a um modelo primário-exportador com um aparato estatal pouco desenvolvido, incapaz de formular políticas públicas duradouras. Já João José de Paula (2008) aponta a inexistência de um projeto de integração territorial por parte do Estado, cujas ações eram pontuais, reativas e dependentes de pressões de elites locais.

incorporação das estradas deficitárias ao domínio público. Como mostra Paula (2008), já em 1901 o governo brasileiro havia iniciado o resgate de doze ferrovias estrangeiras beneficiárias da garantia de juros, devido aos prejuízos gerados pela má gestão privada e pela dependência do Tesouro Nacional.

Esse movimento se intensificou a partir da década de 1920, com a criação da Rede de Viação Férrea do Sul do Brasil (1920), e se consolidou com a incorporação de linhas como a Estrada de Ferro Central do Brasil e a formação da Rede Mineira de Viação. O auge do processo se deu com a criação da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), em 1957, sob o governo de Juscelino Kubitschek. A RFFSA unificou 18 ferrovias regionais em uma única estrutura estatal, com o objetivo de modernizar o setor, coordenar investimentos e integrar a malha ferroviária nacional, até então fragmentada. Apesar dos esforços, essa ação enfrentou obstáculos como a ausência de padronização técnica, a obsolescência do material rodante e a crescente concorrência do transporte rodoviário.

Importante destacar que o Estado não herdou apenas a responsabilidade de reorganizar as ferrovias, mas também os passivos estruturais críticos legados pelas antigas concessionárias privadas. A maioria das linhas incorporadas operava com material ultrapassado, trilhos desgastados, estações degradadas e oficinas sem manutenção. Bitolas incompatíveis dificultavam a integração de redes e aumentavam os custos logísticos. Como aponta João José de Paula (2008, p. 189), o Estado foi compelido a administrar um sistema marcado por déficits crescentes, malha desarticulada, e equipamentos sem padronização técnica, exigindo altos investimentos apenas para manter sua funcionalidade básica.

Além disso, a ausência de planejamento coordenado entre as companhias privadas resultou em uma rede construída segundo interesses locais e fragmentários, sem lógica nacional de conectividade. Assim, a estatização representou mais que uma mudança de titularidade, constituiu uma tentativa de corrigir décadas de omissão regulatória e de fragmentação. Ainda que a RFFSA tenha avançado na modernização do sistema, os efeitos da herança mal estruturada comprometeram sua eficiência durante todo o restante do século XX.

Esse cenário corrobora o argumento de Castells (2000) e Santos (1997; 2013b), segundo o qual a infraestrutura não é meramente um instrumento técnico, mas expressão direta das disputas de poder e da seletividade das decisões políticas.

A malha ferroviária assumida pelo Estado não fora concebida a partir de uma lógica funcional de integração nacional, mas construída conforme os interesses de acumulação privada e de poder político localizado. A presença do Estado, embora tardia, era imprescindível para tentar transformar esse legado fragmentado em uma base minimamente coerente para um projeto de desenvolvimento territorial e nacional.

Em seguida, o Plano Rodoviário Nacional de 1944, elaborado no contexto dos anos finais da Segunda Guerra Mundial, marcou a transição definitiva do modal ferroviário para o rodoviário. Ainda que o país mantivesse uma extensa malha férrea, os investimentos passaram a privilegiar as rodovias, em consonância com os interesses emergentes da indústria automobilística. Como apontam os mapas da época, os eixos Transbrasiliana e Centro-Oeste cruzam o território goiano, revelando a crescente preocupação com a articulação do interior. Entretanto, os recursos continuaram a se concentrar nas regiões economicamente integradas, enquanto áreas como o norte de Goiás — hoje Tocantins — permaneciam à margem do progresso.

O Plano Nacional de Viação de 1964, instituído já sob o regime militar, aprofunda essa lógica tecnocrática. Marcado pelo discurso do “milagre econômico brasileiro”, o plano visava consolidar uma infraestrutura de transportes capaz de sustentar a expansão da industrialização e a integração de mercados regionais. Nesse contexto, a recente inauguração de Brasília, em 1960, modifica a configuração das redes, quando assume um papel estratégico. A nova capital passa a figurar como centro irradiador das redes de infraestrutura nacional, conferindo ao território de Goiás uma centralidade geopolítica inédita e transformando-o em elo entre os diferentes eixos estruturantes do país. Contudo, como lembra Earp (1984), a priorização das regiões de maior retorno econômico manteve a lógica de desigualdade na distribuição dos investimentos. O plano representava uma visão funcionalista do território, baseada em modelos estrangeiros de engenharia de transportes, e pouco dialogava com as realidades locais.

O Plano Nacional de Viação de 1973, elaborado também durante o regime militar, pode ser lido como a consolidação do planejamento tecnocrático e da articulação entre os modais - ferrovia, rodovia, hidrovias e aviação -, em consonância com o II Plano Nacional de Desenvolvimento (1975-1979). Nesse contexto, Goiás já havia se tornado um ponto nodal no sistema viário brasileiro, tanto por sua posição

estratégica quanto pela presença da capital federal.

No entanto, como analisa Castells (2000), a lógica das redes técnicas privilegia os fluxos dominantes e tende a excluir os territórios menos competitivos. Assim, mesmo com a presença de Brasília e de rodovias importantes, diversas áreas de Goiás continuaram isoladas do ponto de vista da infraestrutura urbana e da integração produtiva.

Cabe destacar que esses planos foram elaborados em contextos políticos e econômicos distintos, o de 1934, durante o início do ciclo industrial brasileiro e sob o impulso da centralização do poder varguista; o de 1944, no fim da Segunda Guerra e no contexto do nacional-desenvolvimentismo; os de 1964 e 1973, sob o regime militar, em meio ao discurso da segurança nacional e ao avanço das políticas tecnocráticas de crescimento acelerado. Em todos eles, o planejamento da infraestrutura esteve intimamente vinculado ao projeto político do momento, refletindo a forma como o Estado compreendia o papel do território na organização da economia.

No caso de Goiás, a leitura desses planos revela uma trajetória que vai do isolamento à centralidade relativa. Durante o século XIX e início do XX, o estado permaneceu às margens. Como apontado no capítulo, tratava-se de uma região de baixa densidade econômica, com escassas ligações inter-regionais, marcada por dificuldades de circulação e comunicação. O Plano Ramos de Queiroz (1874 e 1882) e o Plano Rebouças (1874), que projetavam linhas ferroviárias cruzando o território, acabaram não sendo implementados, refletindo a ausência de vontade política e de capacidade de investimento. A Comissão de 1890, que previa a integração via vias fluviais e ferroviárias, também não teve continuidade. A Estrada de Ferro Goiás, quando implantada, apesar de integrar-se diretamente com a E.F. Mogiana que penetrava as terras do Triângulo Mineiro e estabelecer conexões com centros consumidores e de distribuição, tinha ramais limitados e apresentava constantes problemas de paralisia, material rodante obsoleto entre outros problemas, frustrando as expectativas.

Como destaca Milton Santos (1997, p. 148), “a história das técnicas é, realmente, a história da convergência dos momentos” e a ferrovia representou o marco dessa unificação espacial, mas Goiás permaneceu, por muito tempo, à margem desse processo. O autor também lembra que o território é o “conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações” (Santos, 1997, p. 63), ou seja, para se

concretizar como espaço moderno, o território necessita de técnicas operantes, de fluxos e de investimentos coordenados — todos escassos no caso goiano até meados do século XX.

A ausência de infraestrutura teve impactos diretos no processo de urbanização do estado. Como lembra Santos (2013), a urbanização brasileira é seletiva: determinadas regiões são modernizadas com intensidade, enquanto outras permanecem sob lógicas anteriores. Castells (2000) reforça esse entendimento ao afirmar que a produção do espaço urbano se dá dentro de uma estrutura de poder, em que o capital e o Estado moldam o território conforme seus interesses. A fragmentação e precariedade da infraestrutura goiana, até meados do século XX, são, portanto, sintomas dessa seletividade histórica, que relegou o centro-oeste a uma condição periférica.

A construção de Brasília, em 1960, muda parcialmente esse cenário. Resultado de um projeto político de integração nacional, a nova capital foi concebida como símbolo da modernização e como estratégia de ocupação do interior. A escolha do Planalto Central como sede do poder federal confere a Goiás uma nova centralidade política e funcional. Os planos de viação posteriores, como os de 1964 e 1973, refletem essa mudança ao posicionarem Goiás como nó articulador das redes viárias nacionais. No entanto, mesmo com essa reconfiguração, a integração efetiva do estado ao sistema econômico nacional foi desigual.

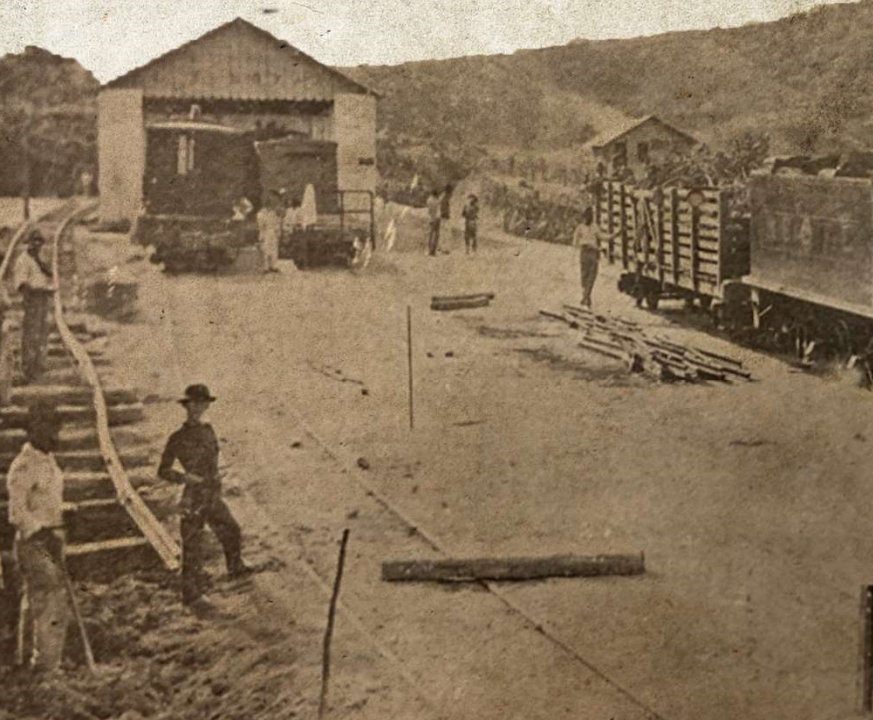
É nesse ponto que o conceito de “espaço dos fluxos”, de Castells (2000), se torna crucial. Para o autor, as redes técnicas articulam centros de comando e de acumulação de capital, mas deixam de fora extensas porções do território, consideradas irrelevantes ou improdutivas. Goiás, ainda que fisicamente conectado, continuou por décadas à margem das dinâmicas decisórias e produtivas mais relevantes, sendo, em muitos casos, apenas território de passagem.

Em suma, os Planos Nacionais de Viação foram instrumentos essenciais para pensar o território brasileiro e sua modernização. Contudo, como revela a história de Goiás, a implementação desigual desses planos, marcada por interesses econômicos e políticos específicos, reproduziu e aprofundou as assimetrias regionais. A análise crítica desses processos, à luz de autores como Milton Santos, Manuel Castells e Fábio Sá Earp, permite compreender que a técnica não é neutra: ela está sempre a serviço de um projeto de poder e de uma forma de organização territorial

que privilegia alguns espaços em detrimento de outros. A história de Goiás, de isolamento a espaço estratégico, é também a história da seletividade da modernização brasileira — e de suas promessas inconclusas.



ESTRADA DE FERRO GOIÁS



N.º de ordem	ESTAÇÕES, PORTOS E PARADAS	Posição km
(5 - 1)		
(Bitola de 1,00 m)		
<i>Minas Gerais</i>		
DISTÂNCIAS DE ARAGUARI		
5-001	ARAGUARI (a) (v. 15-199)	0
5-002	Amanhece	16
5-003	Ararapira	30
5-004	Eng.º Bethout	53
(divisa)		
<i>Goiás</i>		
5-005	Anhanguera	54
5-006	Cumari	71
5-007	GOIANDIRA (b) (v. 2-110)	90
5-008	Coronel Pirineus	104
5-009	Veríssimo	116
5-010	Eng.º Raul Gonçalves	137
5-011	Ipameri	154
5-012	Inajá	175
5-013	Urutai	192
5-014	Roncador	208
5-015	Pires do Rio	219
5-016	Eng.º Balduino	241
5-017	Egerineu Teixeira	255
5-018	Caraíba	276
5-019	Ponte Funda	290
5-020	Vianópolis	304
5-021	Silvânia	321
5-022	Leopoldo Bulhões	339
5-023	Eng.º Valente	359
5-024	General Curado	376
5-025	Eng.º Castilho	390
5-026	Anápolis	393
Ramal de Goiânia		
(5 - 2)		
(Bitola de 1,00 m)		
<i>Goiás</i>		
5-027	Leopoldo Bulhões (5-022) ..	339
5-028	Jarina	345
5-029	Mestre Novesina	359
5-030	Senador Paranhos	371
5-031	Bonfinópolis	378
5-032	Honestino Guimarães	394
5-033	Senador Canedo	404
5-034	Eng.º Nunes Galvão	411
5-035	Santa Marta	420
5-036	Goiânia	431

CAPÍTULO 2

Estrada de Ferro Goiás, de vetor de penetração a
vetor de conexão

A partir do século XIX, o processo de urbanização no Brasil ganhou força, impulsionando a formação de novas cidades, a expansão das já existentes e provocando profundas transformações nas estruturas sociais, políticas e econômicas. A Proclamação da República, a abolição da escravidão e o surgimento de novas oportunidades de trabalho nas áreas urbanas foram fatores determinantes para o intenso fluxo migratório do campo para a cidade (Spagnollo, 2022). Esse movimento resultou no crescimento dos núcleos urbanos e na redefinição dos espaços e dinâmicas urbanas. Nesse contexto, a ferrovia emergiu como um vetor estratégico, desempenhando um papel crucial na integração territorial, no estímulo à economia e na reorganização das cidades em formação, contribuindo significativamente para o processo de urbanização no país.

Como afirmam Lefebvre (1970) e Rolnik (1995), o espaço urbano e sua organização são produzidos socialmente, refletindo as relações de poder e as dinâmicas sociais em vigor. A cidade não se configura apenas como um espaço físico delimitado no território, mas como uma construção social resultante de uma lógica organizacional específica. Essa lógica se manifesta pela aglomeração de pessoas em torno de uma fonte de produtividade, dentro de um espaço limitado, onde ocorrem trocas sociais, políticas e econômicas que geram uma estrutura urbana em constante transformação.

A ferrovia, nesse contexto, é o objeto que produz e/ou induz um o crescimento. É um atrativo para a população, que se instala no entorno, formando núcleos e estabelecendo relações de troca e convívio locais. Para além do vai-e-vem dos trens, do transporte de “bens materiais e imateriais, as ferrovias contribuem diretamente para a difusão da técnica a todos os lugares servidos pelas linhas ferroviárias” (Vencovsky, 2006, p.10), caracterizando-se como um processo irreversível. Por onde passa o trem, o espaço é determinado, as regiões são organizadas e são definidos seus beneficiados.

Segundo Milton Santos, “cada nova técnica não apenas conduz a uma nova percepção do tempo. Ela também obriga a um novo uso do tempo, a uma obediência cada vez mais estrita ao relógio, a um rigor de comportamento adaptado ao novo ritmo” (Santos, 1997, p.148). Em outras palavras, para permitir a operação o relógio do trem passa a unificar os horários, a convergir os momentos de seus usuários e, também, da população por onde transita, sugerindo uma transformação no modo de

pensar, agir e vivenciar a/na cidade (Santos, 1997).

Assim, as ferrovias simbolizam mais que uma simples infraestrutura de circulação. Elas alteram estruturas fundiárias, fundam municípios, criam ou expandem cidades, influenciam a cultura por meio da modernização, estabelecem mudanças no mercado de trabalho, conectam regiões, valorizam as terras perpassadas e reposicionam tais assentamentos no território nas escalas regional, nacional e, por que não, internacional (Castilho, 2016; Marinho e Dantas, 2017).

Spagnollo (2022) ressalta que a instalação de ferrovias induz a um novo modo de vida urbano, com uma centralidade organizada a partir de armazéns, indústrias, áreas de distribuição e carregamento juntos as estações ferroviárias. Segunda a autora, na Europa, as casas de alto padrão se localizavam junto ao largo da estação, onde o custo da terra era elevado justamente por tal infraestrutura. No mesmo conjunto edilício, os hotéis também ali se concentravam para abrigar passageiros que visitam o comércio local ou buscavam um lugar para descanso e seguir enquanto aguardava a próxima viagem ou para adentrar ao território daquela região.

Nesse sentido, a chegada da ferrovia nas cidades também alterou a morfologia, a configuração e a paisagem urbana das mesmas. Os trilhos inseridos no contexto intraurbano provocam efeitos diversos, tais como: transformam-se em vetor da ocupação urbana e de suas áreas adjacentes, atraindo, sobretudo, as classes menos favorecidas às suas imediações; induzem a formação de eixos comerciais e de serviços; intensificam as diferenças socioespaciais, dificultando a mobilidade urbana da população ali residente; e, sobretudo, concentram a classe operária próxima às oficinas e aos complexos ferroviários, local de trabalho de parte da parcela dos habitantes (Medeiros, 2011; Spagnollo, 2022).

No Brasil, a ferrovia, em linhas gerais, simbolizou a transição do período agroexportador de monocultura colonial para o industrial republicano, induzindo à formação de uma estrutura urbana complexo, com novos núcleos urbanos, e principalmente por contribuir para a ocupação e penetração do território, sobretudo do sertão, do interior brasileiro. Nesse aspecto, a Estrada de Ferro Goiás - E.F.G. foi um exemplar. Foi ao mesmo tempo a primeira infraestrutura de comunicação moderna a chegar naquele estado, assim como foi um vetor de penetração para indução da formação de núcleos urbanos, trazendo o povoamento, inserindo novas áreas na

economia nacional, proporcionando o desenvolvimento⁸⁸.

O estado de Goiás, por muito tempo, foi uma região marcada pelo isolamento geográfico. Ocupada nos primeiros séculos da colonização brasileira por meio da mineração do ouro⁸⁹, com a decadência de sua exploração⁹⁰, o território goiano ficou com uma herança de cidades históricas⁹¹ (**Figura 37**) e de caminhos abertos (estradas). Esta economia subsistiu o baixo desenvolvimento da lavoura e da pecuária, resultado dos esforços que deveriam se concentrar na mineração (Campos Junior, 2014). Após a época auge da mineração, houve um retorno natural ao processo de ruralização⁹², inclusive com a diminuição da população local⁹³ e consequentemente, com a redução do mercado interno – já pouco expressivo –, o que acabava por inibir a expansão de qualquer atividade na região, apesar das demandas locais, principalmente por alimentos.

⁸⁸ Nesta tese, o conceito “desenvolvimento” é entendido em seu sentido mais amplo, não apenas como sinônimo de “aumento da produção material”. Leider Só (2004) conceitua-o como o processo efetivo de aumento da densidade das relações entre os agentes, do tecido produtivo mais integrados e articulados, e da possibilidade de maiores oportunidades de inserção das pessoas e de novos empreendimentos na atividade econômica. Essa ampliação de oportunidades consiste, sobretudo, nas oportunidades de expansão das potencialidades humanas que dependem de fatores sócio-culturais, como: saúde, educação, comunicação, direitos e liberdades.

⁸⁹ Para Estevam (1997), antes do descobrimento do ouro em Goiás inexistia modalidade produtiva no território que não fosse a dos silvícolas nativos. Mesmo as pequenas pastagens extensivas de gado surgiram com a mineração nos primeiros núcleos de assentamento a partir de 1730 e vieram dos currais do rio São Francisco.

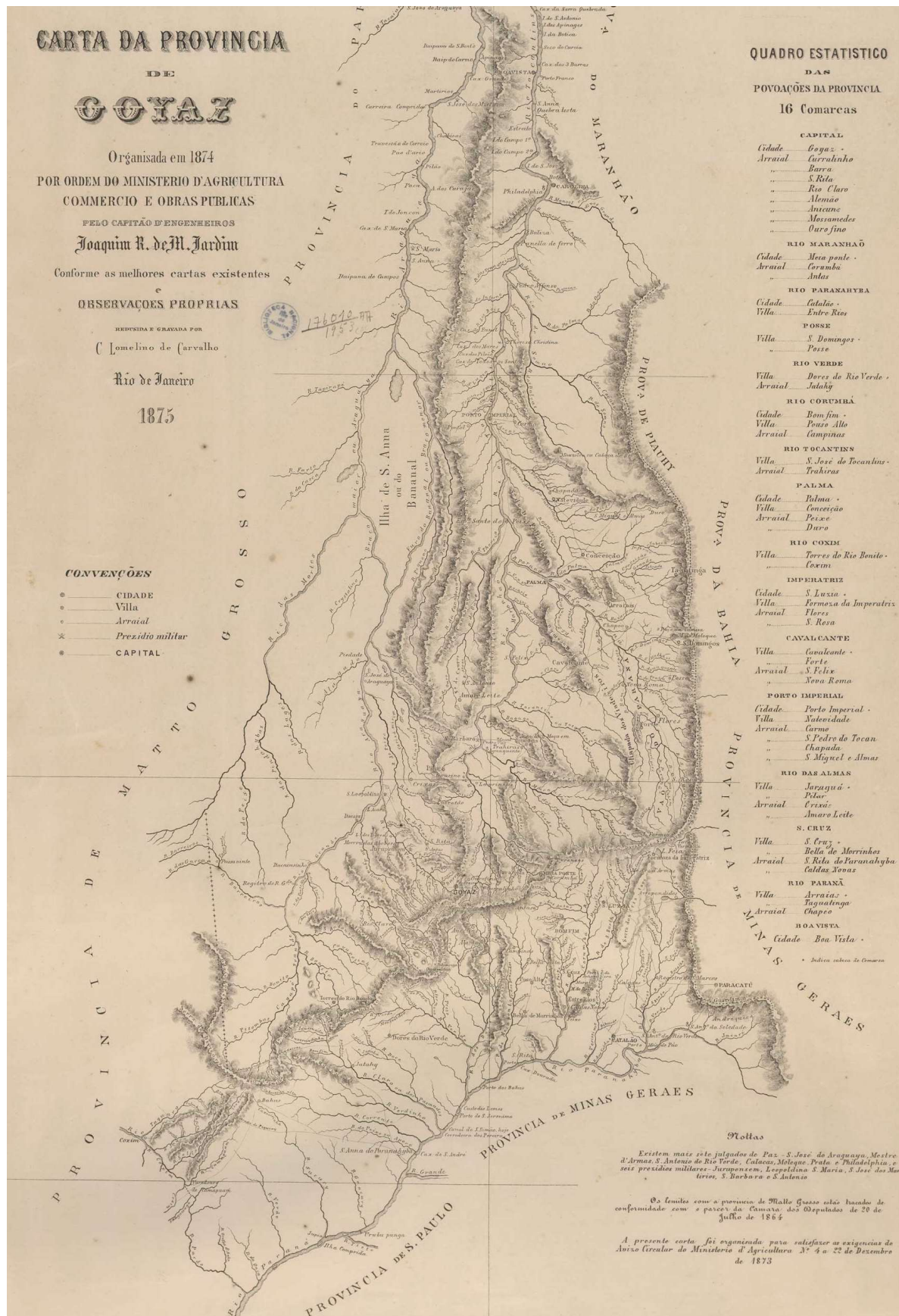
⁹⁰ Para o mesmo autor a produção de ouro em solo goiano não foi expressiva. O ano de 1753 foi o auge das extrações e daí em diante a queda foi gradual. Goiás não produziu sequer um quarto do volume encontrado em Minas Gerais.

⁹¹ Observando a Carta da Província de Goyaz, de 1874, nota-se as seguintes cidades: Goyaz, Meia Ponte (hoje, Pirenópolis), Catalão, Bomfim, Palma, Santa Luzia (hoje, Luziânia), Porto Imperial, Boa Vista; enquanto as vilas eram: Entre Rios, São Domingos, Posse, Dolores do Rio Verde, Pouso Alto, São José do Tocantins, Conceição, Torres do Rio Bonito, Coxim, Cavalcante, Forte, Natividade, Jaraguá, Pilar, Santa Cruz, Bella de Morrinhos, Arraias, Taguatinga; e por fim, os arraiais: Currálinho, Barra, Santa Rita, Rio Claro, Alemão, Anicuns, Mossamedes, Ouro Fino, Corumbá, Antas, Jatahy, Campinas, Trahiras, Peixe, Duro, Flores, Santa Rosa, São Felix, Nova Roma, Carmo, São Pedro do Tocantins, Chapada, São Miguel e Almas, Crixás, Amaro Leite, Santa Rita do Paranahyba, Caldas Novas e Chapeo.

⁹² Cabe ressaltar que a lavoura e a pecuária já faziam parte de um amplo esquema que possibilitava a subsistência dos moradores durante o período de mineração, embora pouco expressivo. Evidências sugerem que após a diminuição da atividade aurífera, Goiás obteve um aumento populacional significativo e, consequentemente, um aumento na exploração agropecuária (Estevam, 1997).

⁹³ Segundo Saint Hilaire (1937 *apud* Estevam, 1997) com a ruína da mineração, os moradores foram abandonando os núcleos urbanos em direção ao campo, ruralizando a vida social na maior parte do território goiano. Apesar dessa constatação, a população do estado não diminuiu tanto com o processo. O censo de 1804 contabilizou 50.365 habitantes, uma diminuição de cerca de 20% em relação a 1783, quando se projetava 60.000 habitantes.

Figura 37: Carta da provincia de Goyaz, 1875.



Fonte: Acervo Biblioteca Nacional.

Outro legado ou herança significativa foi a delimitação do território goiano. Os limites da capitania de Goiás eram bastante vagos no século XVIII. Suas fronteiras estavam vinculadas à necessidade de resguardar as jazidas de ouro, ou seja, a partir dos grandes rios. Com a mineração, efetivou-se uma enorme porção territorial politicamente compreendida ao norte pelas bacias do Rio Tocantins e Araguaia e ao sul pelas bacias do Rio Paranaíba e Rio Grande. Os caminhos abertos constituíram um rascunho para potenciais vias futuras.

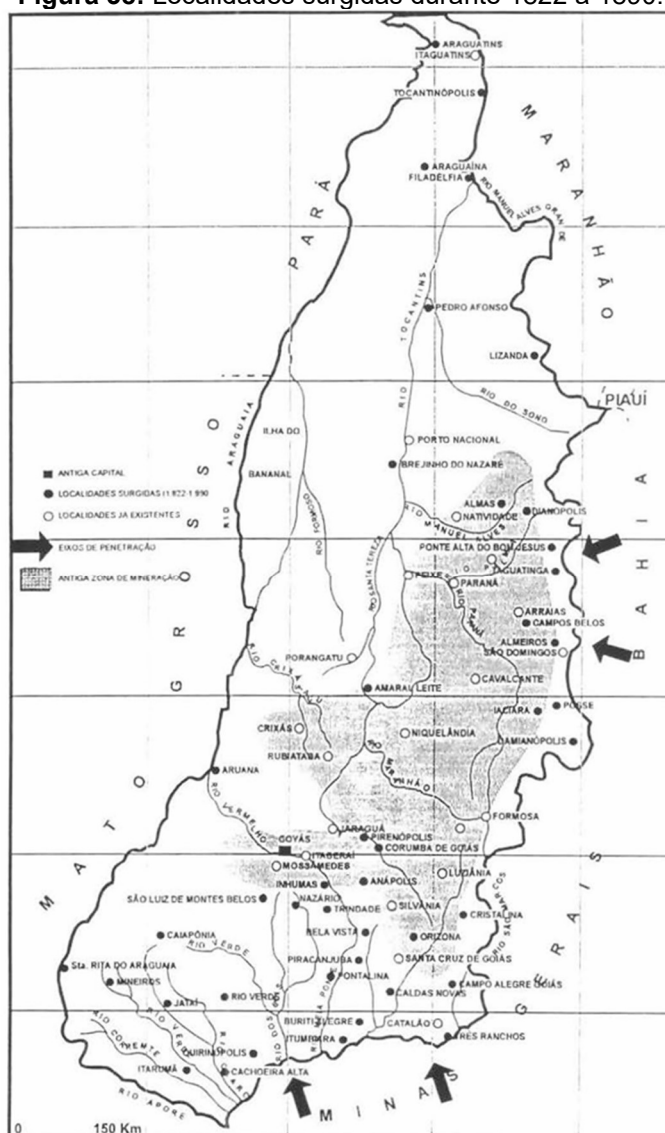
Segundo Campos Junior (2014), durante o período da mineração em função do isolamento geográfico e econômico que persistia na região, as atividades do comércio interno eram realizadas de forma muito precária e insuficientes. Grande parte das transações ocorria por meio de escambo e operações a crédito no caso da venda de gados ou colheita – que na época tinham estreita relação com a agricultura local na produção de arroz, milho, mandioca, feijão, mamona, fumo, açúcar, couros, café, trigo, aguardente, marmeladas, porcos, reses dentre outros (Campos Junior, 2014; Estevam, 1997). Enquanto isso, mercadorias industrializadas eram importadas de outras capitanias e países, a preços elevados, contribuindo para o aumento do custo de vida dos moradores da região (Campos Junior, 2014; Arrais, 2013).

A qualidade das terras possibilitava a atividade agropecuária sem maiores restrições. Para Estevam (1997), apenas 14,5% do território não tinha aptidão natural para o cultivo. Por isso, a transição das atividades minerárias para agropecuárias⁹⁴ se deu de forma progressiva, mesmo que lenta ao longo dos anos até a chegada da estrada de ferro, em 1912. Esta condicionante possibilitou a formação de um mosaico de diferenciadas “ilhas de moradores no alongado território” (Estevam, 1997, p.37), proveniente dos dois fluxos de povoamento que ocorreram no século XIX. O primeiro

⁹⁴ De acordo com Ferreira Salles (1983 *apud* Estevam, 1997), em 1756, havia em Goiás 500 sítios de lavoura; em 1796, os sítios com roças estabelecidos somavam 1.647; em 1828, foram detectados 2.380 aproximadamente. Ao longo dos 32 anos houve um crescimento de 733 núcleos de lavoura que corresponde a quase 70% de aumento. Ainda, a região norte de Goiás destoava do sul com relação à modalidade produtiva. Nos julgados do sul, em 1796, havia 1.189 sítios de lavoura e nos julgados do norte apenas 458. Já em 1828, o sul apresentava 1.476 sítios e o norte 910, totalizando as mencionadas 2.380 roças. Com relação à pecuária, a situação foi oposta: nos julgados do sul, em 1796, havia apenas 121 fazendas de gado contra 401 fazendas no norte. Em 1828, no sul havia 156 fazendas e, no norte, 546 estabelecimentos. Quanto às jazidas auríferas, o norte eram menos expressivas – o declínio se dera mais rapidamente naquela fração setentrional –, e a pecuária extensiva fora precocemente fomentada naqueles recantos. O ouro do norte da Capitania nunca fora abundante: desde 1754 a produção goiana nortista não mais excedera sequer a metade da extração aurífera do centro-sul. Por esta razão, o pastoreio foi mais característico do norte de Goiás e as fazendas do sul na época, produziam pouco gado.

oriundo dos sertões nordestinos e das matas paraenses, que ocupou o vale do Tocantins; enquanto o outro, de mineiros e paulistas, que ocupou o sul e sudoeste do território (Estevam, 1997). Durante o período de 1822 a 1890 (**Figura 38**), portanto no Império, antigas vilas e arraiais foram promovidas a categorias superiores, algo visto em: Pedro Afonso, Luzanda, Brejinho do Nazaré, Almas, Dianópolis, Ponte Alta do Bom Jesus, Taguatinga, Campos Belos, Almeiros, Posse, Camianópolis, Amaral Leite, Pirenópolis, Corumbá de Goiás, Anápolis, Cristalina, Orizona, Inhumas, Trindade, Nazário, Bela Vista, Caldas Novas, Piracanjuba, Pontalina, Buriti Alegre, Itumbiara, Rio Verde, Quirinópolis, Cachoeira Alta, Itaromã, Jataí, Mineiros, Santa Rita do Araguaia, Caiapônia, São Luiz de Montes Belos, Aruanã, Três Ranchos, Campo Alegre e Cristalina (Fayad, 1988).

Figura 38: Localidades surgidas durante 1822 a 1890.



Fonte: Fayad, 1988.

Em síntese, com o fim do auspicioso tempo aurífero, Goiás, durante o século XIX, lentamente desenvolveu uma civilização sertaneja, apartada das rápidas transformações que ocorriam no Sudeste do país, ocupando parcas áreas de seu imenso território, em um processo demorado de acomodação demográfica, “à espera do tempo da transformação que ainda não havia despontado em Goiás” (Estevam, 1997, p.53).

Esse tempo chegou com a Companhia Estrada de Ferro Mogyana, que atuou como vetor de expansão, sobretudo, para fora da região paulista, transportando produtos manufaturados, alimentos e matérias-primas vindo da capital paulista e demais cidades por onde passava. Ao alcançar a região do Triângulo Mineiro, que pertencera a Goiás na época da mineração, a ferrovia desencadeou ali profundas transformações. Deve-se pontuar que havia, desde as bandeiras exploratórias do século XVIII, uma grande similaridade entre os moradores da área sul de Goiás e aqueles do Triângulo Mineiro, tanto em termos de produção quanto nos aspectos sociais e culturais.

A proximidade da E.F. Mogyana com os limites da região sul do estado de Goiás despertou atenção para questões como modernidade, prosperidade e crescimento. Sendo as regiões sudeste e sudoeste de Goiás relativamente as mais populosas à época, as trocas mercantis com os triangulinos impulsionaram o desenvolvimento de uma vida urbana nas cidades, caracterizada pelo surgimento de trabalhadores autônomos, pela composição mais diversificada de comércios, pelos primeiros indícios de indústrias, pela abertura de bancos, entre outros.

Em pouco tempo, o desejo dos trilhos em território goiano tornou-se realidade. Nesse cenário, a E.F.G. destacou-se como uma das poucas linhas férreas a penetrar o território atrelada à ideia de desenvolvimento e ao discurso de modernidade – e não por apoio a uma atividade agrícola –, mesmo antes de existir ali uma estrutura previamente estabelecida para a exploração comercial.

Contudo, o que não se poderia imaginar naquele momento era a difícil cruzada desse empreendimento diante dos obstáculos concatenados que se anteporiam constantemente ao seu avanço território adentro. O veículo da modernização, enquanto estrutura técnica ainda em implantação, corporificava um antagonismo: uma matéria sucateada que, mesmo assim, vestiu-se de símbolo da “modernidade” legada ao estado de Goiás.

2.1. Estrada de Ferro Goiás: um vetor de penetração e ocupação do território

A situação econômica de Goiás, por muito tempo, foi motivo de preocupação, principalmente após o declínio da mineração do ouro, que afetou consideravelmente a sociedade goiana, a qual não encontrou outro produto imediato que pudesse substituir no mesmo nível de vantagem comercial. O cenário penoso levou a economia goiana a tornar-se essencialmente agropecuária (Borges, 1990; Caffeli, 2000), com uma agricultura concentrada na produção como subsidiária da atividade pecuarista e voltada para a subsistência⁹⁵.

Distante dos grandes centros consumidores como Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro e sem perspectiva de mudança no cenário econômico, a ausência de vias de comunicação era uma pauta constante nos relatórios produzidos por políticos durante a virada do século XIX para o XX. Conforme sinalizam Coelho (2004) e Borges (1990), eram constantes as observações acerca da situação das estradas, cuja precariedade dificultava o escoamento dos produtos de exportação, elevando os custos dos fretes e restringindo o transporte a períodos de seca. Nesse contexto, o gado destaca-se como uma das poucas mercadorias que conseguiam ultrapassar as fronteiras do estado, graças à sua capacidade de se autotransportar.

Por isso, o gado, com exportação regular para os mercados do centro-sul e norte-nordeste, tornava-se a principal fonte de divisas para Goiás, mesmo diante das severas limitações logísticas (Borges, 1990). Essa dependência da pecuária refletia as condições geográficas e estruturais do estado, que, quase isolado do restante do país, enfrentava grandes desafios econômicos devido à ausência de uma infraestrutura de transporte adequada.

Diante desses desafios, foram elaborados diversos estudos e propostas de integração do território e penetração de vias de comunicação, alguns refletidos nos planos nacionais de viação, tais como: o “Plano Rebello”, de 1838, que propunha a conexão do Rio de Janeiro por meio de uma grande via de circulação passando por Barbacena, Goiás (Vila Boa), até Cuiabá, no Mato Grosso; o “Plano Ramos de Queiroz”, de 1874-1882, que propunha uma linha saindo de Caravelas, passando por Guaiacuí, Goiás, Cuiabá e Mato Grosso; o “Plano Rebouças”, de 1874, com uma das

⁹⁵ Segundo Caffeli (2000), se a precariedade dos sistemas de transporte levou a população goiana à agricultura de subsistência, sanando as dificuldades de abastecimento, a redução da extração de ouro diminuiu o fluxo de mercadorias importadas.

linhas paralelas ligando Santa Cruz passando por Goiás até Cuiabá, cortada perpendicularmente por uma linha transversal ligando Belém, no Pará, ao estado de São Paulo; o “Plano Bulhões”, de 1882, que ligava o Rio de Janeiro-Niterói a Goiás, passando por Belo Horizonte, Pirapora até alcançar Cuiabá, no Mato Grosso; o “Plano da Comissão”, de 1890, que conectava a capital Rio de Janeiro ao Mato Grosso, passando por Belo Horizonte, Araxá, Catalão, Cuiabá, Cárceres e Mato Grosso; por fim, o “Plano de Frontin”, de 1927, que conectava São Paulo a Mato Grosso, passando por Goiás. Entre iniciativas de navegabilidade dos rios Araguaia e Tocantins, passando pela possibilidade de implantação de uma ferrovia, nenhuma dessas soluções surtiu efeito na prática.

Esse cenário começou a mudar ao longo do século XIX, quando novos grupos oligárquicos⁹⁶ emergiram como forças políticas relevantes, influenciados pelos resultados positivos das ferrovias implantadas na Europa e nos EUA. O sistema ferroviário, reconhecido como rápido, econômico e eficiente, parecia ser a solução mais adequada para romper o isolamento de Goiás e estimular o seu desenvolvimento. Essas experiências internacionais serviram de base para a formação de frentes políticas empenhadas em pressionar o governo pela construção de uma linha férrea para o estado.

Um dos primeiros representantes políticos engajado em busca de uma solução, foi o parlamentar Paulo Cândido que, em 1851, apresentou à Câmara dos Deputados do Império uma proposta que visava a construção de uma estrada de ferro que ligasse a capital do país, Rio de Janeiro, com os municípios de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso (Borges, 1990). No entanto, a dimensão, ousadia e complexidade da obra resultaram em orçamentos inviáveis. Apesar disso, não impediu

⁹⁶ Segundo Borges (1990) a construção da estrada de ferro em Goiás não foi resultado de empenho político da classe dominante daquele estado durante o século XIX. Tais oligarquias ligadas à antiga estrutura de produção eram contrárias a qualquer tipo de mudança de caráter mais progressista, uma vez que a E.F. poderia mudar o poder constituído desses grupos. Portanto, a implantação da Estrada de Ferro Goyaz foi resultado do empenho político de uma fração da classe dominante ligada a novos grupos oligárquicos que despontavam como força política no estado e conseguiram apoio do capital financeiro internacional, principalmente inglês e francês, responsáveis pelos empréstimos para a construção da via. Segundo Estevam (1997), o próprio Leopoldo de Bulhões (representante de Goiás no Legislativo Federal), de início, não acreditava na viabilidade econômica da linha e teve de ser convencido do papel econômico que representaria a via férrea para o estado. Logo, a ferrovia foi resultado, sobretudo, de frações dirigentes que mantinham relações econômicas com o Triângulo Mineiro e São Paulo, que estavam interessadas no aprimoramento dos meios de transporte e de comunicação. Contudo, o prolongamento dos trilhos da E.F. Mogiana vinha contra os interesses de grupos econômicos do Triângulo Mineiro dado que arrancaria daqueles comerciantes o controle sobre boa parte do território goiano.

que uma outra proposta fosse apresentada em 1873⁹⁷, pelo então presidente da província de Goiás, Antero Cícero de Assis (1871-1878), que previa conceder vantagens aos interessados em construir a estrada de ferro a partir da capital da província de Goiás atual Cidade de Goiás, até o ponto mais favorável aos interesses da navegação do rio Araguaia.

Essa proposta autorizava conceder ao contratante privilégio por trinta anos⁹⁸, garantia de 7% de juros por légua implantada, o direito de contratar, dentro ou fora do país, a construção e um prazo de quatro anos para o início das obras. Todavia, apesar dos incentivos, as dificuldades eram sempre as mesmas, por mais benefícios e vantagens oferecidos, Goiás não possuía atrativos econômicos que viabilizassem a implantação de uma ferrovia.

Alguns anos depois, uma nova tentativa foi apresentada, em 1886, quando o presidente do estado de Goiás, Luiz Silvério Alves da Cunha (1886-1887), concedeu à Companhia Estrada de Ferro Mogyana⁹⁹ o direito e exclusividade econômica por noventa anos se prolongasse suas linhas da margem direita do rio Paranaíba à margem direita do rio Araguaia. As intenções eram as mais favoráveis possíveis, mas a instabilidade política nacional – marcado pela abolição da escravidão, a queda do Império e a Proclamação da República – não permitiu que tal façanha se efetivasse. Foram tempos de grandes mudanças no Brasil e, nesse cenário, Goiás permaneceu sem um quilômetro de trilho, mas aumentando as preocupações daqueles que tinham dinheiro e que supunham que ganhariam muito com tal infraestrutura (Borges, 1990).

Em outubro de 1890, novos privilégios foram concedidos pelo General Manuel Deodoro da Fonseca (1827-1892), que argumentava ser [...] além de justo, e conveniente abrir as riquíssimas zonas de Goyaz e Matto Grosso ao commercio e a indústria, trazendo-as ao convívio do progresso” (Ministério da Viação e Obras Públicas, 1914). Deodoro buscava promover a valorização econômica dessas regiões, com a expectativa de aumentar sua renda e riqueza. Para isso, resolveu:

⁹⁷ Decreto nº 2.450, de 24 de setembro de 1873, que em conformidade com a Lei nº 611, de 26 de junho de 1852, concede subvenção quilométrica ou garantia de juros, até 7%, às Companhias que construírem estradas de ferro.

⁹⁸ O decreto previa que ao término dos trinta anos a companhia poderia ser encampada pela província, sem indenização, salvo o capital empatado, além de transmitir os rendimentos maiores de 12% ao ano sobre o capital empatado, apresentados pela exploração da via-férrea.

⁹⁹ Conforme a fonte de pesquisa, o nome da Companhia difere da grafia entre: Mogiana, Mogyana e Mojiana. Foi adotado o nome Companhia da Estrada de Ferro Mogyana em conformidade com o Decreto nº 5.137, de 13 de novembro de 1872, que concede autorização para seu funcionamento.

Decretar o estabelecimento das seguintes linhas férreas e fluviais, fazendo as concessões respectivas:

1º A Companhia da Estrada de Ferro Mogyana no prolongamento da mesma estrada, a partir da estação de Jaraguá até a cidade de Catalão, no Estado de Goyaz.

2º Ao Banco União de S. Paulo ou a empresa que organizar de uma estrada de ferro que, partindo do ponto mais conveniente, entre Uberaba e S. Pedro de Uberabinda do prolongamento da estrada Mogyana, precedentemente indicado, dirija-se à villa de Cochim, no Estado de Matto Grosso passando nas imediações ou abaixo da foz do Rio Meia Ponte, no Estado de Goyaz.

3º A Companhia Estrada de Ferro do Oeste de Minas do prolongamento da sua linha a partir da estação de Perdões de uma lado até a cidade de Catalão, e do outro até a Estrada de Ferro Central do Brazil no ponto que melhor convier entre as estações do Commercio e da Barra Mansa, e de uma linha que, partindo do ponto mais conveniente do mencionado prolongamento, dirija-se, de um lado par ao lugar que mais convenha no prolongamento da Mogyana, passando pelo Araxá ou suas proximidades, e do outro para o Rio Paracatú, de modo a poder utilizar a respectiva navegação.

4º Ao engenheiro Francisco Murtinho e ao Banco constructor do Brazil, ou a empreza que organizarem, de uma estrada de ferro que, partindo de Catalão e passando pelas cidades de Goyaz, de Cuyabá, de S. Luiz de Cáceres, e logar navegável do rio Guaporé, termine no Estado de Matto Grosso, em ponto limitrophe com a Republica da Bolívia, de vendo servir à navegação do Araguaya e do rio das Mortes directamente ou por meio de ramaes.

5º Ao engenheiro Vicente Alves Pessoa Filho e a Francisco Mendes da Rocha, ou à empreza que organizarem, de uma estrada de ferro que, partindo de Catalão, dirija-se para Palmas ou o ponto inicial mais conveniente da navegação do rio Maranhão no de Goyaz (Ministério da Viação e Obras Públicas, 1914, p.243-244, grifo da autora).

Apesar das concessões descritas, nenhum quilômetro de trilho foi implantado, e todas as tentativas para que o empreendimento saísse do plano das ideias foram frustradas. Os planos e projetos¹⁰⁰ não avançaram, e o século XIX enfim terminou com Goiás ainda enfrentando condições precárias de transporte, marcadas por estradas de terra e seculares caminhos irregulares e sinuosos, vencidos apenas por tropas ou carros de bois. As viagens eram cada vez mais longas, resultando no aumento do custo para exportação de mercadorias agrícolas e para a importação de produtos manufaturados. As mercadorias perecíveis eram impraticáveis, o boi gordo chegava magro e o preço da mercadoria excedente não pagava o transporte até o mercado consumidor.

O isolamento geográfico e a falta de infraestrutura condenavam Goiás à estagnação econômica. Como destaca Borges (1990, p.57),

¹⁰⁰ Segundo Borges (1990), apesar das concessões para a Estrada de Ferro Mogiana, a Oeste de Minas e o Banco União de São Paulo, as companhias não se interessaram por estender as suas linhas até Goiás devido a sua inexpressividade econômica.

[...] a política ferroviária do Império que apesar das boas intenções e dos planos ambiciosos caminhava na contramão da realidade nacional, uma vez que as condições econômicas das regiões interioranas no século XIX eram pouco expressivas em relação a acumulação de capitais, além dos embates políticos regionais que ora interessavam manter a hegemonia do poder, ora visavam romper apresentando mudanças no quadro. Nesse cenário a região Centro-Oeste avançou para o século XX sinalizando a carência extrema das estradas de ferro, permanecendo isolado das regiões mais desenvolvidas do País. (Borges, 1990, p.57).

Com a virada do século XIX, os políticos locais, ainda, preocupados com a situação de Goiás, empenharam-se junto ao governo federal na criação de uma Companhia Ferroviária Goiana. Cabe ressaltar que esse momento coincide com a expansão da “Marcha do café”¹⁰¹ para além das regiões então predominantes, Minas Gerais e São Paulo (Borges, 1990). Por conseguinte, a expansão rumo ao interior do país aumentou a pressão sobre o governo para a implantação de infraestrutura de transporte que possibilitasse a ligação das regiões produtoras com os centros consumidores. Assim, a realidade do país estava mudando e impondo novas demandas.

Diante desse contexto, a implantação de uma linha férrea em Goiás tornou-se necessária. Em 1904, o Decreto nº 5.349 renovou os privilégios concedidos à Companhia Mogyana de Estradas de Ferro¹⁰², alterando o ponto de partida da ferrovia para que ligasse a cidade de Araguari, em Minas Gerais, à então capital goiana, Cidade de Goiás, estabelecendo portanto contato com as linhas construídas no Triângulo Mineiro. Posteriormente, em 1906, com o Decreto nº 5.949, de 28 de março, o Presidente da República, Francisco de Paula Rodrigues Alves (1848-1919), reconheceu a denominação de Companhia Estrada de Ferro Goyaz para a antiga Companhia Estrada de Ferro Alto Tocantins¹⁰³, a empresa se encarregaria de

¹⁰¹ Segundo Borges (1990), a Marcha do café provocou a valorização de terras e a formação de grandes latifundiários, o que resultou no deslocamento de produtores. Quando as antigas fazendas eram atingidas pela marcha, seus proprietários tinham geralmente duas opções: integrarem-se ao processo produtivo ou venderem suas terras. Em geral, eles tentavam integrar ao sistema e acabavam perdendo suas terras, o que provocava uma busca por terras com preço acessíveis em outras regiões mais afastadas dos grandes centros, conseqüentemente para os estados de Goiás, Mato Grosso e Paraná.

¹⁰² Garantia de juros de 6% sobre um capital de 30:000\$ papel por quilômetro, durante 30 anos e privilégio de exploração da zona por 60 anos.

¹⁰³ Pelo Decreto nº 1.127, de 08 de março de 1892, foi autorizada a transferência da concessão constante do Decreto nº 862, de 16 de outubro de 1890, antes destinada ao engenheiro Francisco Murtinho e ao Banco Constructor do Brazil ou a uma empresa, a construção de uma estrada de ferro partindo de Catalão, passando pelas cidades de Goyaz, de Cuyaba, de S. Luiz de Cáceres, e lugar navegável do rio Guaropé termine no Estado do Matto Grosso. Para os engenheiros Vicente Alves Pessoa Filho e a Francisco Mendes da Rocha ou à empresa que organizarem de uma estrada de ferro que partindo de Catalão dirija-se para Palmas. Os estudos foram aprovados em definitivo por meio do

construir a estrada de ferro no estado, partindo de Araguari até à capital, então a cidade de Goyaz, anteriormente encarrega de construir uma estrada de ferro desde a vila de Catalão, no sul do estado, até a de Palma, ao norte, quase à margem do Tocantins.

Para viabilizar os investimentos necessários, o governo federal assegurou apoio financeiro e autorizou a contratação de empréstimos de capital estrangeiros para a implantação da Estrada de Ferro Goiás. Assim como outros modelos de concessão, o decreto estabeleceu a garantia de juros de 6% ao ano sobre o capital investido, favorecendo a atração de investidores externos e reforçando o comprometimento federal com a construção da linha férrea (Borges, 2004, p.84). Logo, a Companhia, para iniciar a construção, levantou ainda em 1906 “[...] um empréstimo de frs.25.000.000, cujos recursos permittiram trabalhar até quando, em 1909, se alterou completamente o regime do contracto” (Ministério da Viação e Obras Públicas, 1919, p.XXVI).

Em 1907, no entanto, o Decreto nº 6.438¹⁰⁴, de 27 de março, alterou fundamentalmente o plano original, obrigando a E.F.G. a partir de Formiga, no centro da região meridional de Minas Gerais, onde a Estrada de Ferro Oeste de Minas tinha seu ponto final, e ir para Leopoldina (GO), à margem do rio Araguaia, com igual garantia de juros sobre capital. Mas, além da alteração do ponto de partida, a linha seria obrigada a construir um ramal, com 273 quilômetros, a partir de um ponto da linha de Formiga rumo à cidade de Uberaba, no Triângulo Mineiro.

O contrato da Companhia Estrada de Ferro Goyaz foi assinado em 17 de maio de 1907, e previa:

Cláusula I: A estrada de ferro, objecto do contracto vigente da Companhia Estrada de Ferro de Goyaz, celebrado nos termos do decreto n. 5.349, de 18 de outubro de 1904, partirá da cidade de Formiga ou de outro ponto mais conveniente da Estrada de Ferro Oeste de Minas, no Estado de Minas Geraes, com um ramal para a cidade de Uberaba, e terminará em Leopoldina, no Estado de Goyaz, passando pela respectiva Capital.

Paragrapho unico. Além desta linha, que a companhia se obriga a construir na fôrma das presentes clausulas, terá ella o direito de construir igualmente um ramal que, partindo do ponto que convier, vá ter à parte navegavel do rio Tocantins. [...]

Clausula III: O povoamento das terras marginaes ou proximas á estrada deverá ser emprehendido e activado pela companhia, independente de

Decreto nº 1.670, de 8 de fevereiro de 1894.

¹⁰⁴ Esse decreto aprovou as cláusulas para a revisão do contrato da Companhia Estrada de Ferro Goyaz, que foi assinado em maio de 1907, e modificou o traçado original.

qualquer iniciativa do Governo Federal ou dos Estados, de associações ou de particulares.

§ 1º O povoamento effectuar-se-ha mediante a localização definitiva de famílias de imigrantes, habituados a trabalhos de agricultura ou de industria agro-pecuaria, como proprietarios de lotes regularmente medidos e demarcados, situados à margem ou dentro da zona de 20 kilometros de cada lado do eixo da estrada, formando nucleos ou linhas coloniaes, estradas de rodagem, ladeadas de lotes.

§ 2º A escolha das localidades mais apropriadas aos nucleos obedecerá a prévio estudo de todas as circunstancias essenciaes ao seu desenvolvimento, attendendo-se especialmente à benignidade do clima e salubridade; abundancia, qualidade e distribuição das aguas; condições topographicas, natureza e fertilidade das terras e sua aptidão productiva, extensão em mattas, capoeiras, campos e culturas; área disponivel e tudo quanto seja de interesse para a mais proveitosa instalação de imigrantes estrangeiros.

Clausula IV: Dentro do praso de seis mezes, contados da data do contracto, a companhia apresentará ao governo estudos de reconhecimento que o habilitem a fixar os principaes pontos de passagem da linha ferrea principal até Leopoldina, e do ramal de Uberaba; e, no prazo de dois annos, contados da mesma data, os que permittam determinar os pontos extremos e o traçado geral do ramal do rio Tocantins de que trata o paragrapho unico da clausula I, e marcar o praso da respectiva construcção, sob pena de caducidade da concessão deste ramal. [...]

Clausula XLVII: A companhia, mediante accôrdo, indemnizará o governo das despesas realizadas com os estudos e a construcção do prolongamento da Estrada de Ferro Oéste de Minas, além da cidade de Formiga. (Portal Centro-Oeste Brasil, s/d, grifo da autora).

Embora o contrato tenha sido assinado e os trabalhos iniciados¹⁰⁵, a construção enfrentou constantes disputadas quanto ao traçado da ferrovia, reflexo de interesses de grupos econômicos no Triângulo Mineiro. Segundo Borges (1990, p.60-63), esses grupos “atuavam contrários aos interesses de Goiás, com constantes tentativas de retardar o avanço da expansão férrea para além de Araguari”. Assim, garantiam a continuidade dos privilégios econômicos conquistados pelos mineiros, que possuíam a hegemonia das exportações das regiões próximas por meio do controle das ferrovias.

Em 1909, o Decreto nº 7.562 alterou novamente o traçado, determinando que a linha passaria por Catalão (GO), com um ramal para Uberaba (MG), enquanto outro traçado se conectaria à linha de Araguari em Catalão. Com isso, o regime de garantia de juros estabelecido anteriormente foi substituído pelo pagamento em títulos de 5% juros-ouro ao ano, recebidos de acordo com a extensão fixada e aprovado pelo

¹⁰⁵ Logo que o contrato foi assinado, a Companhia iniciou a reconstrução do trecho de Formiga a Arraial dos Arcos, trecho abandonado pela Companhia Oeste de Minas e concedido à Estrada de Ferro Goiás, sentido Catalão, e mandou proceder o reconhecimento da linha de Leopoldina e do ramal de Uberaba.

governo nos estudos definitivos. E, por fim, as linhas construídas ficariam arrendadas até 31 de dezembro de 1970, sendo propriedade da União. Em outras palavras, o contrato alterou completamente o regime da companhia, que se transformou em arrendatária de tráfego e empreiteira da construção de todas as linhas, não só da linha principal em direção ao estado de Goiás, mas também do trecho em Minas Gerais – o ramal de Uberaba (**Figura 39**).

Figura 39: Projeto da Viação Férrea no Estado de Goyaz, segundo Ministério da Viação e Obras Públicas, Inspectoria Federal das Estradas, ano 1916.



Fonte: Ministério da Viação e Obras Públicas, 1915

A construção da Estrada de Ferro Goyaz finalmente teve início em 1909, partindo de Formiga (MG) até o local denominado Arcos (MG). No mesmo ano, foram concluídos 82 quilômetros em tráfego, com outros 44 quilômetros em construção e 800 quilômetros aproximadamente a serem construídos. Entre as realizações, chamadas de “obras de arte” pela Inspetoria Federal das Estradas de Ferro da União, destacaram-se a inauguração do trecho entre Formiga e Porto Real, com 62 quilômetros de extensão; a construção da Estação de Arcos; duas casas de turma; e a demarcação da futura Estação Franklin Sampaio.

Dois anos depois, em 1911, o primeiro trecho da ferrovia em Araguari (MG) foi inaugurado, conectando a estação inicial ao local onde mais tarde se construiria a Estação Engenheiro Bethout – inaugurada em 1911 e situada às margens do rio Paranaíba, na divisa entre Minas Gerais e Goiás.

Logo, a trajetória da E.F.G. foi marcada, desde o início, por conturbadas alterações, intensas disputadas políticas¹⁰⁶, contratos alterados ou caducados, mudanças de nome e frequentes dificuldades financeiras. Contudo, apesar dos entraves, conseguiu-se transformar planos em realizações concretas e, após o primeiro trilho implantado, avançou, alcançando finalmente o território goiano em 15 de agosto de 1912, com a inauguração da ponte em estrutura metálica sobre o rio Paranaíba, que possuía 237 metros de extensão e conectava os estados de Goiás e Minas Gerais (Borges, 2004, p.84).

No total, ao longo de sua história, a E.F.G. chegou a possuir 72 estações¹⁰⁷,

¹⁰⁶ Segundo consta na *Revista Ferroviária – Suplemento Estradas de Ferro do Brasil 1960* (1960), foram várias as tentativas de construção de uma estrada de ferro no estado de Goiás. A primeira tentativa veio através do primeiro Decreto, em 1874, acenando vantagem a quem se propusesse construir uma estrada de ferro ligando a capital do estado de Goiás (Cidade de Goiás) ao ponto mais conveniente da margem do Rio Vermelho, afluente do Rio Araguaia. Três anos depois, em 1877, foi concedido à Companhia Estrada de Ferro Mogiana o prolongamento da sua linha partindo do rio Paranaíba sentido ao rio Araguaia. A terceira tentativa veio em 1890/91, por meio de dois contratos visando a construção de uma linha partindo da Serra das Araras, em Formosa (GO), ou do ponto em que o rio Preto faz sua estrada em Minas e termine em São José do Araguari. A quarta tentativa, em 1893, foi concedida ao Banco União de São Paulo o privilégio de construir uma linha entre a cidade de Rio Verde (GO) e o ponto mais conveniente na Estrada de Ferro do Coxim. Em 1895, nova concessão foi feita a Julião de Oliveira Lacaille, para explorar uma faixa de dez quilômetros para cada lado dos trilhos de uma estrada, partindo de Catalão (GO), passando pela capital do estado, atingindo Poconé (MT) e São Luís de Cáceres (MT), em um lugar navegável do rio Guaporé, terminando na fronteira com a Bolívia. Ao findar o século XIX, a última tentativa foi a autorização feita em 1899, pelo presidente Urbano Coelho de Gouvêa ao entrar em acordo com a Companhia Mogiana para prolongar suas linhas de Araguari (MG) à cidade de Catalão (GO). Nenhuma das tentativas mencionadas foram bem conduzidas e a corrente de fracassos se arrastou até os primeiros anos do século XX.

¹⁰⁷ As estações foram levantadas a partir dos mapas correspondentes aos anos de 1916, 1921, 1927,

que serviam sua linha tronco, saindo de Araguari (MG) até Brasília (DF), já nos anos 1960, o ponto mais distante. O trecho, apesar de curto, foi dividido em uma linha-tronco principal de Araguari (MG) até Leopoldo de Bulhões (GO) e cinco ramais: 1.) o ramal Goiandira (GO) até Ouvidor (GO); 2º.) o ramal Roncador (GO) até Brasília (DF); 3º.) o ramal Leopoldo de Bulhões (GO) até Anápolis (GO); 4º.) o ramal Leopoldo de Bulhões (GO) até Campinas-Goiânia (GO); e, por fim, 5º.) o ramal de Formiga (MG) a Uberaba (MG), o qual foi concedido à Estrada de Ferro Oeste de Minas a partir de 1920. A seguir (**Quadro 10**), expõe-se a data de inauguração de cada estação férrea, sua posição geográfica no quilômetro da via, a unidade da federação onde se localiza e a situação atual, após o processo de desativação da E.F.G.

Quadro 10: Estrada de Ferro Goiás – Estações.

UF	Estações	Uso Atual	Km	Inauguração
Ramal Formiga a Uberaba (de propriedade da E.F.G. até 1920)				
MG	Formiga	Museu Municipal	0,000	07.12.1905
MG	Arcos	Estação da FCA (2014)	30,302	20.04.1908
MG	S. Miguel	Desconhecido	50,360	25.09.1908
MG	Garças	Desconhecido	59,000	01.03.1916
MG	Porto Real	Desconhecido	61,340	19.12.1908
MG	Franklin Sampaio	Abandonada	81,706	30.12.1909
MG	Bambuhy	Associação da Terceira idade	113,176	01.05.1910
MG	Perdição	Desconhecido	134,324	15.05.1911
MG	Tigre	Abandonada	150,622	28.09.1911
MG	Cambuhy	Desconhecido	163,324	01.10.1912
MG	Urubú	Desconhecido	173,849	01.10.1912
MG	Pratinha	Uso desconhecido	197,279	15.09.1913
MG	Samambia	Desconhecido	210,900	15.09.1913
MG	S.Pedro de Alcantara	Desconhecido	238,259	28.11.1913
MG	Guabicoba	Desconhecido	272,222	29.11.1916
MG	Catiara	Alojamento da FCA	293,820	29.11.1916
MG	Salitre	Demolida	322,244	17.06.1918
MG	Patrocinio	Museu e Estação da FCA	356,270	12.10.1918
Total: 18 Estações				
Trecho Araguari a Goiandira				

1945, 1954, 1960, 1970, 1976, 1978 e 1984, encontrados na *Revista Ferroviária – Suplemento da Revista Ferroviária, Portal Viação Centro Oeste e Relatório do Ministério da Viação e Obra Pública*.

MG	Araguari	Prefeitura Municipal de Araguari	0,000	28.09.1911
MG	Amanhece	Em Reforma	14,969	28.09.1911
MG	Ararapira	Demolida	30,000	01.03.1924
MG	Quilômetro 38 (PT)	Demolida	38,054	16.04.1946
MG	Hôrto Florestal (PE)	Desconhecido	47,150	30.10.1944
MG	Eng.Bethout	Demolida	52,338	28.09.1911
GO	Anhanguera	Demolida	53,953	24.02.1913
GO	Soldado Mendanha (PE)	Demolida	62,605	22.10.1945
GO	Cumary	Demolida	71,400	24.02.1913
GO	Soldado Ferrugem (PE)	Demolida	81,202	11.12.1951
GO	Goandira	Centro Cultural	92,485	24.02.1913

Total: 11 Estações

Trecho Goandira a Ouvidor

GO	Catalão	Museu Cornélio Ramos	115,726	10.12.1913
GO	Ouvidor	Museu	-----	09.11.1922

Total: 2 Estações

Trecho Goandira a Leopoldo de Bulhões

GO	Coronel Pirineus	Moradia	104,000	29.09.1945
GO	Eng. Veríssimo	Moradia	118,875	10.12.1913
GO	Soldado José Francisco (PE)	Demolida	127,200	13.01.1950
GO	Eng. Raul Gonçalves	Antiga Demolida / Nova Depósito de Fazenda (1976)	139,715	10.12.1913
GO	Ipameri	Antiga Centro de Tradições e Cultura/Biblioteca Municipal / Nova Abandonada (1976)	155,379	10.12.1913
GO	Quilômetro 164 (PE)	-----	164,000	12.04.1953
GO	Inajá	Antiga Demolida / Nova Abandonada (1976)	176,987	12.11.1914
GO	Posto 187 (PE)	Desconhecido		01.04.1946
GO	Urutahí / Urutaí	Reformada / Fechada	200,535	15.11.1914
GO	Roncador	Antiga Demolida / Nova Estação da FCA (1980)	210,122	15.11.1914
GO	Pires do Rio	Museu Ferroviário	219,000	09.11.1922
GO	Soldado Esteves (PE)	Abandonada	237,000	12.04.1953
GO	Eng. Balduino	Demolida	241,000	09.11.1922
GO	Egerineu Teixeira	Abandonada	255,000	01.11.1923
GO	Quilômetro 265 (PE)	Demolida / Ruínas	265,000	10.09.1953
GO	Caraíba	Reformada / uso Desconhecido	276,000	01.11.1923
GO	Ponte Funda	Desconhecido	290,000	15.09.1924

GO	Vianópolis	Biblioteca Pública Municipal Flori Gebrim	304,000	15.09.1924
GO	Silvânia (Bonfim)	Desconhecido	321,000	03.05.1930
GO	Padre Silvino	Desconhecido	-----	01.01.1954
GO	Leopoldo de Bulhões	Estação da FCA	339,000	13.05.1931
Total: 21 Estações				

Trecho Leopoldo de Bulhões a Anápolis				
GO	Jarina	Demolida	344,500	07.09.1950
GO	Eng. Valente	Museu Ferroviário	359,000	07.09.1935
GO	General Curado	Órgãos Públicos	376,000	02.07.1951
GO	Eng. Castilho	Centro Cultural	393,000	07.09.1935
GO	Anápolis	Museu	392,000	12.04.1953
Total: 5 Estações				

Trecho Leopoldo de Bulhões a Campinas				
GO	Mestre Nogueira	Abandonada	358,006	07.09.1950
GO	Senador Paranhos	Demolida	370,131	07.09.1950
GO	Bonfinópolis	Abandonada	377,566	07.09.1950
GO	Honestino Guimarães	Demolida	393,554	07.09.1950
GO	Senador Canedo	Antiga Diretoria de Cultura de Senador Canedo	404,000	07.09.1950
GO	Juruna	-----	-----	-----
GO	Eng. Nunes Galvão	Demolida	411,000	07.09.1950
GO	Santa Marta	Demolida	420,000	07.09.1950
GO	Goiânia	Órgãos Públicos	430,000	07.09.1950
GO	Campinas	Polícia Militar		1964
Total: 10 Estações				

Trecho Pires do Rio a Brasília				
GO/DF	Engenheiro Amorim	Abandonada	-----	21.04.1968
DF	Calambau (PT)	Abandonada	-----	21.04.1968
DF	Posto do Ipê	Desconhecido	-----	21.04.1968
DF	Bernardo Sayão	Abandonada	-----	21.04.1968
DF	Brasília	Órgãos Públicos	-----	21.04.1968
Total: 5 Estações				

Total: 72 Estações

PT: Posto Telegráfico;
PE: Parada, abrigo ou Estribo;

Fonte: Revista Ferroviária – Suplemento da Revista Ferroviária e Anuário da Revista Ferroviário 1945, 1956, 1960, 1976, 1978, Portal Viação Centro Oeste, Portal Estações Ferroviárias, Ministério da Viação e Obras Públicas 1909 a 1927. Organização: Autora, 2021/2022/2024.

Ao todo foram quase 35 anos de espera, desde 1873, para que as linhas comesçassem a ser construídas, entrando em exploração à medida que cada trecho era concluído, o que garantia os juros e contrapartidas do governo firmados em contrato. Contudo, o que parecia ser um início promissor, foi temporário, não durou 15 anos e a Companhia Estrada de Ferro Goyaz faliu¹⁰⁸ em 1920 (Revista Ferroviário, 1960). Período que marca a primeira etapa de construção da linha, de 1909 até 1920, que compreende a construção de parte da linha-tronco de Araguari (MG) a Roncador (GO), o ramal de Goiandira (GO) a Ouvidor (GO) e o ramal de Formiga (MG) a Uberaba (MG) (**Quadro 11**).

Quadro 11: Estrada de Ferro Goiás – Etapas de construção

Linha - Período		Trechos	Inauguração
ETAPA I	Linha-tronco: Araguari (MG) - Roncador (GO), de 1909 a 1914	Araguari - Eng. Bethout	28.09.1911
		Eng. Bethout - Km 53 (MG-GO)	24.02.1924
		Eng. Bethout - Catalão	24.02.1913
		Km 53 - Goiandira	24.02.1913
		Goiandira - Ipameri	10.12.1913
		Ipameri - Irajá	31.10.1914
		Irajá - Roncador	12.11.1914
		Ipameri - Roncador	15.11.1914
	Ramal: Goiandira (GO) - Ouvidor (GO), de 1913 a 1920 (até 1920 era denominada como Ramal de Araguay)	Goiandira - Catalão	1913
		Franklin Sampaio - Bambuhy	01.05.1910
		Formiga - Bambuhy	15.09.1913
		Bambuhy - Perdição	15.06.1911
		Formiga - Tigre	15.09.1911
		Tigre - Serra do Urubú	01.10.1912
		Serra do Urubú - Samambaia	15.09.1913
		Samambaia - S.Pedro de Alcantara	28.11.1913
	Ramal: Formiga (MG) - Uberaba (MG), de 1910 a 1920 (até 1920 era a linha tronco da E.F.G.) (em 1920 o trecho foi transferido para a Estrada de Ferro Oeste de Minas)	S.Pedro de Alcantara - Catiara	29.11.1916
		Catiara - Patrocinio	29.11.1916
		Catiara - Salitre	17.06.1918

¹⁰⁸ Segundo a *Revista Ferroviária – Suplemente Estradas de Ferro do Brasil 1960*, o primeiro trecho contratado junto à Companhia Estrada de Ferro Goiás, através do Decreto nº 7.562, de 23 de setembro de 1909, foi uma linha passando pelo município de Catalão e de um ramal de Uberaba, saindo de Araguari ao ponto mais conveniente da linha anterior. A linha começou a ser construída em 1873, mas com a falência da Companhia Estrada de Ferro Goiás, a linha Formiga em tráfego e o ramal de Uberaba, foram incorporados à antiga Estrada de Ferro Oeste de Minas, passando mais tarde à Rede Mineira de Viação. A linha Araguari-Roncador e o ramal de Catalão, com a extensão somada de 234 quilômetros, e seus prolongamentos em construção, passaram a constituir a Estrada de Ferro Goiás.

		Salitre - Patrocínio	12.10.1918
ETAPA II	Linha-Tronco: Pires do Rio (GO) - Leopoldo de Bulhões (GO) - Goiânia Ramal: Leopoldo de Bulhões - Anápolis (1946) Ramal: Pires do Rio - Brasília (1978)	Trechos	Inauguração
		Catalão - Ouvidor	1921
		Roncador - Tapiocanga	31.12.1922
		Tapiocanga - Carahyba	01.12.1923
		Carahyba - Tavares	15.09.1924
		Roncador - B. Almeida	09.11.1922
		B. Almeida - Caraíba	01.11.1923
		Caraíba - Vianópolis	15.09.1924
		Vianópolis - Bonfim	03.05.1930
		Bonfim - Leopoldo de Bulhões	13.05.1931
		Leopoldo de Bulhões - Anápolis	07.09.1935
		Leopoldo de Bulhões - Goiânia	1950
		Goiânia - Campinas (GO)	1964
		Pires do Rio - Brasília	1981

Fonte: Revista Ferroviária – Suplemento da Revista Ferroviária e Anuário da Revista Ferroviário 1945, 1956, 1960, 1976, 1978, Portal Viação Centro Oeste, Portal Estações Ferroviárias, Ministério da Viação e Obras Públicas 1909 a 1927. Organização: Autora, 2021/2022/2024.

Ao longo desses primeiros anos, foram diversos os atos destinados para salvar a Companhia Estrada de Ferro Goyaz. Esses esforços incluíam permissões para a captação de volumosos empréstimos, flexibilização dos prazos para entrega das linhas e, principalmente, mudanças nos contratos. Ao todo, ocorreram três alterações contratuais, a primeira em 1907, a segunda em 1909 e a terceira em 1916¹⁰⁹ – essa última ocorreu após dois longos anos de paralisação nas obras de construção das linhas, em virtude de um regime tumultuado de subempreitadas sucessivas, seguidas de questões judiciais traduzidas em atos de embargos e mandados proibitórios (Castilho, 2012; Ministério da Viação e Obras Públicas, 1921).

As dificuldades enfrentadas pela Companhia eram resultantes de um somatório de problemas, tais como: descumprimento dos contratos, interrupção dos trabalhos de construção, atraso no pagamento de arrendamentos e fiscalização, material rodante deplorável, construções precárias entre outros entraves. Era uma linha de pouca extensão, com grandes problemas e déficits crescente desde os primeiros anos de implantação (**Tabelas 10 e 11**), em que as despesas eram sempre

¹⁰⁹ Decreto nº 12.183, de 30 de agosto de 1916.

muito maiores que as receitas, revelando o “estado chronico de quase fallencia” (Ministério da Viação e Obras Públicas, 1921, p.XXVI).

Tabela 10: Estatística geral do Ramal Formiga a Goyaz.

Anos	Receita (Mil Réis*)	Despesa (Mil Réis*)	Déficit (Mil Réis*)	Saldo (Mil Réis*)
1909	57:376\$160	204:391\$187	152:584\$927	-
1910	100:446\$750	261:027\$798	161:581\$048	-
1911	160:570\$766	377:987\$699	217:416\$933	-
1912	248:894\$269	481:510\$384	232:616\$115	-
1913	340:643\$021	675:441\$752	334:798\$131	-
1914	339:094\$866	675:441\$752	336:346\$886	-
1915	337:372\$095	412:086\$585	74:714\$490	-
1916	374:262\$925	448:482\$061	151:512\$963	-
1917	483:58\$137	774:114\$669	217:288\$622	-
1918	622:004\$919	888:794\$560	266:789\$641	-
1919	652:671\$364	1.020:451\$791	367:780\$427	-

*A moeda Réis foi utilizada no Brasil até 1942, o símbolo \$ corresponde a convenção para separar unidades de milhar, ou seja, 1\$000=1 mil réis.

Fonte: Ministério da Viação e Obras Públicas, Estatísticas das Estradas de Ferro do Brasil relativo aos anos de 1909 a 1920.

Tabela 11: Estatística geral do trecho Araguari a Roncador e ramal.

Anos	Receita (Mil Réis*)	Despesa (Mil Réis*)	Déficit (Mil Réis*)	Saldo (Mil Réis*)
1911	24:112\$000	42:653\$969	18:541\$969	-
1912	92:389\$870	196:154\$367	103:764\$497	-
1913	290:355\$061	475:740\$069	185:385\$608	-
1914	364:491\$050	625:379\$919	260:888\$869	-
1915	344:731\$052	405:819\$022	61:117\$970	-
1916	448:482\$061	384:823\$830	-	63:658\$681
1917	711:87\$103	493:010\$228	-	63:658\$681
1918	773:524\$997	488:661\$661	-	284:863\$336
1919	832:139\$700	712:210\$646	-	119:929\$054
1920**	956:376\$853	918:977\$374	-	42:468\$079

*A partir de 1920 apenas o trecho Araguari a Roncador e Ramal aparecem como parte da E.F.G nas Estatísticas das Estradas de Ferro do Brasil, publicação do Ministério da Viação e Obras Públicas e Inspectoria Federal das Estradas.

**A moeda Réis foi utilizada no Brasil até 1942, o símbolo \$ corresponde a convenção para separar unidades de milhar, ou seja, 1\$000=1 mil réis.

Fonte: Ministério da Viação e Obras Públicas, Estatísticas das Estradas de Ferro do Brasil relativo aos anos de 1909 a 1920.

O Decreto nº 12.183, de 30 de agosto de 1916, representou o último esforço

por parte do governo para resgatar a Companhia Estrada de Ferro Goyaz antes de sua falência em 1920. Esse decreto prorrogava os prazos contratuais com o objetivo de que se concluísse os trechos projetados, cerca de 573 km em território mineiro, mais 268 km em território goiano e os 273 km do ramal de Uberaba.

Apesar do esforço o Decreto de 1916 também sinalizou o último suspiro da Companhia, de capital privado, que encerrou suas atividades em 1920, pelo Decreto nº 13.963, de 6 de janeiro, o qual declarou a caducidade do contrato de construção e arrendamento da antiga Estrada de Ferro Goyaz. O decreto permitiu que o governo ocupasse “desde logo toda a estrada, promovendo os melhoramentos urgentes de que carecia e aparelhamento convenientemente para o serviço a que ella se destina, fazendo cessar assim as reiteradas reclamações das regiões correspondentes” (Ministério da Viação e Obra, 1922, p.48).

A motivação para a caducidade do contrato ganhou força e argumento após o relatório do diretor da Companhia dirigido ao Inspetor Federal das Estradas, em 25 de fevereiro de 1920, onde constavam os seguintes problemas:

Em Araguay não existem abrigos para carros e locomotivas, o edificio da estação é pequeno e precisa de reforma e reparações; as officinas estão installadas em edificios exíguos e carecem de melhoramento; o almoxarifado precisa de ampliação.

É urgente o estudo de conjuncto para organização de projecto e orçamentos necessários á construcção das obras que, sendo indispensáveis ao bom andamento dos serviços da estrada, tem de ficar na explanada de Araguay.

Todas as estações, exíguas nas suas dimensões, **precisam de ser reparadas. Ha também falta dos necessários abrigos para carros e locomotivas** nas estações de Goyandira, Catalão e Roncador. **As estações e casas de turmas, de modo geral, são acanhadas e precisam de reparos.**

Linha - em más condições de conservação. Para evitar interrupção do trafego, penso que ha necessidade de se substituírem, neste anno, 70.000 dormentes, mais ou menos;

[...] **as três pontes**, a do Rio Parahyba, a do Verissimo e a do Roncador, **precisam de pintura e de substituição de dormentes.** Ha falta absoluta de boeiros abertos, cuja construcção tem de ser feita simultaneamente com a substituição de dormentes e com as obras de drenagem acima referidas.

[...] **a linha telegraphica encontra-se em mau estado**, precisa de reforma, com substituição dos postes e de isoladores, esticamento de fios, etc.

De referência ao material, rodante: a quantidade foi descripta na acta do recebimento da Estrada; quanto, porém, a qualidade, pode-se dizer que neste capitulo se nota a principal falha dos bens entregues pela Companhia: **locomotivas, carros, vagões, gaiolas, pranchas, tudo está em condições deploráveis.**

[...] **a reforma tem de ser radical.** Para tanto, as officinas devem ser prontamente remodelas. (Ministério da Viação e Obra Pública, 1922, p.153-154, grifo original).

Com o fim do contrato, o trecho inicial foi incorporado à Estrada de Ferro Oeste de Minas em Formiga; enquanto a seção de Araguari à cidade de Goiás ficou constituindo a nova Estrada de Ferro de Goyaz, subordinada à administração do governo na figura da superintendência da Inspetoria de Estradas de Ferro da União.

Apesar dos problemas, a Companhia Estrada de Ferro Goyaz conseguiu abrir ao tráfego 61 km na linha de Formiga e atacar mais 65 km, sobre o regime de juros do primeiro contrato¹¹⁰, de 1907 a 1909. No segundo regime¹¹¹, a partir de 1909, de empreitada e arrendamento, concluiu-se 590 km e adiantou-se a construção de 462 km, com estudos aprovados para mais 124 km, prevendo chegar ao total de 1.177 km (Tabela 12 e Figura 40).

Tabela 12: Extensão em quilômetros dos trechos em tráfego, em construção, com estudos aprovados e o total por ano de conclusão da Companhia Estrada de Ferro Goyaz.

Trechos	Em tráfego (km,m)	Em construção (km,m)	Estudos aprovados (km,m)	Total (km,m)
31.12.1910	113,176	140,951	-	-
31.12.1911	203,551	95,318	1.263,430	1.564,299
Formiga a Goyaz e ramal de Uberaba	150,551	32,000	704,148	886,699
Araguary a Catalão	53,000	63,318	-	116,318
Catalão a Goyaz	-	-	561,282	561,282
31.12.1912	225,807	333,9950	991,333	1.551,135
Formiga a Goyaz e ramal de Uberaba	173,323	144,000	556,051	873,535
Araguary a Catalão	52,323	63,995	-	116,318
Catalão a Goyaz	-	126,000	435,282	561,282
31.12.1913	226,171	333,995	-	-
Formiga a Catalão	238,258	208,742	153,193	600,193
Araguary a Catalão	116,318	-	-	116,318
Goiandira a Goyaz	62,894	117,637	376,469	558,000
Ramal de Uberaba	-	225,000	48,365	273,365
31.12.1914	472,212	497,637	576,381	1.546,230
Formiga a Catalão	238,258	208,742	148,225	593,225
Catalão a Araguary	117,636	63,895	379,791	561,322

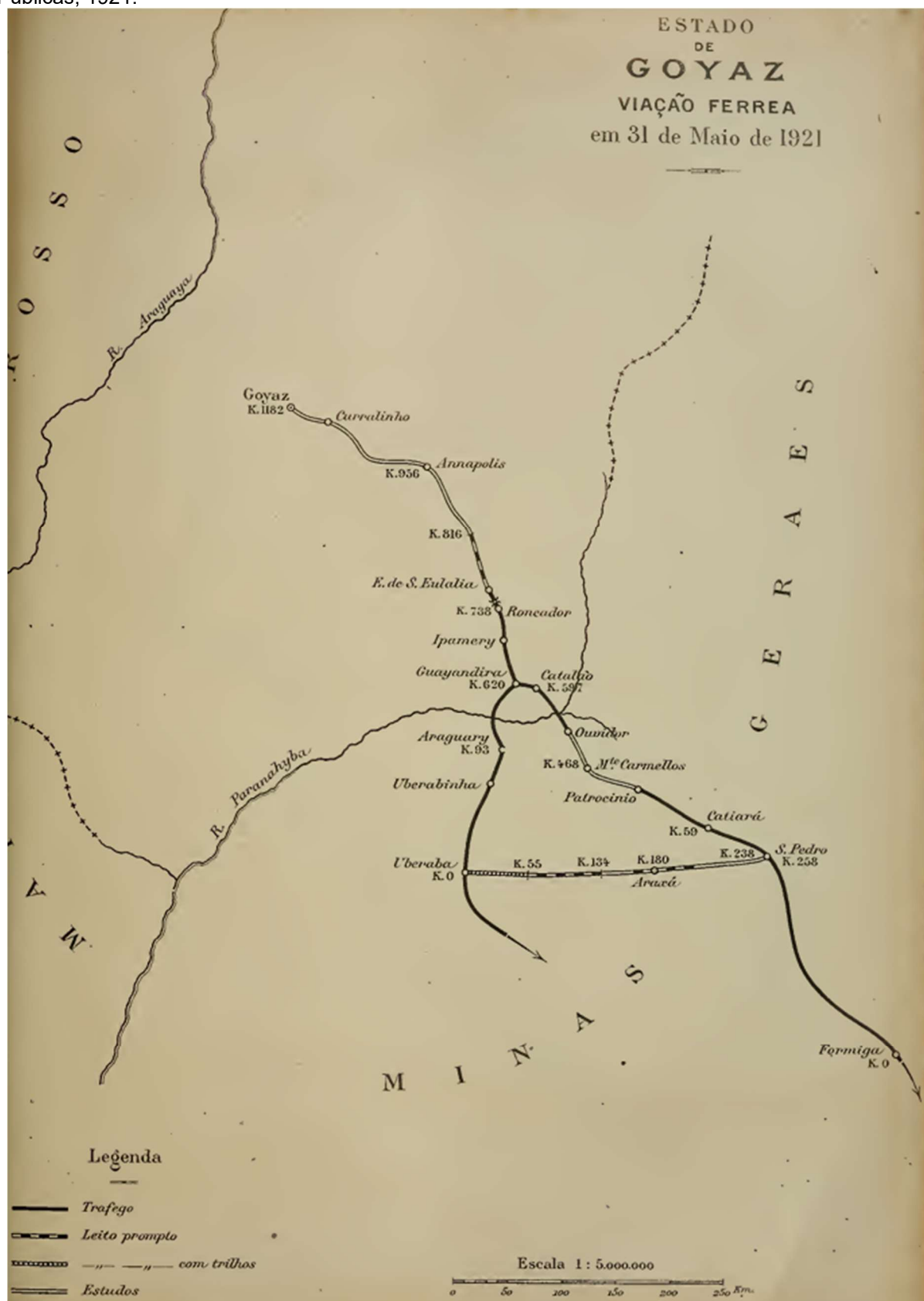
¹¹⁰ Decreto n° 6.438, de 27 de março de 1907.

¹¹¹ Contrato alterado a partir do Decreto n° 7.562, de 23 de setembro de 1909.

Gyandira a Goyaz	23,241	-	-	23,241
Ramal de Uberaba	-	225,000	48,365	273,365
31.12.1915	471,621	571,035	503,572	1.546,228
Formiga a Catalão	238,258	275,559	86,183	600,000
Araguary a Goyaz	210,122	72,910	366,591	649,623
Goyandira a Catalão	23,241	-	-	23,241
S.Pedro a Uberaba	-	222,566	50,798	273,361
31.12.1916	471,621	571,035	503,573	1.516,225
Formiga a Catalão	295,820	217,997	86,183	600,000
Araguary a Goyaz	216,122	72,910	366,591	649,624
Goyandira a Goyaz	23,241	-	-	23,241
S.Pedro a Uberaba	-	222,566	50,798	273,364
31.12.1917	529,183	523,587	124,638	1.177,408
Formiga a Catalão	295,820	228,111	78,839	597,770
Araguary a Goyaz	210,122	72,910	-	283,032
Goyandira a Catalão	23,241	-	-	23,241
S. Pedro a Uberaba	-	222,566	50,799	273,365
31.12.1918	589,633	463,137	124,638	1.177,408
Formiga a Catalão	336,270	167,661	73,839	597,770
Araguary a Goyaz	210,122	72,910	-	283,032
Goyandira a Goyaz	23,241	-	-	23,241
S.Pedro a Uberaba	-	222,566	50,799	273,365
31.12.1919	590,731	462,039	124,638	1.177,408
Formiga a Catalão	356,270	166,563	73,839	596,672
Araguary a Goyaz	211,220	72,910	-	284,130
Goyandira a Goyaz	23,241	-	-	23,241
S.Pedro a Uberaba	-	222,566	50,799	273,365
31.12.1920	234,461	295,476	50,799	580,736
O trecho Formiga a Patrocínio, pelo Decreto nº 13.963, de 6 de janeiro de 1920, foi declarado a caducidade do contrato da Estrada de Ferro Goyaz, e incorporado o trecho em tráfego de Formiga a Patrocínio à Estrada de Ferro Oeste de Minas.				
Araguary a Goyaz	211,220	72,910	-	281,130
Goyandira a Goyaz	23,241	-	-	23,241
S.Pedro a Uberaba	-	222,566	50,790	273,365

Fonte: Ministério da Viação e Obras Públicas 1909 a 1927. Organização: autora, 2024.

Figura 40: Projeto da Viação Férrea no Estado de Goyaz, segundo Ministério da Viação e Obras Públicas, 1921.



Fonte: Ministério da Viação e Obras Públicas, 1924.

Se tratando de trechos, a E.F.G. concluiu parte da extensão entre Araguari (MG), onde os trilhos da Estrada de Ferro Mogiana se encontravam desde 1896, até Roncador (GO), adentrando no estado de Goiás, com a inauguração da Estação de Anhanguera, em 1913. No trecho de aproximadamente 207 km, inaugurou-se 13 estações¹¹², algumas localizadas em cidades existentes, tais como Ipameri e Cumari, e outras em povoados, como Amanhece e Goiandira – antiga região da Sesmaria do Campo Limpo. A Companhia também concluiu o trecho de Formiga (MG), onde a Estrada de Ferro Oeste de Minas encontrava paralisada, até Catiara (MG), com a inauguração de cerca de 18 estações¹¹³. Também deixou pronto o leito do ramal de Uberaba, com trilhos em algumas partes, embora a operação do trecho não tinha sido iniciada (**Figura 40**).

Adicionalmente, a Companhia registrou números positivos e crescentes quanto ao serviço prestado ao longo dos anos até sua falência em 1920 (**Tabela 13**). Eram crescentes os números de passageiros, animais, mercadorias e bagagens transportadas. Vários eram os produtos transportados, tais como: arroz, café, açúcar, tecidos, algodão, fumo, cereais, álcool e aguardente, couros, sal e diversos outros, quanto mais se prolongava o trecho em tráfego maior a variedade e as toneladas carregadas. Consequentemente isso significou um número cada vez crescente de locomotivas e vagões que a linha passou a trafegar e um aumento no número de funcionários.

Tabela 13: Estatísticas dos serviços prestados da Companhia Estrada de Ferro Goyaz.

Formiga-Cidade de Goiás	1910	1911	1915	1918	1919
Nº passageiros transportados a qualquer distância	10.411	14.355	21.208	35.609	-
Nº de passageiros-quilômetro	527.538	947.917	1.503.941	2.477.719	-
Nº de animais transportados a qualquer distância	2.575	9.170	12.285	27.689	-
Nº de animais-quilômetro		701.829	908.206	3.195.003	-
Toneladas: bagagens e encomendas transportadas a qualquer distância	347	559	411	871	-
Toneladas: bagagens e encomendas	24.109	59.899	34.460	76.995	-

¹¹² Estações inauguradas: Araguari (1911), Amanhece (1911), Engenheiro Bethout (1911), Anhanguera (1913), Cumari (1913), Goiandira (1913), Catalão (1913), Engenheiro Veríssimo (1913), Ipameri (1913), Urutahí (1914), Roncador (1914), Engenheiro Raul Gonçalves (1913) e Inajá (1914).

¹¹³ Formiga (1905), Arcos (1908), S. Miguel (1908), Garças (1916), Porto Real (1908), Franklin Sampaio (1909), Bambuhy (1910), Perdição (1911), Tigre (1911), Cambuhy (1912), Urubú (1912), Pratinha (1913), Samambaia (1913), S. Pedro de Alcantara (1913), Guabicoba (1916), Salitre (1918), Patrocinio (1918).

transportadas a 1km					
Toneladas: mercadorias e encomendas transportadas a qualquer distância	10.029	9.987,80	19.645,90	15.097.6	-
Toneladas: mercadorias e encomendas transportadas a 1km	744.678	669.990	1.659,55	2.875.285	-

Araguari-Roncador	1910	1911	1915	1918	1919
Nº passageiros transportados a qualquer distância	-	2.687	28.936	60.693	60.797
Nº de passageiros-quilômetro	-	122.915	1.705.271	3.936.465	3.871.308
Nº de animais transportados a qualquer distância	-	187	5.205	27.267	29.164
Nº de animais-quilômetro	-	1.460	-	2.557.645	-
Toneladas: bagagens e encomendas transportadas a qualquer distância	-	14	-	934	1.508,40
Toneladas: bagagens e encomendas transportadas a 1km	-	713	-	75.237	88.097
Toneladas: mercadorias e encomendas transportadas a qualquer distância	-	1.306	-	23.576,00	25.641,40
Toneladas: mercadorias e encomendas transportadas a 1km	-	66.262	-	2.365.277	3.251.753

Fonte: Ministério da Viação e Obras Públicas 1909 a 1920. Organização: autora, 2024.

É perceptível que nessa primeira etapa em Goiás, a E.F.G. acarretou modificações nas regiões por onde passou, sobretudo em termos de produção agrícola e exportação de animais, como o gado. Em termos de quantidade o número de animais transportados a qualquer distância aumentou 608% entre 1911 e 1919, considerando os dois trechos (Formiga-Araguari e Araguari-Roncador). Resultado que proporcionou um salto vigoroso para a economia goiana, tendo em vista o abastecimento do mercado paulista, e que segundo Estevam (1997) implantou na época modernos frigoríficos, aumentando a demanda criatória para exportação de carne processada. Quanto à produção agrícola – “a velha organização do complexo agricultura de subsistência” (Estevam, 1997, p.64) –, esta foi se rompendo com a emergência do mercado a partir de uma negociação direta com os mercados consumidores, eliminando parte dos agentes intermediários e resultando num incremento de produtos¹¹⁴ mais relevantes por onde a estrada passava, tais como

¹¹⁴ Cabe destacar que nos dados disponíveis nos *Relatórios Estatísticos das Estradas de Ferro do Brasil* (1911 a 1920), um dos itens que mais cresceram ao longo dos anos de 1911 a 1920 foram os

café, algodão, cereais, fumo e couro.

Após a falência da Companhia em 1920, a E.F.G. retomou suas atividades subordinada à Inspetoria de Estradas de Ferro – órgão da União –, que logo “despendeu largas sommas no melhoramento da via permanente e no aparelhamento de transporte, [cuidou das] questões judiciais, surgidas entre concessionários, empreiteiros, sub-empreiteiros e tarefeiros” (Ministério da Viação e Obra Pública, 1922, p.9), para poder depois “effectivamente trabalhar na construção dessa ferrovia tão útil ao povoamento e valorização dos sertões do planalto de Goyaz, onde muita gente, impressionada pela forma geographica do paiz, espera ver edificada a capital futura do Brasil” (Ministério da Viação e Obra Pública, 1922, p.9).

Logo, o governo federal empreendeu a tarefa de reparar os estragos que a falta de conservação regular havia ocasionado às linhas em tráfego e ao material rodante, reforçando convenientemente o número destes e ampliando alguns edifícios. Foram várias as obras realizadas pelo Estado, dentre elas,

[...] **foram substituídos cerca de 150 mil dormentes** e ex-cavados uns 200 mil metros cúbicos de terra; construídos 1 pontilhão, 4 obras d'arte correntes, 4 caixas d'agua e 4 edifícios, inclusive a **nova estação de Ipamery** (decreto n.14.966, de 2 de setembro de 1921); assentados 1.600 ms. de desvios novos e convenientemente modificada e ampliada a estação de Roncador. [...] Estão em construção os novos edifícios para almoxarifado, para abrigo de carros e para guarda de locomotivas, todos a serem ultimados no corrente anno, em Araguay. [...] Nas oficinas foram installadas 8 novas machinas, inclusive 1 motor de 50 cavalos; o material rodante foi augmentado de 2 locomotivas, 4 carros para passageiros e 2 de correio e bagagem, tendo sido construídos ou reconstruídos pela Estrada mais 4 carros e 100 vagões diversos. [...] Empreendeu-se a reconstrução da linha telegraphica, na qual já foram assentados 150 kms de fio duplo. Construíram-se 20 kms. de cercas. [...] Sem embargo, **reencetou-se a construção do prolongamento da linha tronco e concluiu-se o trecho de 22 kms. do ramal de Catalão até à nova estação de Ouvidor**, aberta ao trafego em 1º de maio de 1921. [...] Aquella linha estacara á margem do rio Corumbá, onde a actual administração iniciou e concluiu uma ponte de 120 ms. de vão, cuja viga metallica jazia ha muitos annos entregue ao abandono á margem da estrada. [...] Para além daquelle rio preparou-se o leito de mais 65 kms., cujos primeiros 35 já estão com trilhos assentados, attingindo a locação ao km 70 e a exploração ao km 100. [...] Os trilhos novos, adquiridos para esse prolongamento, estão sendo transportados para Araguay e dahi para a ponta da linha, que poderá attingir o km. 80, a contar do rio Corumbá, inaugurando-se assim, ainda no corrente anno, mais cinco estações novas no território goyano (Ministério da Viação e Obras Públicas, 1922, p.57, grifo original).

[...]

Durante o ano de 1921 foram substituídos cerca de 80.000 dormentes, isto é, 44%, dos dormentes totaes que tem a estrada. Constiuram-se dois abrigos para carros, um predio para typographia e uma caixa d'agua.

diversos e cereais. Contudo, sem qualquer especificação, não é possível distinguir com exatidão o produto exportado a partir da E.F.G.

(Ministério da Viação e Obras Públicas, 1922, p.142, grifo original).

Esse período marcou o início da segunda etapa de construção da Estrada de Ferro Goiás (1921 – 1981), que tinha em tráfego, em 1921, a extensão total de 256 km e 461 m, sendo 211 km da linha de Araguari a Roncador e 45 km e 241 m do ramal de Catalão (Ministério da Viação e Obras Públicas, 1922). Com a continuidade da extensão, a E.F.G. passou a denominar como linha-tronco o trecho de Pires do Rio (GO) até Leopoldo de Bulhões (GO), construída entre 1922 e 1931; de Ramal o prolongamento entre Goiandira¹¹⁵(GO) e Ouvidor¹¹⁶(GO), passando por Catalão (GO), construído entre 1922 e 1932, trecho este que ligaria vinte anos depois a E.F.G. à Rede Mineira de Viação - RMV. E, ainda, o trecho saindo de Leopoldo de Bulhões (GO) que se estendeu como ramal para Anápolis, entre 1931 e 1935, e Campinas (GO), entre 1950 e 1964, passando por Goiânia (GO). Por último, o trecho interligando Pires do Rio (GO) à nova capital federal, Brasília (DF), o ramal inaugurado em 1968.

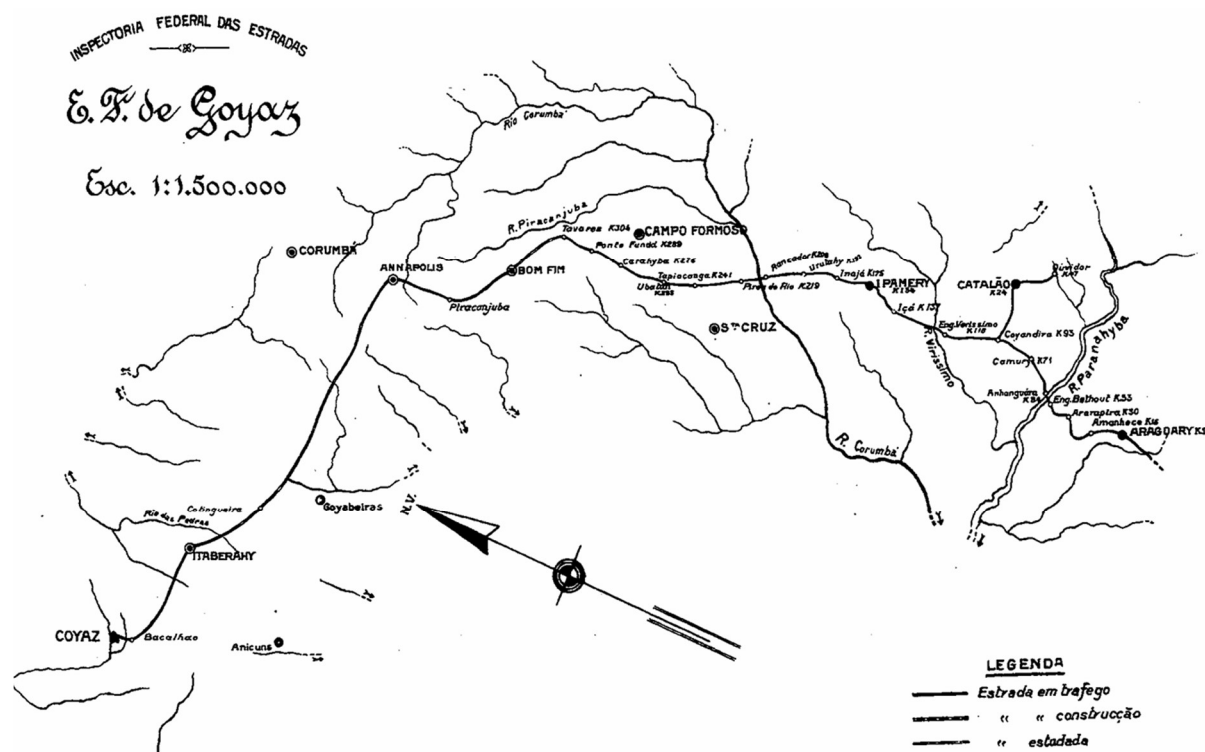
Ao todo nessa segunda etapa foram inauguradas 32 estações ferroviárias¹¹⁷ (**Figura 41**), sendo 8 estações entre o trecho construído na primeira etapa – de Araguari (MG) a Roncador (GO) –, sendo elas as estações de: Ararapira (1924); Quilômetro 38 (Posto telegráfico - PT) (1946); Horto Florestal (Parada, abrigo ou Estribo - PE) (1944); Soldado Mendanha (PE) (1945); Sodado Ferrugem (PE) (1951); Ouvidor (1922); Soldado José Francisco (PE) (1950); e Quilômetros 164 (PE) (1953).

¹¹⁵ Segundo Castilho (2015), a estação de Goyandira serviu à Estrada de Ferro Goiás de 1922 a 1942, quando a linha da Rede Mineira de Viação - RMV foi implantada até Ouvidor (GO). Com isso, a rede mineira passou a ter acesso à estação, que se constituiu como ponta de linha. A demanda aumentou e uma nova estação foi construída e Goyandira passou a contar com duas estações, ambas atualmente desativadas. Em 1978, uma terceira estação foi construída e encontra-se em funcionamento.

¹¹⁶ Segundo Castilho (2015), Ouvidor (GO) permaneceu como ponta de linha até 1942, quando foi estabelecida a ligação com a linha-tronco da Estrada de Ferro Oeste de Minas, sob o comando da RMV, passando por Monte Carmelo (MG). Com a construção deste trecho os portos de Santos e Rio de Janeiro se ligariam ao imenso Planalto Central.

¹¹⁷ Coronel Pirineus (1945), Soldado José Francisco (1950), Quilômetros 164 (1953), Posto 187 (1946), Soldado Esteves (1953), Engenheiro Balduino (1922), Egerineu Teixeira (1923), Quilômetros 265, (1953), Caraíba (1923), Ponte Funda (1924), Vianópolis - Tavares (1924), Silvânia - Bonfim (1930), Padre Silvino (1954), Leopoldo de Bulhões (1931), Jarina (1950), Engenheiro Valente (1935), General Curado (1951), Engenheiro Castilho (1935), Anápolis (1953), Mestre Nogueira (1950), Senador Paranhos (1950), Bonfinópolis (1950), Honestino Guimarães (1950), Senador Canedo (1950), Juruna (s/d), Engenheiro Nunes Galvão (1950), Santa Marta (1950), Goiânia (1950), Campinas (1964), Engenheiro Amorim (1968), Calambau (1968), Posto Ipê (1968), Bernardo Sayão (1968) e Brasília (1968).

Figura 41: Mapa produzido pela Inspeção Federal de Estradas de Ferro da Estrada de Ferro Goyaz, em 1927.



Fonte: Ministério da Viação e Obras Públicas, 1927 e 1928.

A segunda etapa da E.F.G. ocorreu no período em que se intensificou o processo de estatização das ferrovias no cenário nacional, consequentemente, com a criação da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA, em 1957, e as discussões acerca da situação financeira das linhas férreas encampadas.

A trajetória da Estrada de Ferro Goiás não difere muito do cenário nacional, entretanto, após a caducidade do contrato inicial e o encampamento pelo Estado da via em 1920, a situação financeira, segundo a Inspeção Federal das Estradas - Estatísticas das Estradas de Ferro do Brasil, relativas aos anos de 1920, 1925, 1930, 1935, 1940, 1945, 1950, 1955 e 1960, transitou entre períodos de saldo e déficits (**Tabela 14**).

Durante os anos de 1920 a 1925 e 1933 a 1943 a situação foi favorável e a E.F.G. passou a fechar com superavit por 10 anos consecutivos, reflexo do crescimento de arrecadação proveniente da exploração da linha desde o início da sua construção. Contudo, a partir da 1944 a E.F.G. não conseguiu manter o patamar

positivo, com déficits consecutivos nas décadas de 1950 e 1960¹¹⁸.

Tabela 14: Estatística geral de Araguari a Goyaz

Anos	Receita	Despesa	Déficit	Saldo
Moeda corrente (1833 a 1942): Mil Réis**				
1920*	969:626\$200	918:977\$374	-	50:648\$826
1921	947:477\$379	929:080\$666	-	76:397\$904
1922	1.095:229\$725	1.103:735\$594	-	8:505\$968
1923	1.580:457\$220	1.286:582\$516	-	293.874,70
1924	2.248:405\$962	1.165:425\$883	-	561.365\$337
1925	3.034:089\$645	2.238:483\$857	-	195:606\$488
1926	2.876.032,33	3.024.443,64	148.411,31	-
1927	2.528.964,66	4.751.401,84	2.222.437,17	-
1928	3.205.270,82	3.408.474,13	203.203,31	-
1929	2.532.169,47	3.277.527,83	-	170.988,66
1930	2.525:207\$168	3.162:650\$041	637:442\$873	-
1931	2.390.168,55	2.978.457,46	588.288,91	-
1932	2.452.245,97	2.667.836,86	215.590,88	-
1933	3.079.211,00	2.755.151,75	-	324.059,25
1934	3.202:712\$000	2.753:415\$353	-	449:296\$647
1935	3.602:784\$200	2.990:307\$046	-	612:477\$154
1936	4.350:514\$300	3.695:685\$200	-	654.829\$100
1937	5.558:420\$700	3.890:121\$200	-	1.668:299\$100
1938	6.257:088\$700	4.305:349\$700	-	1.951:739\$000
1939	5.370:745\$800	4.774:809\$300	-	595:936\$500
1940	6.422:874\$	4.867:886\$	-	1.554:988\$
1941	7.686.432,30	5.453.521,30	-	2.232.911,00
Moeda corrente de 1942-1967: Cruzeiro*** (Milhares)				
1942	8.125.046,10	5.967.487,40	-	2.157.558,70
1943	10.421.904,60	7.551.320,30	-	2.870.584,30
1944	12.383.086,50	13.245.765,50	862.69,00	-
1945	14.189.994,40	19.068.013,90	4.878.019,50	-
1946	13.392.853,60	26.192.232,00	12.799.378,40	-
1947	11.308.985,00	29.131.106,30	17.822.121,30	-
1948	12.078.619,70	34.877.775,50	22.799.155,80	-
1949	14.477.926,30	45.190.942,80	30.713.016,50	-

¹¹⁸ A partir de 1970, a E.F.G. é incorporada à Viação Centro-Oeste, junto com a E.F. Bahia – erradicada na década de 1970 – e com a Rede Mineira de Viação, o que dificultou a distinção dos resultados estatísticos de cada trecho.

1950	16.931.590,70	48.884.456,00	31.952.865,30	-
1951	20.300.000,00	49.100.000,00	28.800.000,00	-
1952	20.900.000,00	71.100.000,00	50.800.000,00	-
1953	29.300.000,00	23.500.000,00	50.300.000,00	-
1954	79.600.000,00	85.800.000,00	62.300.000,00	-
1955	33.400.000,00	95.700.000,00	62.300.000,00	-
1960	202.978.000,00	450.525.000,00	247.545.000,00	-

*A partir de 1920, apenas o trecho Araguari a Roncador e ramal aparecem como parte da E.F.G nas *Estatísticas das Estradas de Ferro do Brasil*, publicação do Ministério da Viação e Obras Públicas e Inspectoria Federal das Estradas.

**A moeda Réis foi utilizada no Brasil até 1942, o símbolo \$ corresponde a convenção para separar unidades de milhar, ou seja, 1\$000=1 mil réis.

***Um Cruzeiro corresponde a Mil-réis.

Fonte: Relatório Estatístico das Estradas de Ferro do Brasil 1920, 1930, 1940, 1951-53, 1961-1963 e 1970. Organização: Autora, 2021, 2022,2023,2024.

Apesar de enfrentar um balanço deficitário, que se tornou recorrente a partir de 1944, a E.F.G. conseguiu alcançar um crescimento extraordinário no transporte de passageiros, com um aumento expressivo que se intensificava ao longo das décadas (Ministérios da Viação e Obras Públicas, 1938). Entre os anos 1920 e 1960, o número de passageiros transportados a qualquer distância registrou um aumento de 654% (Tabela 15 e 16).

Tabela 15: Estatística dos serviços prestados de Araguari a Goyaz.

Araguari-Cidade de Goiás	1920	1925	1930	1935	1940
Nº passageiros transportados a qualquer distância	83.396	141.681	89.020	127.930	197.975
Nº de passageiros-quilômetro	4.645.576	10.231.942	6.940.960	11.518.869	19.463.274
Nº de animais transportados a qualquer distância	17.105	5.616	7.640	18.454	19.307
Nº de animais-quilômetro	894.824	1.447.384	1.166.002	2.786.794	3.139.836
Toneladas: bagagens e encomendas transportadas a qualquer distância	1.018	2.494	1.028	1.975	2.773
Toneladas: bagagens e encomendas transportadas a 1 km	77.610	200.741	153.808	274.455	416.612
Toneladas: mercadorias e encomendas transportadas a qualquer distância	27.168,60	56.522	51.841	31.025	177.141
Toneladas: mercadorias e encomendas transportadas a 1 km	2.818.608	7.003.025	7.260.458	s/d	24.214.514

Fonte: Relatório Estatístico das Estradas de Ferro do Brasil 1920, 1925, 1930, 1935, 1940, 1945, 1951-53, 1961-1963 e 1970. Organização: Autora, 2021, 2022,2023,2024.

Tabela 16: Principais produtos (em toneladas) transportados pela E.F.G. a partir de 1920 até 1953.

Produtos (toneladas)	1920	1925	1930	1935	1940	1945	1953
Álcool e Aguardente	-	927	782	17	43	2.293	-
Algodão	16	404	-	467	304	237	-
Arroz	-	10.757	19.548	29.419	41.837	33.302	25.463
Açúcar	104	983	541	643	2.115	3.068	14.320
Café	844	-	1.217	2.486	2.723	1.897	-
Cimento	-	-	-	-	-	3.955	15.397
Couros	446	383	70	506	278	-	-
Diversos	43.610	23.933	-	24.788	114.515	24.058	-
Feijão	-	233	130	-	-	9.411	-
Fumo	379	215	241	199	73	81	-
Madeira	-	-	663	1.495	1.398	967	-
Sal	2.794	9.829	-	7.702	9.384	13.129	21.777
Tecidos do país	275	354	-	570	459	-	-
Charque	1.676	634	-	4.476	4.012	5.319	1.706

Fonte: Relatório Estatístico das Estradas de Ferro do Brasil 1920, 1925, 1930, 1935, 1940, 1945 e 1951-53. Organização: Autora, 2024.

Acompanhando esse ritmo de crescimento, a E.F.G. também ampliou significativamente o transporte de animais com um aumento de 1.094% entre 1925 e 1965, apesar de apresentar variações entre os períodos de 1930, 1950 e 1960. Dentre os produtos que aumentaram significativamente o volume transportado, entre os anos de 1920 e 1960, o arroz alcançou um aumento de 136%, enquanto o café teve um aumento de 124% e o açúcar extraordinariamente alcançou um incremento de 13.769%. Em contraste, o transporte de bagagens, encomendas e mercadorias, apresentou oscilações ao longo do período analisado.

Esse cenário de crescimento exigia aquisições constantes de mais composições, vagões e locomotivas, já que o maquinário existente era insuficiente para atender o número crescente de passageiros e, sobretudo, o grande volume de toneladas de material para exportação de produtos (Ministério da Viação e Obras Públicas, 1938). Tal situação também fez que a E.F.G. dotasse de um número maior de oficinas, que até a década de 1950 se concentravam em Araguari (MG), ponta de linha da ferrovia, e depósitos, estes localizados em Ipameri (GO) e Pires do Rio (GO).

Durante esta etapa o ritmo de extensão da linha, que já vinha desacelerando desde 1914, continuou lento e moroso, totalizando 248 km de extensão

em 42 anos (**Tabela 17**). Com a falência da Companhia Estrada de Ferro Goiás em 1920, a linha passou por um processo de reaparelhamento, principalmente da linha permanente, reconstrução e renovação das casas para operários e oficinas, serviços de terraplanagem, recuperação do material rodante e reforço e ampliação de alguns edifícios para o bom funcionamento da via.

Tabela 17: Crescimento em quilômetros da linha ao longo dos anos de 1920 a 1962.

31.12.1920	233,263	31.12.1945	392,409
31.12.1925	349,622	31.12.1950	477,883
31.12.1930	384,651 / 360,814	31.12.1954	478
31.12.1935	438,429 / 402,808	31.12.1962*	481
31.12.1940	438,429		

* A partir de 1965, a Estrada de Ferro Goiás passa a compor a Viação Centro-Oeste junto com a Estrada de Ferro Bahia e Minas e a Rede Mineira de Viação. Os dados publicados posteriormente não especificam os trechos e ramais o que dificultou a compilação dos dados nas tabelas apresentadas.

Fonte: Ministério da Viação e Obras Públicas 1920 a 1962. Organização: autora, 2024.

Sob a administração da União a ferrovia reiniciou a construção do prolongamento da linha-tronco e concluiu o trecho de 22 quilômetros do ramal de Catalão até à nova estação de Ouvidor, aberta ao tráfego em 1º de maio de 1921. Também foi retomado o trecho paralisado em Roncador desde 1922¹¹⁹, chegando às localidades de Pires do Rio e Engenheiro Balduino. Em seguida, foram inauguradas as estações: Egerineu Teixeira (1923), Caraíba (1923), Ponte Funda (1924), Vianópolis (1924), Bonfim (atual Silvânia) (1930) e Leopoldo de Bulhões (1931). Dessa última estação sairia o ramal para Anápolis, em 1935, que seguiria para Registro do Araguaia, estabelecendo o chamando Tronco TP-4¹²⁰, elaborado no “Plano Geral de Viação”, aprovado em 1934.

Contudo, após aprovação do “Plano Geral de Viação” - PGV, o governo federal, sob comando de Getúlio Vargas, deliberou a mudança da capital do estado da cidade de Goiás para Goiânia (**Figura 42**). Logo, o Departamento Nacional de Estradas de Ferro - DNEF interveio sugerindo a modificação da TP-4 como solução

[...] decorrente do imperativo: abandona-se Goiás pelo prolongamento da

¹¹⁹ Segundo Borges (1990) e o Ministério da Viação e Obras Públicas (1924, 1925), a linha de Araguari à capital de Goiás ficou parada na estação de Roncador (GO) de 1914 à 1922, em virtude de longa espera pela conclusão dos serviços de construção da ponte sobre o rio Corumbá, ponte que chegara curta dos Estados Unidos da América e só foi concluída em 15 de julho de 1922.

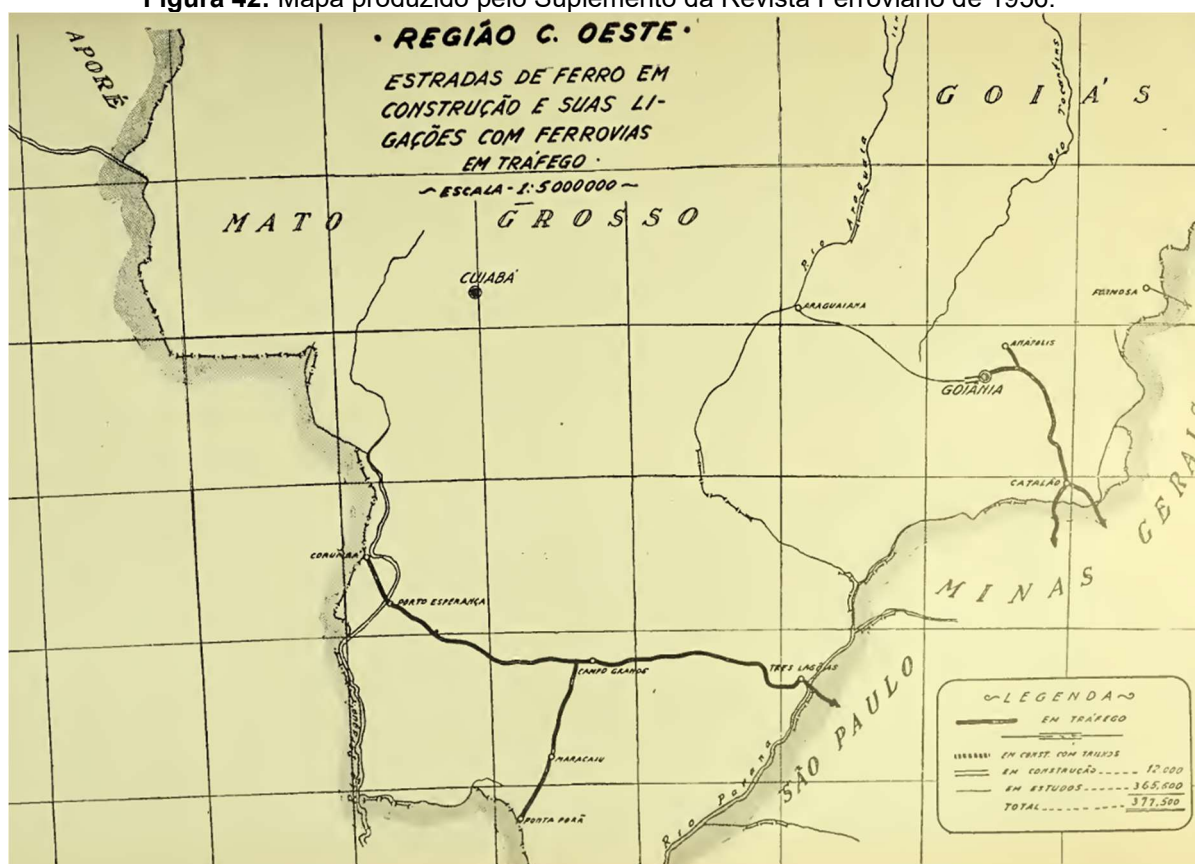
¹²⁰ Um dos troncos na direção leste-oeste estabelecido no “Plano Geral de Viação” de 1934, o TP-4 ligaria Salvador à cidade de Goiás.

linha em Anápolis, dirigia-se o mesmo TP-4 para Goiânia, rumando daí para Registro do Araguaia, e conduziam-se os trilhos de Anápolis para São José do Tocantins, estabelecendo-se a ligação dessas duas cidades por um tronco meridiano. (Suplemento da Revista Ferroviário, 1945, p.285).

A sugestão de mudança no destino da E.F.G. foi acatada e o estado de Goiás segundo o PGV ficaria

[...] cortado por dois troncos ortogonais: o paralelo servindo Goiânia e se alongou até Registro do Araguaia e o meridiano investindo para São José. O primeiro, TP-4, com uma finalidade política-administrativa, servindo essencialmente à capital do Estado; o segundo, TM, absolutamente econômico, visto que rumando para São José do Tocantins, onde existem as mais ricas jazidas de níquel do Brasil, com teor metálico aproximado de 5% e reservas calculadas em 10.000.000 de toneladas, das quais já cerca de 2% prospectadas" (Suplemento da Revista Ferroviário, 1945, p.285).

Figura 42: Mapa produzido pelo Suplemento da Revista Ferroviário de 1956.



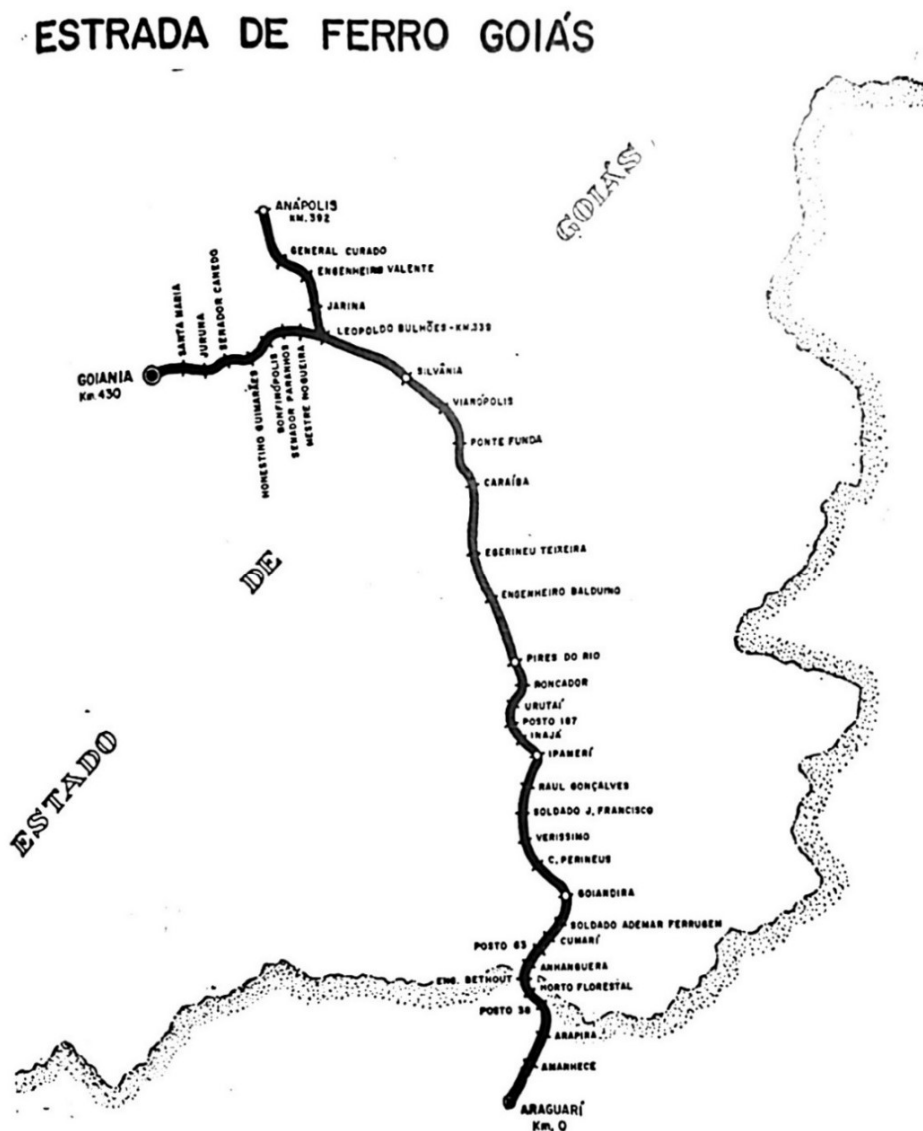
Fonte: Suplemento da Revista Ferroviária, 1956

Contudo, o plano, traçado pelo DNEF e ilustrado no PGV de 1934, foi parcialmente executado nos anos seguintes, com a conclusão do trecho entre Leopoldo de Bulhões e Anápolis, em 1935, com aproximadamente 91 quilômetros, totalizando 479 quilômetros desde Araguari. Ao longo do trecho foram inauguradas as estações de Jarina (1950), Engenheiro Valente (1935), General Curado (1951),

Engenheiro Castilho (1935) e Anápolis (1935).

A ligação ferroviária com Goiânia foi desenvolvida naturalmente a partir de um ramal que se originou no entroncamento entre Bonfim (atual Silvânia) e Leopoldo de Bulhões (Revista Suplemento Ferroviário, 1945, 1956, 1960) (**Figura 43**). A linha, até chegar a Goiânia, inaugurou ao longo do percurso cerca de 7 estações, sendo elas: Mestre Nogueira (1950), Senador Paranhos (1950), Bonfinópolis (1950), Honestino Guimarães (1950), Senador Canedo (1950), Juruna (1950), Engenheiro Nunes Galvão (1950), Santa Marta (1950), Goiânia (1950) e Campinas (1950). No entanto, a linha não avançou além do ponto final em Anápolis, e o prolongamento até Campinas (atual bairro de Goiânia), um trecho de apenas 6 quilômetros, foi interrompido em 1950.

Figura 43: Mapa produzido pelo Suplemento da Revista Ferroviário de 1960.



Fonte: Suplemento da Revista Ferroviária, 1960.

A chegada dos trilhos em Goiânia intensificou a disputa pelo controle da ferrovia entre goianos e mineiros, ganhando proporções em escala nacional¹²¹. Em 1954, sob o comando do Capitão Mauro Borges Teixeira (1920-2013), filho do governador do estado de Goiás, Pedro Ludovico Teixeira (1891-1979), a administração da Estrada de Ferro Goiás (E.F.G.) foi transferida para Goiânia. A nova sede foi instalada no imponente Centro Ferroviário de Goiânia (**Figura 44 e 45**), marcando um momento histórico: pela primeira vez, um goiano assumia a liderança da E.F.G., consolidando a administração na capital do estado.

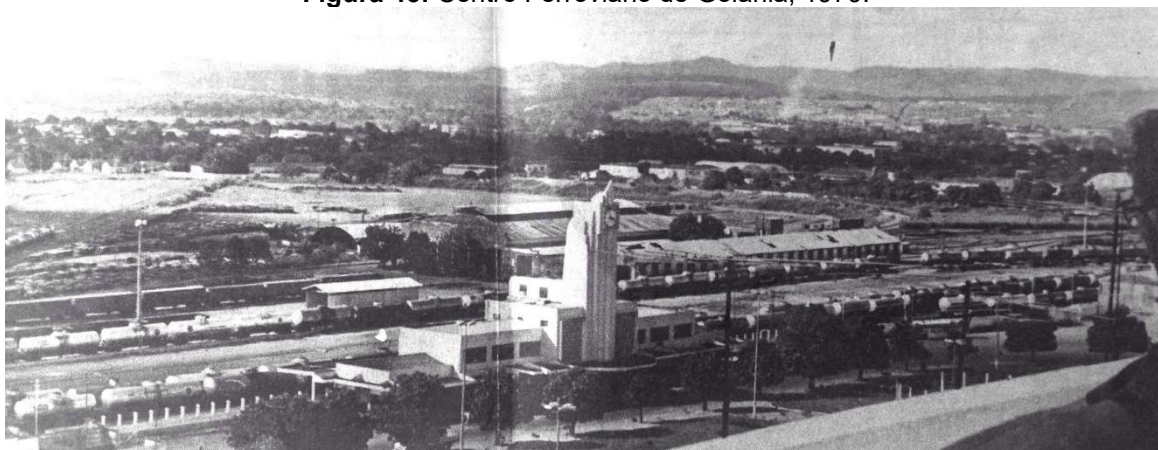
Figura 44: Montagem com aerofotografias de 1961



Fonte: Biblioteca da Secretaria Municipal de Planejamento, 2015. Org.: Autora (2025).

¹²¹ Segundo Brandão (2017), para o político goiano Mauro Borges Texeira (1920-2013) a transferência da administração da E.F.G. para Goiânia era uma questão puramente técnica, pois o Centro Ferroviário de Goiânia possuía todas as qualidades técnicas para receber a sede da estrada, enquanto para os mineiros e uma parcela dos ferroviários em Araguari, a questão era estritamente política. O governador Pedro Ludovico Teixeira (Partido Social Democrático – PSD, entre 1951 e 1954) era opositor à grande massa política mineira da União Democrática Nacional - UDN. Foi por meio de uma articulação política entre Juscelino Kubitschek, do PSD, na época governador do estado de Minas Gerais, e Ludovico Teixeira, em troca de apoio para as eleições presidenciais de 1955, que em 1954 a administração da E.F.G. foi para Goiânia.

Figura 45: Centro Ferroviário de Goiânia, 1979.



Fonte: Arquivo Público de Araguari, 2022.

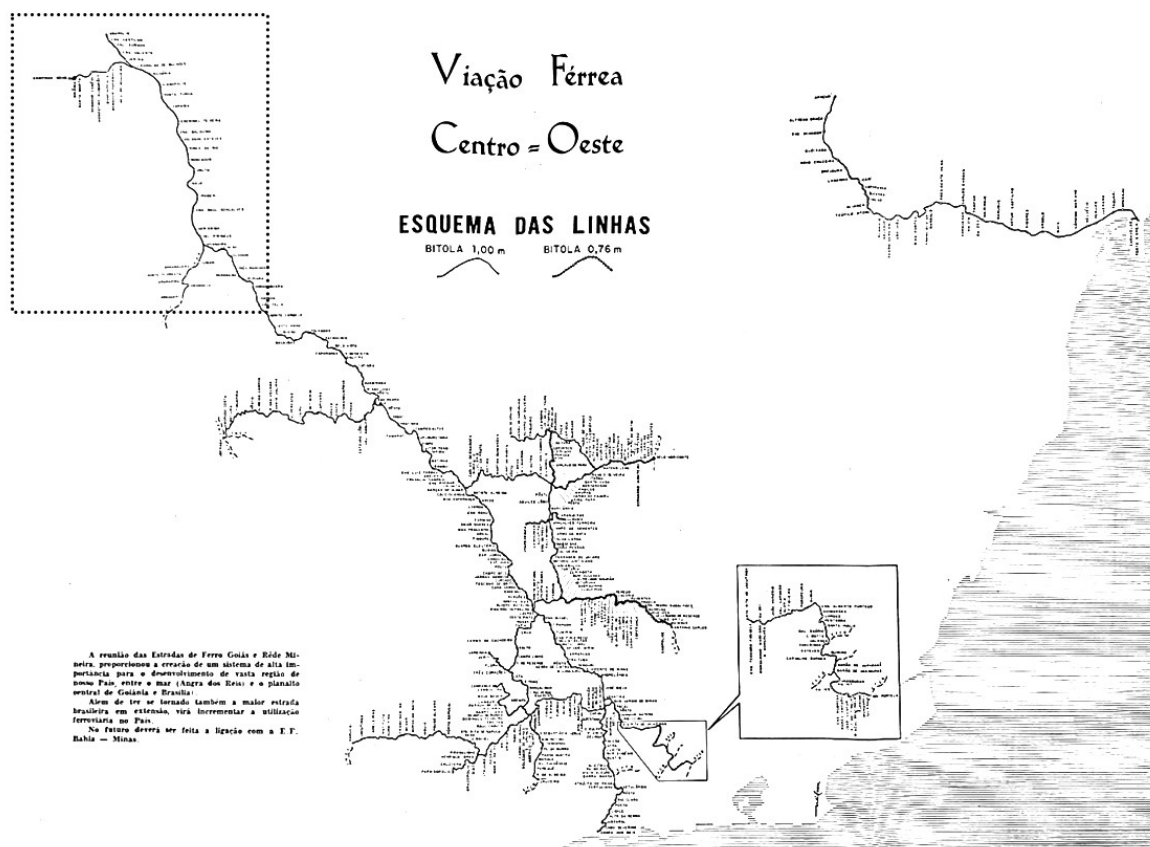
Em novembro de 1957, a E.F.G. passou a integrar o patrimônio da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA¹²², criada por meio da Lei nº 3.115, de 16 de março, e subordinada ao DNEF, como uma tentativa de contornar o indisfarçável desequilíbrio financeiro das ferrovias¹²³ no país, ideia que nasceu durante o governo de Getúlio Vargas (1951-1954), mas foi aprovado no governo de Juscelino Kubitschek.

Sob a tutela da RFFSA, a E.F.G. permaneceu de 1957 até 1992, quando a rede foi extinta e concedida por meio de processo de desestatização a várias empresas privadas. O longo período de administração federal passou por inúmeras transformações e pode ser dividido em três fases em função da organização estrutura das linhas ferroviárias.

Na primeira fase da RFFSA, de 1957 a 1969, a E.F.G., junto com a Rede Mineira de Viação e a Estrada de Ferro Bahia, passou a compor a famosa Viação

¹²² O número exato de ferrovias incorporadas à Rede Ferroviária Federal diverge entre autores. Os dados aqui listados foram retirados dos portais *Almanaque da RFFSA* (2009), *Centro-Oeste Brasil* (1993) e *Inventariança da Extinta Rede Ferroviária Federal S.A. – RFFSA* (2016). Sendo assim, a formação da RFFSA contemplou basicamente as estradas de ferro que se encontravam subordinadas já ao vigente Departamento Nacional de Estradas de Ferro, somado a algumas companhias sob regime de autarquia e aquelas em regime especial. São elas: E.F. Madeira Mamoré, E.F. Bragança, E.F. São Luiz-Teresina, E.F. Central do Piauí, Rede de Viação Cearense, Rede Ferroviária do Nordeste, E.F. Mossoró-Souza, E.F. Sampaio Corrêa, Viação Férrea Federal Leste Brasileiro, E.F. Bahia a Minas, E.F. Goiás, E.F. Dona Tereza Cristina, E.F. Noroeste do Brasil, Rede Mineira de Viação, Rede de Viação Paraná-Santa Catarina, E.F. Leopoldina, E.F. Santos a Jundiaí. Três anos depois foram incorporadas: Viação Férrea Rio Grande do Sul, E.F. Santa Catarina, E.F. Ilhéus e E.F. Tocantins, e por último a E.F. Central do Paraná, à época em construção.

¹²³ Segundo Paradela (1998), a situação das ferrovias encampadas pela União para a criação da RFFSA era precária. O material rodante, a via permanente, as oficinas e demais edifícios encontravam-se sucateados e sem conservação. As tarifas muito baixas e a folha de pagamento expandindo, tudo isso fazia daquelas estradas de ferro empresas deficitárias e inoperantes. Essa foi a herança recebida pela RFFSA, com o desafio de adequar-se ao momento de impulso econômico que se iniciava no país em fins dos anos 1950.



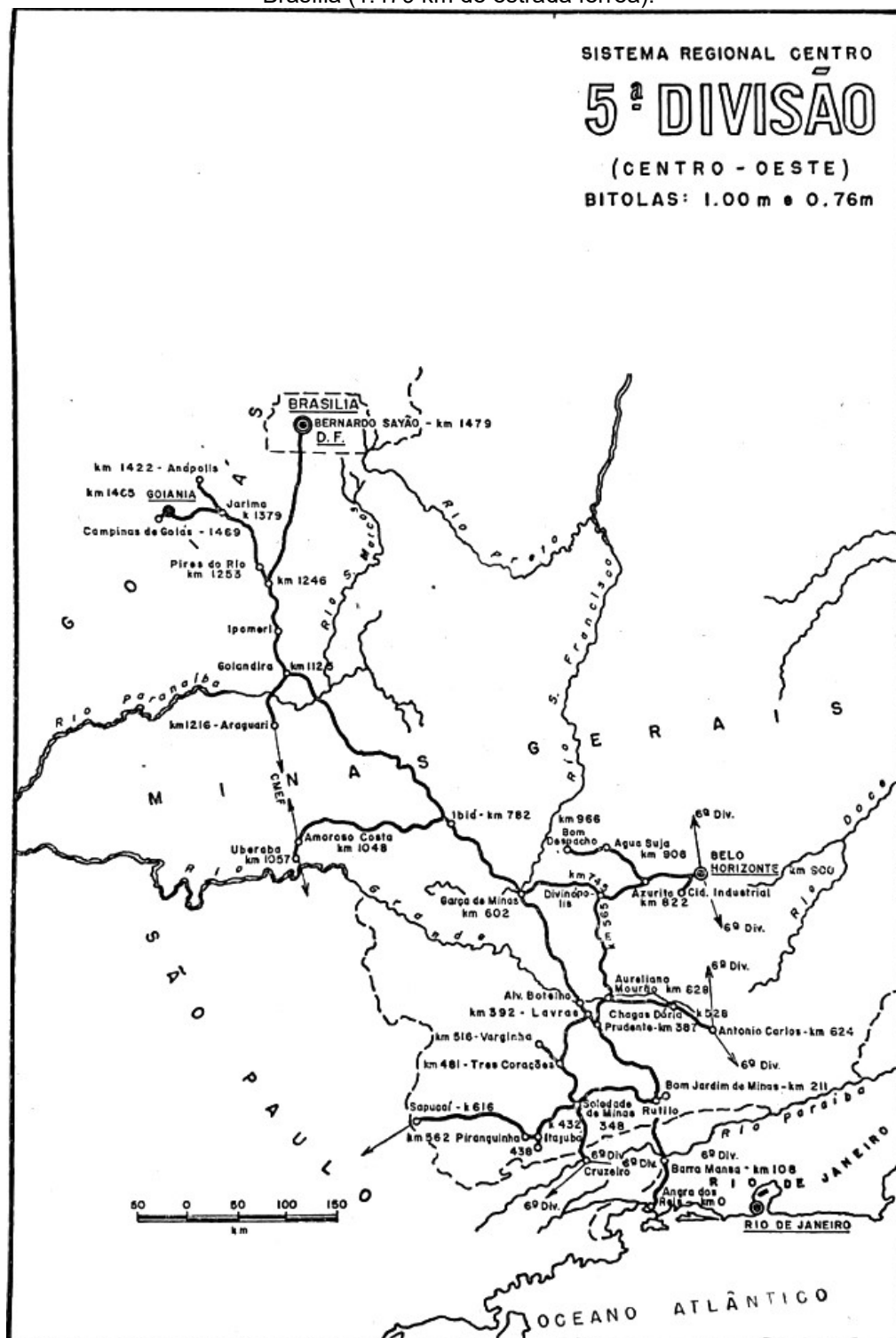
Fonte: Revista Ferroviária de 1966

Foi durante esse período que a E.F.G. implantou um ramal partindo do posto telegráfico situado entre a estação de Roncador e a cidade de Pires do Rio, até o Núcleo Bandeirante (Portal Centro-Oeste Brasil, s/d) na capital federal. Esperava-se que a linha pudesse impulsionar a migração e atuasse como um importante meio de abastecimento para as obras da nova capital (Ribeiro, 2021). Cabe destacar que as primeiras providências para o início da ligação ferroviária à Brasília foram realizadas ainda em 1956, antes da escolha do projeto para a cidade. Contudo, essa conexão já se fazia presente na revisão do “Plano Geral de Viação”, de 1934, que teve início em 1946 e expressava claramente a necessidade de conectar o “Centro do Poder Político do País – Brasília – com os demais centros do Poder Nacional – Rio - São Paulo - Belo Horizonte - e as regiões fronteiriças de maior sensibilidade estratégica” (Conselho Nacional de Transporte, 1974, p.220) por um sistema rodoferroviário. Além disso, a intenção era conectar Brasília com as demais capitais estaduais.

Na segunda fase da RFFSA, entre 1969 e 1976, com a forte crise do petróleo e as mudanças políticas nacionais (regime cívico-militar), as estradas de ferro

ou viações férreas de um modo geral deixaram de existir e passaram a incorporar definitivamente os Sistemas Regionais. Foi nessa mudança que a V.F.C.O. passou a integrar o Sistema Regional Centro - SRC, sob a direção da 5ª Divisão Regional (Figura 47).

Figura 47: Conexão ferroviária entre a antiga capital federal, Rio de Janeiro, e a nova capital, Brasília (1.479 km de estrada férrea).



Fonte: DNEF, 1970.

Nesse processo de reestruturação das ferrovias, a 5ª Divisão Regional começou a dar os primeiros sinais do processo de desativação de ramais antieconômicos. Projeto iniciado ainda no governo militar, período marcado pelo ápice da aplicação dos projetos de supressão dos ramais chamados antieconômicos¹²⁵, iniciados ainda em 1956. Os critérios para erradicação eram computados a partir de uma lógica inflexível contábil/econômica, onde para que uma ferrovia fosse considerada superavitária era necessário que a mesma alcançasse um limiar de rentabilidade da ordem de 420 mil t./ano por km/linha, caso contrário, a empresa seria deficitária e antieconômica, portanto, estaria presente na lista de extinções.

Logo, trechos do SRC entrou na lista dos ramais antieconômicos. Dentro destes, estava um dos trechos da antiga E.F.G., a pequena extensão entre Goiânia e Campinas que mesmo com trens trafegando cada vez mais lotados de passageiros – devido as relações intraurbanas entre elas – foi desativado, sem levar em consideração o impacto social e a relação custo-benefício para a região que se encontrava ainda em desenvolvimento, com trecho de 12 quilômetros executados com o objetivo de avançar linha em direção ao rio Araguaia.

A terceira fase da RFFSA, entre 1976 a 1996, foi marcada pelo agravamento da crise econômica¹²⁶, que se prolongou por anos; por um cenário político instável desde 1964, com pressões pela volta da democracia; por dívidas públicas galopantes e descontrole inflacionário. Diante disso, a 5ª Divisão passou por várias transformações que resultaram em novas reformas em sua estrutura organizacional e administrativa, subdividindo-se em Superintendências Regionais, passando a E.F.G. ao comando da Superintendência Regional - Belo Horizonte **(Figura 48)**.

¹²⁵ Segundo Paula (2000), os critérios para viabilidade das linhas férreas passaram a ser medidos pelo volume de carga transportado, ou seja, para atingir o patamar financeiro favorável uma ferrovia deveria ter no mínimo 420 mil t. km/ano ou seria inserida na lista de extinção recomendada pelos consultores do GEIPOT e GESFRA. A origem desse padrão foi fruto de estudos do Banco Internacional em relação a estudos realizados em Congo Bela e Colômbia, os quais estabeleciam um limiar de rentabilidade para construção de ferrovias de 400 mil t./ano por quilômetros de linha construída. Segundo Paradela (1998), ao todo foram erradicados cerca de 4.985 km de ramais considerados deficitários. Esses números podem variar, pois não foi possível, até o presente momento, encontrar o relatório da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos sinalizando os trechos a serem erradicados.

¹²⁶ A grande crise do petróleo na metade dos anos 1970, elevou o preço do barril de 2,5 para 11 dólares, criando uma crise econômica mundial.

Figura 48: Mapa ferroviário da Superintendência Regional - Belo Horizonte, traçado em 1983, do qual a E.F.G. fazia parte.



Fonte: Anuário Estatístico dos Transportes, 1984.

A crise mundial do petróleo, durante meados de 1970, em parte favoreceu a modernização da rede ferroviária, graças ao “Plano de Desenvolvimento Ferroviário”, incluso no II Plano Nacional de Desenvolvimento, que atacou os principais pontos críticos do sistema ferroviário, prevendo construção de novas linhas, como a Ferrovia do Aço, o alargamento da bitola das linhas principais, a renovação da frota e locomotivas, a eletrificação de trechos, a fim de melhor atender as empresas no mercado de cargas no país.

Em 1977, por meio do Decreto nº 79.132, o governo obrigou as empresas estatais brasileiras a darem preferência ao transporte ferroviário, promovendo o avanço da RFFSA no mercado de cargas, principalmente de produtos siderúrgicos produzidos pela Companhia Siderurgica Nacional - CSN¹²⁷.

Entretanto, mesmo com as melhorias, o cenário geral refletiu diretamente na já decadente realidade da RFFSA, que experimentava a ingerência política, por meio da racionalização das linhas e a supressão gradativa dos trens de passageiros, até a sua transferência para a Companhia Brasileira de Trens Urbanos¹²⁸ - CBTU, e a sua extinção (1997), com exceção das rotas que eram imprescindíveis, como os trechos que faziam a ligação entre as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro (Paradela, 1998).

Contudo, segundo Paradela (1998), com a absorção da operação e o quadro pessoal ligado ao atendimento do transporte urbano de passageiros nas capitais do país por parte da CBTU, a RFFSA obteve seu primeiro superávit operacional, alcançado em 1986 índices de produtividade compatíveis com os padrões de eficiência mundial.

Esse contexto levou o governador do estado de Goiás, Ary Ribeiro Valadão (1918-2021), a cogitar, em 1979, a viabilidade do sistema rodoferroviário¹²⁹ a ser instalado no Centro Ferroviário em Goiânia. O projeto, apesar de chegar na fase de licitação para a elaboração do anteprojeto, não foi executado, mas passou por ampla

¹²⁷ Empresa estatal criada durante o Estado Novo (1937-1945), por decreto do presidente Getúlio Vargas, e desestatizada durante o governo do presidente Fernando Collor de Mello, em 1992.

¹²⁸ Segundo Paradela (1998), a CBTU absorveu a operação e o quadro de pessoal ligado ao atendimento do transporte urbano de passageiros nas capitais do país.

¹²⁹ Segundo Iplan (1981), o projeto ficaria a cargo da SET - Sistemas de Engenharia de Transportes, sob a supervisão da Superintendência de Terminais de Goiás - SUTEG, em parceria com a consultoria da Anpla - Análise e Planejamento, do Instituto de Desenvolvimento Urbano e Regional - INDUR e do Instituto de Planejamento Municipal - Iplan.

discussão e determinou a negociação dos terrenos da RFFSA para implantação da Estação Rodoviária em Goiânia, em 1986.

A partir da década de 1990¹³⁰, com as transformações políticas e econômicas da época, a RFFSA passou a fazer parte do “Programa Nacional de Desestatização”, cujo resultado foi visto em 1996, com a concessão dos trechos operacionais permanecendo sob custódia da União apenas os ativos patrimoniais, sendo eles operacionais ou não, até a completa extinção¹³¹ da rede em 2007.

2.2. O “fim” do processo de penetração.

A Estrada de Ferro Goiás foi o primeiro transporte moderno no estado de Goiás e a principal via de comunicação com as regiões Sul e Sudeste do país. Com um processo de implantação dos trilhos lento, penoso e cheio de paralisações, a ferrovia alcançou cidades existentes, iniciou o processo de urbanização de outras em pontos de interesse e, sobretudo, serviu a seu papel de penetração, alcançando regiões até então isoladas geograficamente e inexpressivos economicamente.

Além de “via de penetração servia a setores da economia voltados para o mercado interno, como a agropecuária goiana e a indústrias do Sudeste” (Ferreira, 1999, p.41). Por ser uma via *quase restrita* a interiorização, a linha não sofria os efeitos das crises do comércio exterior, como a maioria das ferrovias brasileiras criadas para atender a economia monocultora exportadora (Ferreira, 1999).

Indiscutivelmente, a ferrovia propiciou a inserção da produção agrícola goiana no mercado nacional e facilitou a transformação da produção local, enquanto permitia que o movimento migratório se intensificasse e conseqüentemente as cidades passaram a conferir progressos urbanos, arquitetônicos e especulativos, com o aumento do custo das terras (Ferreira, 1999).

Porém, ao longo do tempo o processo de implantação passou de lento para moroso até parar. O ramal de Pires do Rio até Brasília, com a implantação das estações Engenheiro Amorim (1968), Calambau (Posto telegráfico - PT) (1968), Posto do Ipê (1968), Bernardo Sayão¹³² (1968) e Brasília (1968), foi o último trecho

¹³⁰ Decreto n° 473, de 10 de março de 1992.

¹³¹ Decreto n° 6.018, de 22 de janeiro de 2007, e sancionada pela Lei n° 11.483/2007.

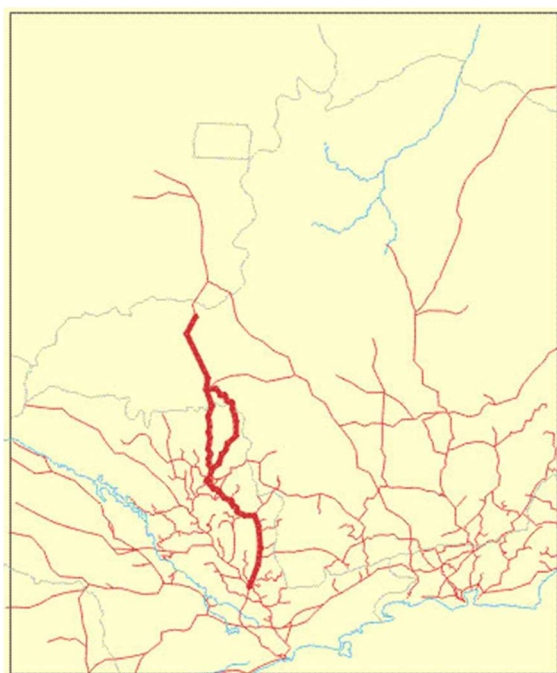
¹³² Segundo Fernandes (2021) e a *Revista Ferroviário* (1968, 1970), a Estação Bernardo Sayão foi inaugurada para ser uma construção temporária, até que a Estação Ferroviária de Brasília fosse

inaugurado da antiga E.F.G. e autorizado pelo Decreto nº. 41.193, de 23 de março de 1957.

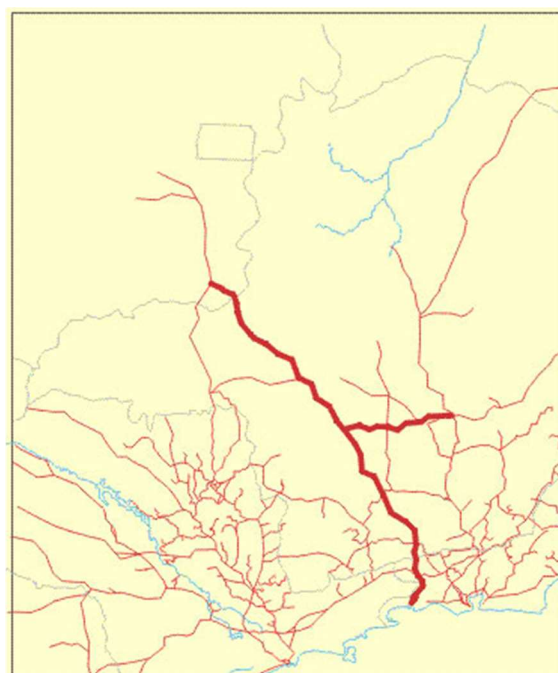
Apesar disso, o trecho, embora parte de um dos ramais da antiga E.F.G., não foi uma ligação pensada para penetrar o território de Goiás. Na verdade, foi parte do projeto e da construção das linhas férreas de interesse do futuro Distrito Federal (Revista Ferroviária, 1968), a cargo da Companhia Urbanizadora da Nova Capital - Novacap, em convênio com o Ministério da Viação e Obras Públicas - MVOP.

A ligação ferroviária para Brasília foi pensada em 1956 (**Figura 49**), e as opções para se conectar a nova capital com a rede ferroviária nacional eram: 1.) o prolongamento da Estrada de Ferro Central do Brasil - E.F.C.B., de Pirapora (MG) até o novo Distrito Federal; 2.) um ponto mais conveniente da Estrada de Ferro Goiás e deste ponto à rede ferroviária do estado de São Paulo a partir da Companhia Paulista de Estradas de Ferro - C.P.E.F. e a E.F. Mogiana; e, por fim, 3.) uma ligação do novo Distrito Federal à Goiânia, por meio de Anápolis (Fernandes, 2021; Portal Centro-Oeste, s/d).

Figura 49: Projeto de conexões férreas para Brasília em 1956.

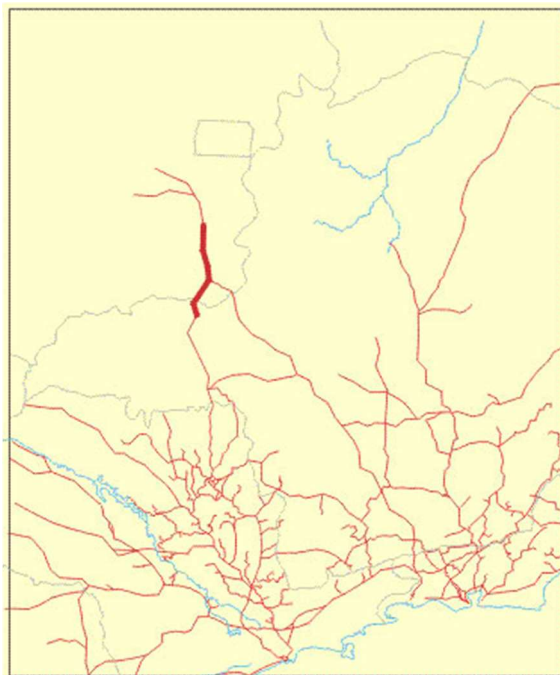


Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (CEF) – em Araguari desde 1896.

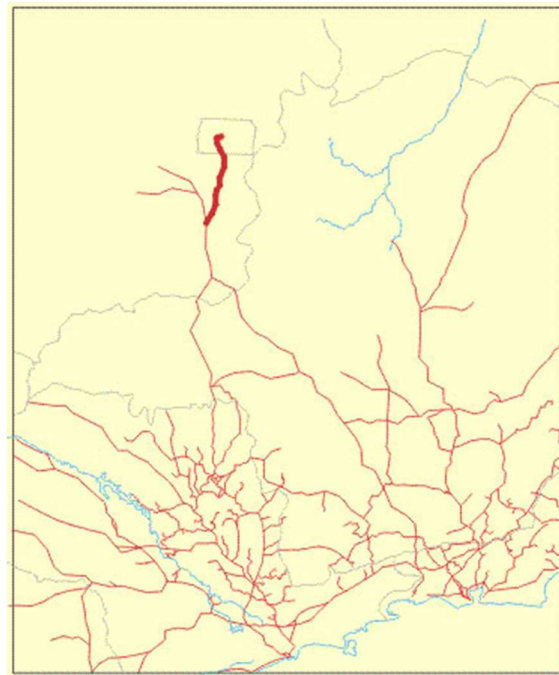


Rede Mineira de Viação (RMV) – conectada à E.F. Goiás desde 1944.

construída. Entretanto, de provisória passou a ser ponta de linha em Brasília, pois a Estação Ferroviária de Brasília, projetada por Oscar Niemeyer, e prevista no Plano Piloto de Lucio Costa, só foi inaugurada em 1981. Contudo, a Estação, inaugurada na época em que a RFFSA já estava em processo de desativação dos trens de passageiros, não teve muita adesão e só ganhou notoriedade quando passou a receber ônibus interestaduais, tornando-se a popularmente conhecida “Estação Rodoferroviária”.



Estrada de Ferro Goiás (EFG) – conectada à Mogiana e a RMV.



Ligação Brasília – Pires do Rio – construída pela Novacap.

Fonte: Fernandes (2021); Portal Centro-Oeste, s/d;

No entanto, a Estrada de Ferro Central do Brasil, embora planejada desde 1911 para alcançar Formosa (GO) e, posteriormente, o Distrito Federal, estava paralisada desde 1922, a cerca de 490 km de distância, após longo esforço para cruzar o rio São Francisco¹³³. Já a Cia. Paulista estava ainda mais distante para estender seus trilhos até a futura capital.

Por essa razão, a Estrada de Ferro Goiás¹³⁴, já conectada a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro - C.M.E.F., em Araguari, e à Rede Mineira de Viação – RMV, em Goiandira, e distando apenas 130 km¹³⁵ da futura capital a partir de Anápolis, foi a alternativa escolhida e sugerida pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro - DNEF. Nesse cenário, a conexão da nova capital com o sistema ferroviário do

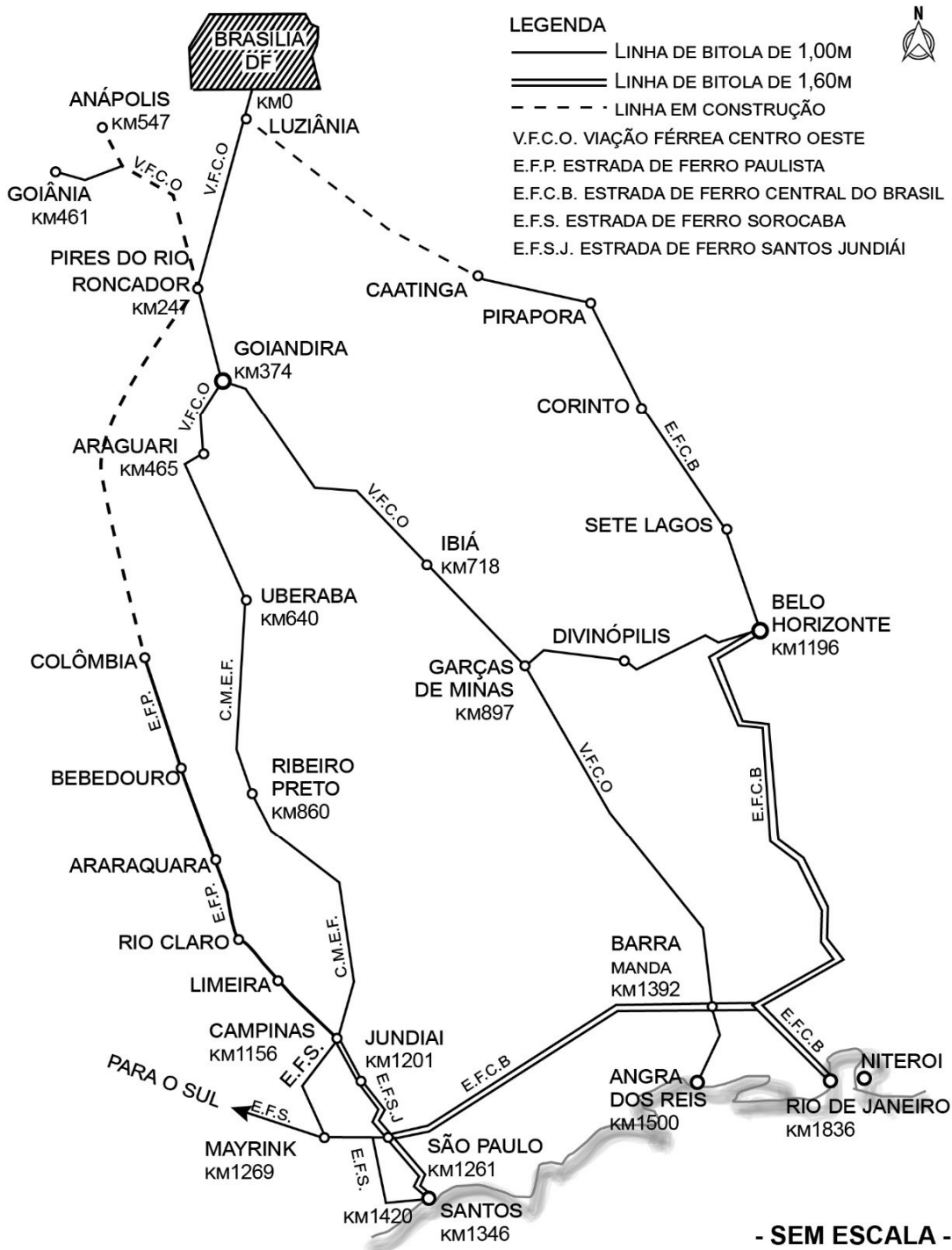
¹³³ Segundo a *Revista Conjuntura Econômica* (Ligações Ferroviárias para Brasília, 1960 *apud* Fernandes, 2021), a EFCB encontrava-se estagnada em Pirapora (MG), junto ao rio São Francisco, e que com o surgimento de Brasília a linha que deveria seguir para Pirapora-Formosa-Peixe, passou a ser Pirapora-Paredão-Surubi-Brasília.

¹³⁴ Segundo Fernandes (2021), a construção de Brasília fez com que a ligação proposta não fosse mais entre Anápolis e Formosa, e sim entre Anápolis e Brasília, e o Tronco Principal Oeste (TPO) passaria a ser Pires do Rio-Surubi-Brasília.

¹³⁵ Segundo *Portal Centro-Oeste Brasil*, sob a direção do engenheiro Israel Pinheiro (1896-1973), a Novacap, criada em 19 de setembro de 1956, montou escritório provisório em Luziânia, enquanto se construía o Catetinho, e logo tratou de estender uma estrada asfaltada de 130 km ligando o futuro Distrito Federal à ponta dos trilhos da Estrada de Ferro Goiás, em Anápolis.

país ocorreria por meio da ligação Brasília-Pirapora (MG), pela Estrada de Ferro Central do Brasil, e Brasília-Colômbia (SP), pela Estrada de Ferro Paulista. Esta cruzaria com a E.F.G. em Pires do Rio/Roncador (GO) e faria a integração com a Rede Mineira de Viação e a Estrada de Ferro Mogiana – atual V.F.C.O. (**Figura 50**).

Figura 50: Ligações ferroviárias da nova capital federal com as cidades de Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo e os Portos de Santos e Angra dos Reis.



Fonte: Revista Ferroviário, 1968, 1970; Fernandes, 2021; Org. autora (2024).

A linha mais curta, saindo de Anápolis, alongaria a conexão da nova capital federal para com os grandes centros do Sudeste e reforçaria o desenvolvimento do polo regional de comércio e indústria. O trecho ainda poderia ser prolongado de Goiânia para outras regiões mais férteis do Estado, o sudoeste goiano – chamado também de “mato-grosso de Goiás” – Rio Verde, Jataí, Mineiros – iniciando assim uma rede local capaz de abastecer a nova capital a custos de transporte reduzidos (Portal Centro-Oeste, s/d).

Por outro lado, a opção preferida e construída pela Novacap foi o trecho saindo de Pires do Rio¹³⁶, seguindo a lógica de uma linha voltada para a importação/exportação, com percurso direto partindo do litoral em direção a Brasília, sem qualquer perspectiva de ligações ou conexões dentro da região em torno da nova capital. Essa foi a mesma lógica aplicada para a mudança de direção e construção do trecho para Goiânia, saindo de Leopoldo de Bulhões e não de Anápolis, eu, na época, era a ponta de linha.

Essa escolha marcou a transformação da EFG, que passou de uma linha de penetração, voltada à integração e ao desenvolvimento regional, para uma linha de conexão direta, direcionada à capital federal e suas demandas logística. Foi um trecho inaugurado no período de declínio do sistema ferroviário¹³⁷, portanto com baixas perspectivas de prolongamento ou aprimoramento.

A inauguração do trecho final entre Pires do Rio e Brasília sinalizou o fim efetivo do processo de interiorização e povoamento iniciado pela ferrovia, dando início a desativação dos ramais considerados antieconômicos e ao abandono de estações ferroviárias, processo em andamento desde a incorporação da EFG na RFFSA. A

¹³⁶ Contudo, segundo Fernandes (2021) até a chegada do primeiro trem, diversos problemas de gestão dificultaram a realização das obras. A administração das construções durante de 1956 até 1962 mudou diversas vezes, passando da Novacap para o DNEF para o 7º Distrito Ferroviário de Brasília e para o 4º Distrito Ferroviário em Belo Horizonte. Por fim, o DNEF realizou todos os trabalhos precedentes e o Batalhão Ferroviário localizado em Araguari finalizou o assentamento dos trilhos e o primeiro trem chegou em Brasília dia 21 de abril de 1968 na provisória Estação Bernardo Sayão, nome do engenheiro, geógrafo e um dos diretores da Novacap homenageados. O primeiro trem foi uma experiência realizada em quarenta horas partindo da E.F. Central do Brasil com baldeação para os trens da Companhia Mogiana em Campinas, chegando a Estação provisória de Bernardo Sayão, nele embarcaram 100 pessoas, incluindo os diretores do DNER, os comandantes do 2º Batalhão Ferroviário do Exército, os diretores da C.M.E.F., os diretores da RFFSA, engenheiros, membros da imprensa e autoridades militares.

¹³⁷ Segundo Dumay (1990 *apud* Fernandes (2021) a demora para a construção da linha foi reflexo da falta de orçamento e pouca mão de obra, contudo era imprescindível que do Brasil ficarem sem uma ligação ferroviária. Porém, fato era que a construção foi apenas uma questão de fazer para contar. De modo que economicamente já via não era viável.

linha mais curta, saindo de Anápolis (GO), alongaria a conexão da nova capital federal para com os grandes centros do Sudeste e reforçaria o desenvolvimento de polo regional de comércio e indústria. O trecho ainda poderia ser prolongado de Goiânia para outras regiões mais férteis do estado, como o sudoeste goiano – chamado também de “mato-grosso de Goiás” –, para Rio Verde, Jataí, Mineiros, iniciando assim uma rede local capaz de abastecer a nova capital a custos de transporte reduzidos (Portal Centro-Oeste, s/d).

Porém, a opção escolhida e construída pela Novacap foi o trecho saindo de Pires do Rio¹³⁸, seguindo a lógica de uma linha voltada para a importação/exportação, com percurso direto partindo do litoral em direção a Brasília, sem qualquer perspectiva de ligações ou conexões dentro da região em torno da nova capital. Essa foi a mesma lógica aplicada para a mudança de direção e construção do trecho para Goiânia, saindo de Leopoldo de Bulhões, e não de Anápolis, que à época era a ponta de linha.

Esta escolha marcou a transformação da E.F.G., que passou de uma linha de penetração, voltada à integração e ao desenvolvimento regional, para uma linha de conexão direta, direcionada à capital federal e as suas demandas logísticas. Foi um trecho inaugurado no período de declínio do sistema ferroviário¹³⁹, e, portanto, com baixas perspectivas de prolongamento ou aprimoramento.

A inauguração do trecho final entre Pires do Rio e Brasília sinalizou o fim efetivo do processo de interiorização e povoamento iniciado pela ferrovia, dando início a desativação dos ramais considerados antieconômicos e ao abandono de estações ferroviárias – processo em andamento desde a incorporação da E.F.G. pela RFFSA em 1957.

¹³⁸ Segundo Fernandes (2021), até a chegada do primeiro trem, diversos problemas de gestão dificultaram a realização das obras. A administração das construções entre 1956 e 1962 mudou diversas vezes, passando da Novacap para o DNEF, depois para o 7º Distrito Ferroviário de Brasília e para o 4º Distrito Ferroviário em Belo Horizonte. Por fim, o DNEF realizou todos os trabalhos precedentes e o Batalhão Ferroviário localizado em Araguari finalizou o assentamento dos trilhos e o primeiro trem chegou em Brasília dia 21 de abril de 1968 na provisória Estação Bernardo Sayão, nome do engenheiro, geógrafo e um dos diretores da Novacap homenageados. O primeiro trem foi uma experiência realizada em quarenta horas partindo da E.F. Central do Brasil com baldeação para os trens da Companhia Mogiana em Campinas, chegando à estação provisória de Bernardo Sayão, nele desembarcaram 100 pessoas, incluindo os diretores do DNER, os comandantes do 2º Batalhão Ferroviário do Exército, os diretores da C.M.E.F., os diretores da RFFSA, engenheiros, membros da imprensa e autoridades militares.

¹³⁹ Segundo Dumay (1990 *apud* Fernandes, 2021) a demora para a construção da linha foi reflexo da falta de orçamento e pouca mão de obra, contudo era imprescindível que a capital do país não ficasse sem uma conexão ferroviária. De fato, a construção foi apenas uma questão protocolar, pois economicamente não era viável, nem rentável.

Junto à RFFSA, a estrada encerrou definitivamente o transporte de passageiros na década de 1980 e caminhou para a inclusão no Programa Nacional de Desestatização - PND¹⁴⁰ na década de 1990, também chamado de privatização ou reprivatização. Segundo Campos (2015), os argumentos a favor das concessões eram: a) desoneração do Estado de encargos operacionais; b) estímulo à vinda de capitais privados para a prestação de serviços públicos; c) investimentos privados gerariam maior eficiência operacional (gerenciamento e logística); d) maiores investimentos em material rodante e permanente; e) redução do “Custo-Brasil” nos transportes ferroviários; f) fomento de novos investimentos ligados ao setor (indústria de equipamentos e construção civil); g) mudança na matriz de transporte (domínio das rodovias sobre as ferrovias).

O resultado foi a concessão da estrada para a Ferrovia Centro-Atlântica S.A. - F.C.A., atualmente concessionária da VLi¹⁴¹ - Vale Logística S.A.¹⁴², pelo decreto nº 473, de 1992, uma empresa de logística criada para integrar as ferrovias, terminais e portos no Brasil.

Conforme a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT (2017), diferentemente da E.F.G. que desempenhava vários tipos de serviços, a F.C.A. transporta produtos como: combustível, grãos, minério de ferro, cimento, cal, adubos, fertilizantes etc., o que garantiu uma nova dimensão funcional ao modal ferroviário. Destinada exclusivamente ao transporte de cargas, ela corrobora para uma maior competitividade no âmbito do transporte de cargas volumosas, aquelas que fomentam, sobretudo, o agronegócio no estado.

Com esse objetivo, ao longo dos anos, a F.C.A. construiu uma nova variante, paralela ao trecho original por onde hoje se deslocam os vagões exclusivos para cargas, o que resultou na desativação de grande parte da linha-tronco da E.F.G.,

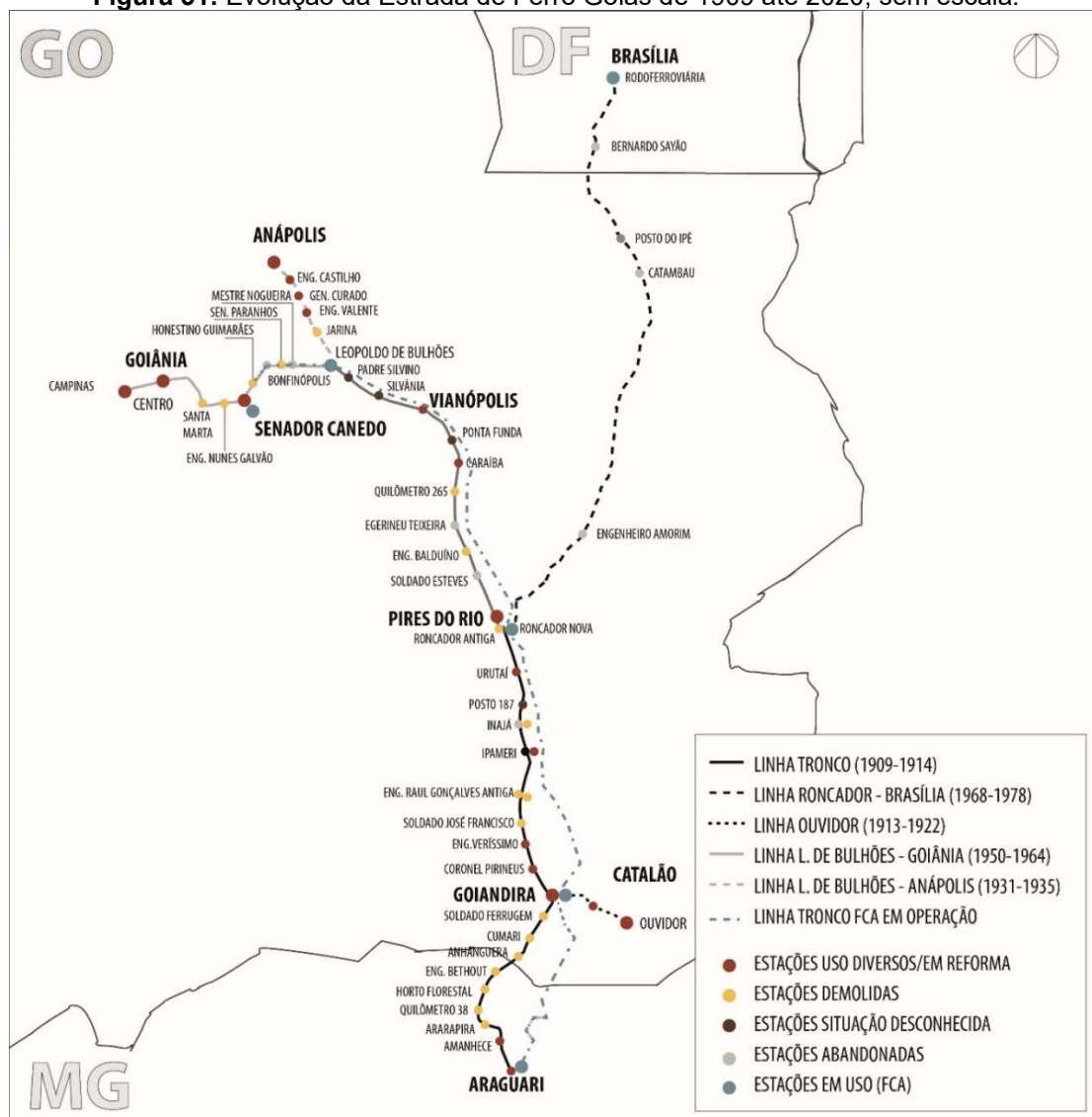
¹⁴⁰ Foi instituído em 1990, através da Lei nº 8.031, mas o Decreto nº 86.215, de 15 de julho de 1981, já previa a transferência de controle de algumas empresas para o setor privado.

¹⁴¹ Segundo o portal da VLi, a empresa foi criada pelo consórcio Vale, FI-GTS, Mitsui e Brookfield, em 2010, com o objetivo de integrar as ferrovias, terminais e portos pelos quais transporta carregamentos de terceiros, como: grãos, açúcar, grãos, produtos siderúrgicos e industrializados. Atualmente, possui o maior terminal de grãos da América Latina, situado próximo a cidade de Uberlândia. Além disso, controla o transporte ferroviário de cargas da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) e Ferrovia Norte-Sul (FNS), Estrada de Ferro Vitória a Minas (E.F.V.M., em operação desde 1904) e Estrada de Ferro Carajás (E.F.C., em operação desde 1985).

¹⁴² Ao patrimônio da Vale do Rio Doce, criada em 1942 durante o Estado Novo, foi incorporada à Estrada de Ferro Vitória a Minas para transportar o minério das jazidas de Itabira (MG) para o terminal de Vitória (ES).

de Araguari até Leopoldo de Bulhões (**Figura 51**) (Castilho, 2016; Castilho e Souza, 2016; Dantas e Marinho, 2017).

Figura 51: Evolução da Estrada de Ferro Goiás de 1909 até 2020, sem escala.



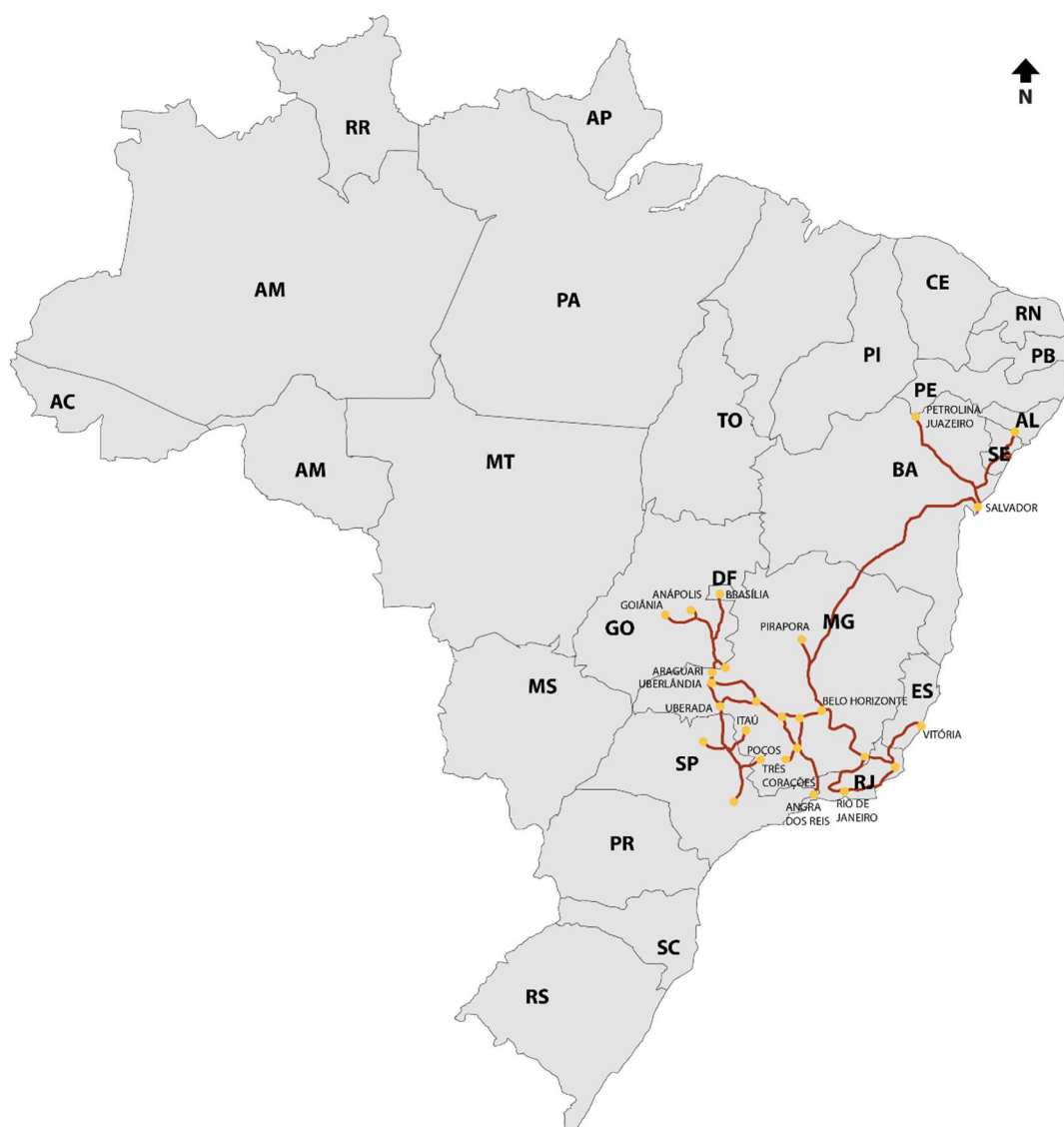
Fonte: Revista Ferroviária – Suplementos da Revista Ferroviária e Anuários da Revista Ferroviária de 1945, 1956, 1960, 1976 e 1978, Portal Viação Centro Oeste, Portal Estações Ferroviárias e DANTAS e MARINHO (2018), sem escala. Organização: Autora, 2021/2022.

Sob o domínio da F.C.A., os trilhos da antiga E.F.G percorrem a região sudoeste, passando por Catalão, Ipameri, Leopoldo de Bulhões, chegando até Anápolis, Senador Canedo e seguindo em direção a Brasília, com 685 km de extensão. Atualmente, a empresa possui aproximadamente 7.220 km¹⁴³ (**Figura 52**)

¹⁴³ A extensão corresponde às respectivas Superintendências regionais: SR2 - Belo Horizonte, SR8 - Campos dos Goyatacazes, SR7 - Salvador, além de parte da Fepasa - Ferrovia Paulista S/A. Atualmente (2020) existe projeto de renovação antecipada da concessão da F.C.A., já em fase de audiência pública – a intenção é renová-la por mais 30 anos.

de extensão e interliga os estados de Minas Gerais, São Paulo, Rio de Janeiro, Espírito Santo, Bahia, Sergipe e Goiás, além do Distrito Federal, com 500 locomotivas, 12.000 vagões e transporta principalmente soja, bauxita, cimento, fosfato, fertilizantes, ferro-gusa, derivados de petróleo, produtos siderúrgicos e entre outros.

Figura 52: Composição da malha ferroviária da Ferrovia Centro Atlântica – VLI, sem escala.



Fonte: Portal ANTT. Organização: Autora (2022; 2024).

Atualmente, além dos trilhos da F.C.A. presentes no território goiano, encontram-se os trilhos da Ferrovia Norte-Sul - F.N.S., um trecho ferroviário elaborado em 1985, no governo do presidente José Sarney (1930-), com o objetivo de ligar o país de norte a sul. Entre inícios e paralisações ao longo de mais de 30 anos, o projeto ampliou e prevê a extensão entre Açailândia (MA) - Belém (PA), Açailândia (MA) - Anápolis (GO), Anápolis (GO) - Estrela d'Oeste (SP) e Estrela d'Oeste (SP) - Rio

Grande do Sul (RS)¹⁴⁴. A direção da Valec - Engenharia, Construção e Ferrovias S.A., empresa controlada pela União e supervisionada pelo Ministério dos Transportes, prevê a extensão de 540 km no estado de Goiás. Hoje, o trecho da F.N.S. entre Açailândia - Anápolis encontra-se em operação desde 2015, sob a concessão da VLI, empresa de logística da empresa Vale. No cenário nacional ainda temos a Ferrovia de Integração Oeste-Leste - F.I.O.L., cujo trecho entre Ilhéus (BA) - Caetité (BA) encontra-se em pleno funcionamento, com previsão de extensão até Figueirópolis (TO); e a Ferrovia Transcontinental - F.I.C.O., de Campinorte (GO) a Cruzeiro do Sul (AC) (Figura 53).

Figura 53: Composição da FNS, FIOL e FICO, sem escala.



Fonte: Portal ANTT, Portal Valec. Organização: Autora (2022).

¹⁴⁴ Segundo o portal da VALEC, o trecho entre Açailândia-Belém e Estrela d'Oeste já estão com os estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental concluídos. O trecho de Açailândia-Anápolis está em operação sob a concessão da VLI, empresa da Vale. O trecho entre Anápolis-Estrela d'Oeste está em construção.

Ainda sobre a E.F.G., apesar da extensão ser pequena, a linha realizou extraordinário desenvolvimento nas zonas por onde passou. As cidades servidas pelas estações sofreram forte influência na organização socioespacial, com aumento populacional, permitindo o acesso às modernas invenções como a energia elétrica, o cinema, o telégrafo, o telefone, a televisão e outros, além da evolução dos modos construtivos com a inserção do concreto armado e das estruturas metálicas.

Ao longo de sua trajetória temporal, a ferrovia passou de vetor de penetração e modernização para intensificadora dos processos de abandono, enfraquecimento dos valores simbólicos e ao esquecimento. Tornou-se uma “alegoria fantasmagórica” dos tempos áureos da *Era ferroviária*, que permanecesse no presente e evoca uma reflexão sobre sua história e as transformações espaciais que causou e pelas quais passou, aquelas que ainda ressoam na dinâmica atual de várias cidades.

2.3. Problematização: a E.F.G. e sua trajetória

Neste segundo capítulo analisou-se o papel central desempenhado pela Estrada de Ferro Goiás no processo de penetração e desenvolvimento territorial de Goiás. Essa infraestrutura foi um marco na integração do estado ao contexto nacional, influenciando diretamente as dinâmicas econômicas, sociais e urbanas das regiões por onde passava. A ferrovia, mais do que um simples meio de transporte, configurou-se como uma ferramenta transformadora que moldou a paisagem e reorganizou as relações territoriais.

De início, destacou-se o contexto de isolamento vivido por Goiás no período anterior à chegada da ferrovia. Como evidenciado por Borges (1990), a economia goiana, até então centrada na exploração aurífera e na economia de subsistência – baixa produção agrícola e criação de gado – enfrentava dificuldades para acessar mercados externos, limitando seu crescimento. A ferrovia, ao conectar Goiás aos centros consumidores, em especial os estados do Sul e Sudeste, e aos portos, não apenas garantiu o escoamento de produtos, mas também promoveu uma maior circulação de pessoas, bens e cultura, dinamizando a economia local e inserindo o estado em uma rede econômica mais ampla. Esse movimento de integração reforça a leitura de Lefebvre (1970) e Santos (1996) sobre o espaço como um produto social, onde as dinâmicas econômicas se traduzem em transformações espaciais significativas.

Milton Santos (1996) enfatiza que o espaço deve ser compreendido como um conjunto indissociável de “sistemas de objetos” e “sistemas de ações”. Nesse sentido, a E.F.G. não foi apenas um meio de transporte, mas um sistema técnico que reconfigurou o espaço geográfico, integrando lugares, promovendo fluxos e transformando as relações sociais. A ferrovia, nesse contexto, pode ser compreendida como um objeto técnico-científico-informacional. Ainda segundo o autor, esses objetos não apenas viabilizam fluxos, mas também carregam em si uma intencionalidade: eles foram projetados para otimizar a eficiência territorial, reorganizar as relações produtivas e responder às demandas de integração de mercados e populações. A ferrovia, ao introduzir novos objetos técnicos como trilhos, estações, terminais, armazéns, oficinas, além de moradias para os ferroviários, modificou a paisagem rural e urbana e criou um novo meio técnico-científico-informacional.

Os Planos Nacionais de Viação, lançados ao longo do século XX, tiveram um impacto direto sobre a E.F.G., tanto em sua construção quanto em sua operação. Vários foram os planos elaborados ainda durante o início do processo de implantação do sistema ferroviário no século XIX, mas os extensos debates e a adoção de uma política de subsídios prolongaram a aprovação do primeiro plano. Nesse sentido, o primeiro só veio a ser aprovado em 1934, com revisão entre 1950 e 1970. O PNV de 1934, durante o período Vargas, priorizou o transporte ferroviário como um dos eixos estruturantes da integração territorial do Brasil. Contudo, apesar da aprovação, o plano não efetivou muitas ações que priorizassem principalmente a integração de sistema nacional ferroviário, com linhas construídas até então como uma rede desarticulada, muito em função da economia local.

Ainda cabe aqui destacar, que o PNV/1934 apresentou propostas diferentes para as modalidades de transportes, fazendo uma abordagem de integração entre o sistema ferroviário por meio das rodovias, prevendo um total de 35.574 km de estradas rodoviárias. Isto indica que apesar da prioridade do sistema ferroviário como eixo estruturante, a projeção das rodovias já alcançava a quilometragem de linhas férreas instaladas no país, evidenciando, que na esteira do argumento, o PNV/1934 já dava indícios de favorecimento do sistema rodoviário¹⁴⁵,

¹⁴⁵ Segundo Barat (1978 *apud* Castilho, 2014), a década de 1930 é um período em que as rodovias tinham proporções mais baixas de custos fixos possibilitando melhor utilização alternativa dos recursos escassos. Além disso, o transporte rodoviário envolvia operações de carga e descarga mais simplificadas – em geral de porta a porta – e atendia as necessidades mais urgentes do período.

impulsionando a construção de uma rede por todo o país.

A partir das revisões, os planos nacionais de viação que se sucederam reconsideraram as políticas de transporte dando ênfase na construção de rodovias, como parte de um projeto nacional de modernização em conjunto com a política rodoviarista, que na época passou a ser vista como mais eficiente, rápida e barata.

Essas mudanças alteraram significativamente os investimentos no sistema ferroviário como um todo e, particularmente, na expansão e manutenção da E.F.G., que sofria constantemente com paralisias em função da precariedade da linha que foi implantada, da falta de mão de obra, do processo de encampamento, das dificuldades técnicas para vencer obstáculos como a travessias de rios, dentre tantos outros problemas. Como resultado, tem-se a gradual desativação em diversos de seus trechos.

Assim, enquanto, o PNV inicialmente apoiava a ferrovia como meio de integrar o estado de Goiás, a mudança na estratégia contribuiu para a perda da relevância da malha ferroviária instalada, deslocando o foco para as rodovias, como a BR-153¹⁴⁶, a BR-050¹⁴⁷, a BR-060¹⁴⁸, a BR-452¹⁴⁹, além das rodovias estaduais, que passaram a desempenhar o papel de conexão regional antes exercido pelos trilhos.

Esse cenário impactou diretamente as cidades por onde a E.F.G. passou e aqueles que almejavam a chegada dos trilhos, na expectativa deles trazerem junto com o trem o progresso e o desenvolvimento. Esse sendo outro ponto abordado no capítulo, o impacto direto da E.F.G. na criação e consolidação de cidades. Goiandira, Catalão e Ipameri – as primeiras a receber a ferrovia – entre outras, foram diretamente afetadas, seja pela formação de núcleos urbanos ao redor das estações ou pelo estímulo ao crescimento das cidades já existentes. A ferrovia, assim, reconfigurou centralidades, como discutido por Rolnik (1995), ao transformar a morfologia urbana

¹⁴⁶ Conhecida como a Transbrasiliana, liga Marabá (PA) a Aceguá (RS), atravessando o estado de Goiás de norte a sul passando por Anápolis e Goiânia. O trecho implantado em Goiás foi realizado a longo das décadas de 1960 e 1970.

¹⁴⁷ É uma das principais rodovias que conecta Brasília (DF) a Santos (SP), passando por Goiás. Liga Cristalina (GO) a Catalão (GO), seguindo para Araguari (MG). Sua implantação ocorreu ao longo das décadas de 1960 e 1970 e atualmente foi concedida, entre Cristalina (GO) e Delta (MG), para a concessionária Eco50.

¹⁴⁸ Liga Brasília (DF) a Bela Vista (MS), passando por Goiânia. Construída na década de 1960 como parte das linhas de integração da capital federal.

¹⁴⁹ Conecta Rio Verde (GO) a Araxá (MG). Sua implantação ocorreu entre as décadas de 1970 e 1980, visando sobretudo facilitar o escoamento da produção agropecuária da região.

e criar novos eixos de desenvolvimento econômico. Catalão e Ipameri, por exemplo, deixaram de ser um núcleo agrário-pastoril para se tornarem importantes polos industrial e comercial, como resultado do aumento e diversificação da produção, assim como a instalação de indústrias impulsionadas pela ferrovia.

Milton Santos (1997) argumenta que as técnicas não são apenas instrumentos materiais, mas expressões de relações sociais e econômicas. No caso da E.F.G., a construção e operação da ferrovia não apenas integraram economicamente Goiás ao restante do Brasil, mas também alteraram a organização social e as condições de vida das populações locais. Por meio do trem, migrantes, comerciantes, empresários e trabalhadores qualificados transformaram o espaço urbano de cidades, evidenciando o papel dos sistemas técnicos na construção de novos territórios.

Além disso, como Santos (1996) ressalta, os objetos técnico-científico-informacionais reorganizam hierarquias territoriais ao priorizar locais conectados aos fluxos globais, em contraponto, marginalizaram territórios que não se adaptam às novas exigências técnicas. Isso reflete a transformação da ferrovia de um instrumento de integração para um espaço cada vez mais vinculado a lógicas excludentes.

Socialmente, a E.F.G. alterou profundamente o cotidiano das populações locais. Como discutido por Santos (1997), o trem impôs novos ritmos sociais e organizacionais, introduzindo um “tempo modernizado” e promovendo uma reordenação das atividades cotidianas. A chegada de trabalhadores estrangeiros, paulistas e mineiros, inicialmente atraídos pela construção da ferrovia, resultou em um processo de migração significativo. Esses grupos trouxeram consigo novas práticas, saberes, valores e técnicas que influenciaram a cultura local e as formas de trabalho. Esse impacto social, entretanto, também trouxe desafios, como a intensificação das desigualdades socioespaciais. Spagnollo (2022) argumenta que a ferrovia, ao mesmo tempo em que estimulava o crescimento econômico, reforçava padrões de segregação urbana, concentrando populações menos favorecidas em áreas periféricas próximas aos trilhos.

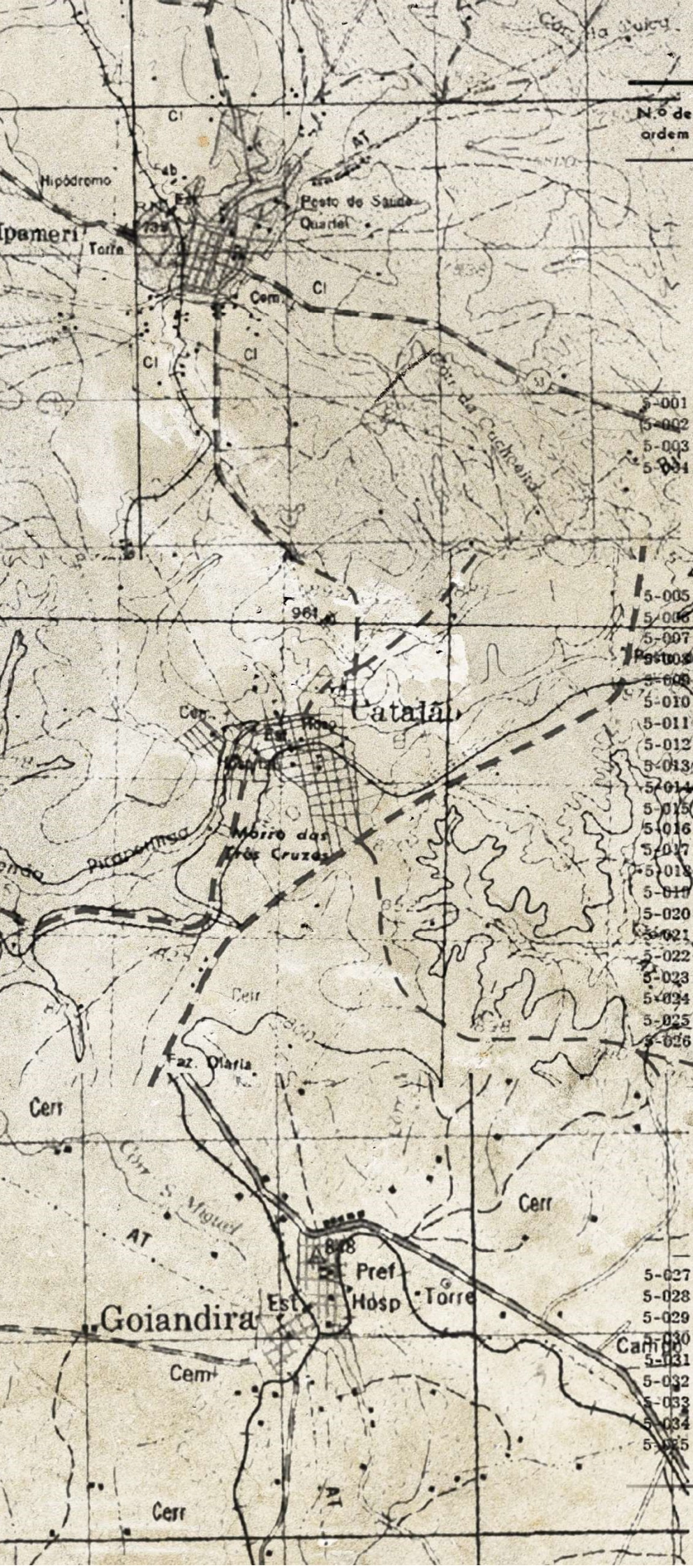
Do ponto de vista político-econômico, compreender esse processo de instalação da E.F.G. revelou os desafios enfrentados pela ferrovia em sua implantação e operação. Desde o início, a ferrovia enfrentou disputas políticas, dificuldades financeiras e problemas de gestão. A caducidade do contrato inicial em 1920, seguida

pela estatização, reflete a complexidade dos investimentos em infraestrutura em um contexto de fragilidade administrativa, sobretudo, vinculado a um “projeto nacional” de subsídios para instalação de ferrovias por meio de empresas estrangeiras. O resultado desse processo foi visto nos relatórios abordados do Ministério da Viação e Obras Públicas, em que eram constantes a aceleração do processo de instalação de novos trechos com o objetivo exclusivo de receber os juros devidos pelo Estado por tal empreitada. Consequentemente, o material instalado era muitas vezes inadequado e de qualidade duvidosa, o que impactava diretamente no sistema de manutenção da via.

Por fim, a crise ferroviária dos anos 1950, que se aprofundou nas décadas de 1960 e 1970, evidenciou os limites do modelo de transporte ferroviário frente à priorização das rodovias pelo governo federal, o que resultou na decadência progressiva da malha ferroviária e no fechamento de diversos trechos, prejudicando o papel integrador da ferrovia. Milton Santos (1996) salienta que o espaço é produto de contradições inerentes às relações de poder e às dinâmicas econômicas. Essa observação se aplica diretamente à análise da E.F.G., que, apesar de ter impulsionado o desenvolvimento urbano e econômico, também reforçou desigualdades socioespaciais e concentrou os benefícios em determinados grupos ou localidades, algo que será abordado no próximo capítulo.

Em última análise, a E.F.G. confirma a visão de Santos (1997) de que os objetos técnico-científico-informacionais, como a ferrovia, podem ser interpretados como agentes duais: ao mesmo tempo que promovem modernização e integração, criam exclusões e reforçam hierarquias socioespaciais, refletindo as contradições do território.

Em síntese, este capítulo demonstrou que a Estrada de Ferro Goiás foi mais do que uma simples infraestrutura de transporte: ela foi um agente transformador que moldou o espaço geográfico, criando novas centralidades (p.e. a transferência da capital para Brasília) e redefinindo as relações entre cidade, técnica e território. Assim, compreender o impacto da E.F.G. em Goiás é também entender como sistemas técnicos e ações humanas configuram o espaço, legitimando novas formas de planejamento regional, organização espacial e integração territorial.



N.º de ordem	ESTAÇÕES, PORTOS E PARADAS	Posição km
(5 - 1)		
(Bitola de 1,00 m)		
<i>Minas Gerais</i>		
DISTÂNCIAS DE ARAGUARI		
5-001	ARAGUARI (a) (v. 15-199)	0
5-002	Amanhece	16
5-003	Ararapira	30
5-004	Eng.º Bethout	53
(divisa)		
<i>Goiás</i>		
5-005	Anhangüera	54
5-006	Cumari	71
5-007	GOIANDIRA (b) (v. 2-110)	90
5-008	Coronel Pirineus	104
5-009	Veríssimo	116
5-010	Eng.º Raul Gonçalves	137
5-011	Ipameri	154
5-012	Inajá	175
5-013	Urutai	192
5-014	Roncador	203
5-015	Picos do Rio	219
5-016	Eng.º Balduino	241
5-017	Egerineu Teixeira	255
5-018	Caralva	276
5-019	Ponte Funda	290
5-020	Vianópolis	304
5-021	Silvânia	321
5-022	Leopoldo Bulhões	339
5-023	Eng.º Valente	359
5-024	General Curado	376
5-025	Eng.º Castilho	390
5-026	Anápolis	393
Ramal de Goiânia		
(5 - 2)		
(Bitola de 1,00 m)		
<i>Goiás</i>		
5-027	Leopoldo Bulhões (5-022) ..	339
5-028	Jarina	345
5-029	Mestre Nogueira	359
5-030	Senador Paranhos	371
5-031	Bonfinópolis	378
5-032	Honestino Guimarães	394
5-033	Senador Canedo	404
5-034	Eng.º Nunes Galvão	411
5-035	Santa Marta	420
5-036	Goiânia	431

CAPÍTULO 3

Ferrovias e urbanização: de estações a núcleos
urbanos

As ferrovias desempenharam um papel incontestável no desenvolvimento urbano e na configuração do território brasileiro. Para além de um símbolo da modernidade e de uma técnica inovadora capaz de conectar grandes distâncias e encurtar o tempo, constituíram um marco na transição de um modelo econômico colonial para o industrial. Esse processo viabilizou a formação de uma estrutura urbana articulada pelos trilhos, configurada por diversas condições, demandas econômicas, que orientavam os empreendimentos ferroviários, e transformações profundas que deixaram marcas duradouras no território e nas dinâmicas urbanas ao longo do tempo.

Nesse contexto, a Estrada de Ferro Goiás, implantada a partir de 1909, consolidou-se como um vetor de penetração territorial e urbanização, marcando de forma indelével o território e o processo de formação das cidades ao longo de seu traçado. Sua implantação ilustra as contradições e potencialidades desse processo, marcado por avanços técnicos, estruturais e culturais, mas também por limitações operacionais, políticas e socioeconômicas. Sendo assim um caso emblemático.

Desde meados do século XIX, a proposta de uma ferrovia que conectasse a região central do Brasil aos grandes centros, como São Paulo, Minas Gerais e Rio de Janeiro, já fazia parte das intenções de algumas autoridades do Império. Contudo, foi somente no final do século, com a República, que a ideia saiu do papel, ganhou força impulsionada por representantes políticos e da elite local, que identificaram na ferrovia uma oportunidade de desenvolvimento regional e quebra da oligarquia política dominante (Ferreira, 2005).

O atraso do estado era evidente, com a região afastada dos meios de comunicação e aguardando por anos a extensão da Estrada de Ferro Mogiana, paralisada em Araguari desde 1896. A grave situação gerava um gargalo logístico para o escoamento da produção agrícola goiana, reforçando a necessidade urgente de uma conexão ferroviária que articulasse Goiás com os mercados consumidores do Sudeste. Nesse contexto, surgiu, em 1909, a Companhia Estrada de Ferro Goiás, conectada à Mogiana em Araguari, materializando o início de um projeto que buscava modernizar o estado e superar o isolamento histórico.

O que não se esperava, na época, era a difícil trajetória desse empreendimento diante das adversidades que iriam constantemente se antepor ao seu prosseguimento. Nas palavras de Ferreira (2005, p.37), “o veículo da

modernização quanto à estrutura técnica, ainda em sua implantação, era a corporificação do antagonismo: matéria sucateada que, mesmo assim, vestiu-se de símbolo da “modernidade” legada ao estado de Goiás”.

A construção da E.F.G. dividiu-se em duas etapas principais, cada uma marcada por desafios específicos e significativas repercussões territoriais. A primeira etapa, de 1909 a 1920, que abrangeu o trecho entre Araguari (MG) e Roncador (GO), com um total de 233 km de trilhos, incluindo um ramal de 23 km conectando Goiandira (GO) a Catalão (GO) e o ramal de Formiga¹⁵⁰ (MG) a Uberaba (MG). Essa fase inicial foi concluída em um período relativamente curto, considerando as condições técnicas e financeiras da época, situação materializada nos métodos de construções rudimentares que foram adotados na construção dos trechos (Ministério da Viação e Obras Públicas, 1910 a 1920).

As condições técnicas e operacionais da E.F.G. acompanhavam o exemplo de outras ferrovias brasileiras implantadas naquele período como vias de penetração.

Eram deficientes, inadequadas ao tráfego, principalmente devido ao seu traçado, com raios de curvas excessivamente curtos e rampas acentuadas, exigindo muito da pequena força de tração das locomotivas, fazendo com que os comboios fossem demasiadamente curtos, em constantes atrasos e as operações ferroviárias pouco lucrativas, quando não deficitárias. (Ferreira, 2005, p.38).

Ao mesmo tempo em que os serviços de aterro e desaterro do sítio escolhido eram realizados manualmente, com o auxílio de ferramentas simples e explosivos, enquanto o transporte de materiais utilizada carroças e tombadilhos puxados por burros. Algumas obras, como a ponte metálica sobre o rio Paranaíba, com 237,5 metros demonstravam a aplicação de técnicas avançadas, implantadas sobretudo por empresas estrangeiras.

A segunda etapa de 1920 a 1981 envolveu o prolongamento da linha até Anápolis (GO), chegando lá em 1935. Posteriormente, o trecho de Leopoldo de Bulhões (GO) foi estendido até Goiânia, chegando na nova capital aproximadamente em 1950, e por fim, o último trecho de Pires do Rio/Roncador (GO) até Brasília (DF). Um processo marcado frequentemente por atrasos, disputadas políticas, econômicas e sociais.

Contudo, esse foi um período de transformações no papel da E.F.G. O que

¹⁵⁰ O ramal de Formiga a Uberaba não chegou a entrar em operação, cerca de 222 km estavam em construção quando foi transferido para a Estrada de Ferro Oeste de Minas.

nos revela uma distinção entre os fatores propriamente técnicos e os fatores organizacionais (Santos, 1997), nas palavras de Santos (1997, p.120), “as áreas de ocorrência podem ter conteúdos parecidos, mas nunca idênticos”. Sendo assim a combinação de fins e de meios, ou seja, dos objetos técnicos e dos objetos intermediários, mudam ao longo do tempo, assim como a incidência, a área de ocorrência, a situação e sua extensão. Contudo, grandes eventos, que mudam as forças operantes são resultantes do uso legítimo da força, o Estado, que no caso do sistema ferroviário brasileiro, passa a operar a grande estrutura implantada e encampada no decorrer do século XX.

Retomando para a E.F.G., é possível observar que entre 1920 e 1957, a linha passou por um período de consolidação como via de penetração de articulação econômica e vetor de urbanização, conectando a produção agrícola goiana aos mercados do Sudeste. Apesar da precariedade da linha, o tráfego lento, rampas acentuadas, baixa eficiência exigindo constantemente recursos financeiros, destinados inicialmente à sua expansão, a melhoramentos, substituição e conservação dos trilhos existentes (Ministério da Viação e Obras Públicas, 1918 a 1927).

Durante esse período, além dos desafios técnicos, a E.F.G. enfrentou significativos obstáculos políticos e administrativos. Nas décadas de 1920 e 1930, as disputas entre grupos oligárquicos locais interferiram frequentemente no andamento das obras. Como aponta Ferreira (2005), a cada estação implantada e a cada ponta de linha alcançada, comerciantes e elites regionais exerciam pressões para que os trilhos não avançassem, buscando preservar os privilégios econômicos associados ao controle do comércio local.

A construção de Goiânia e a transferência da capital em 1937 provocaram alterações substanciais no projeto original da E.F.G., que se encontrava paralisada em Anápolis. Por determinação do interventor Pedro Ludovico Teixeira, foi implantado um ramal ferroviário de 90 km, partindo da estação de Leopoldo de Bulhões em direção à nova capital. Essa mudança não apenas desviou o objetivo inicial da ferrovia, que era atingir a cidade de Goiás (antiga capital) a partir de Anápolis, como também alterou o cronograma de implantação, enfraquecendo seu papel original como linha de penetração territorial. Destinou-se seus trilhos à integração territorial, e consequentemente à modernização econômica, numa escala nacional articulada com

os Planos Nacionais de Viação, que previam a conexão ferroviária das capitais dos estados com o Planalto Central, onde seria implantada a nova capital do país.

Entre 1950 e 1981, a E.F.G. foi incorporada à Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), assumindo gradativamente uma nova função. Com o papel de penetração enfraquecido desde a alteração do trajeto principal para Goiânia, a ferrovia passou a operar como um eixo de conexão direta voltado às demandas logísticas da capital federal, com a construção de Brasília a partir de 1957. Esse novo papel consolidou-se com o ramal que partia de Pires do Rio até Brasília, sem perspectivas de prolongamento ou melhorias significativas em sua infraestrutura.

Apesar desses entraves, a ferrovia trouxe impactos significativos para o desenvolvimento regional. Ao longo de seu traçado, surgiram povoados, e cidades existentes, como Catalão, Ipameri e Anápolis, experimentaram um crescimento acelerado, acompanhado pela valorização da terra e pela intensificação das atividades comerciais. A ferrovia também desempenhou um papel importante na atração de fluxos migratórios, trazendo trabalhadores qualificados e imigrantes estrangeiros, como portugueses, espanhóis e árabes, que se estabeleceram ao longo da linha, contribuindo para a diversificação econômica e cultural da região.

Segundo Ferreira (2005), apesar de suas limitações, a Estrada de Ferro Goiás destacou-se durante muitos anos como uma das poucas ferrovias encampadas a gerar superávit financeiro, especialmente nas décadas de 1920, 1930 e 1940. Suas principais receitas eram oriundas do transporte de mercadorias agrícolas, como arroz e gado, além do transporte de passageiros e serviços auxiliares, como armazenamento e comunicação telegráfica. Essa capacidade de geração de renda ressalta a relevância da ferrovia como uma via de penetração territorial, conseqüentemente, como um eixo estruturador da urbanização e da economia goiana. As cidades ao longo de seu traçado experimentaram um aumento populacional significativo, impulsionado pela expansão das atividades comerciais e pela integração econômica regional (Ferreira, 2005). Contudo, a operação da ferrovia enfrentava desafios recorrentes, como dificuldades técnicas e a concorrência crescente do transporte rodoviário, que progressivamente comprometeram sua viabilidade operacional.

Cabe lembrar que, nesse contexto, a partir da década de 1930, mudanças nas políticas nacionais de transporte, associadas à priorização das

rodovias, intensificaram a crise da E.F.G.. Como destaca Ferreira (2005), a falta de investimentos na modernização da linha e o sucateamento do material rodante agravaram a perda de competitividade da ferrovia, que passou a operar com baixos índices de eficiência. Mesmo assim, a construção de Goiânia, iniciada em 1934, deu novo impulso à ferrovia, com a implantação de um ramal conectando a nova capital ao restante do sistema ferroviário. Essa expansão, embora limitada, reforçou o papel da E.F.G. como vetor de integração territorial e modernização econômica, ao mesmo tempo que criou duas divisões para a estrutura organizacional da empresa, uma em Araguari e outra em Goiânia, onde ficou a administração central da E.F.G., situação que intensificou, nas décadas de 1930 e 1940, as disputadas políticas.

Esse trecho, embora não sendo o último a ser construído, carregou o obsolescência do material rodante até a capital, revelando a baixa capacidade de tração das locomotivas da linha. Segundo Ferreira (2005), o trecho entre Goiânia e Araguari (MG) exigia troca de máquinas em Pires do Rio (GO) e em Goiandira (GO), demandando tempo. Situação que levou ao longo dos anos a busca por caminhões para transporte¹⁵¹, que passaram a concorrer diretamente com os trilhos.

Entre 1957 e 1981, período marcado pela implantação do último trecho e a inauguração da Estação em Brasília, a E.F.G. já incorporada ao sistema da RFFSA e integrante do SR-2 Belo Horizonte, apresentou seus primeiros sinais de desativação de ramais. Esse processo, culminou na gradual paralisação dos trens de passageiros até a completa extinção do serviço em 1985.

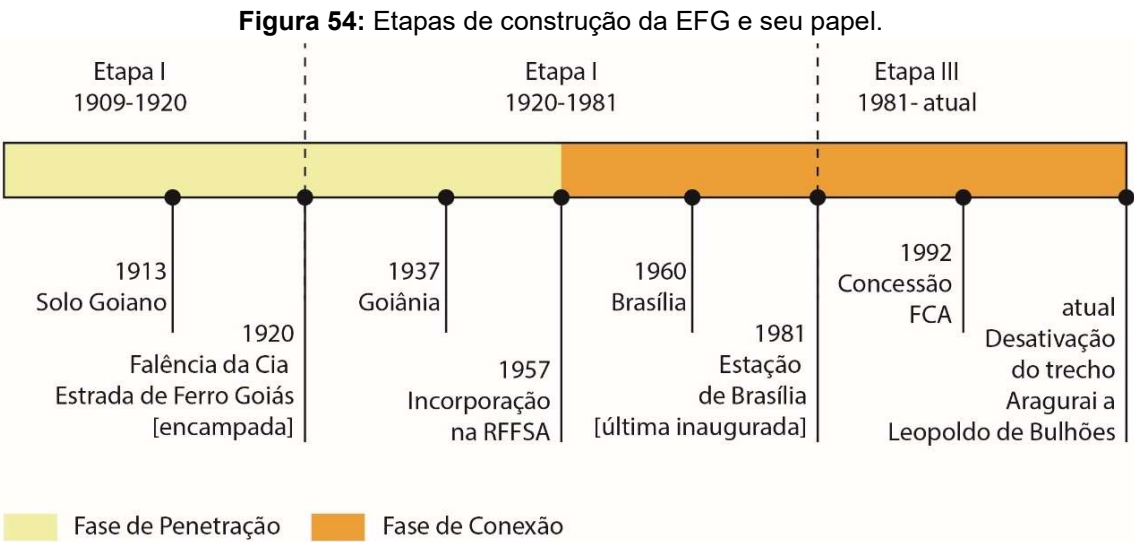
A construção desse último ramal, intensificou esse processo de obsolescência e desativação da E.F.G.. Segundo Ferreira (2005), a alteração do trajeto do trecho Pires do Rio - Araguari, “acarretou na retirada dos antigos trilhos da Estrada, deixando várias estações reduzidas somente às suas plataformas ocultas pela pastagem” (Ferreira, 2005, p.53).

Ao longo de sua existência, a Estrada de Ferro Goiás cumpriu um papel fundamental no processo de modernização do território goiano, articulando a economia local ao mercado nacional e contribuindo para a formação de uma rede

¹⁵¹ Segundo Borges (1994 *apud* Ferreira, 2005), paralelamente à Estrada de Ferro de Goiás, concorrendo com ela diretamente, roubando-lhe cargas que lhe eram vitais, construíram-se duas vias asfaltadas, uma em cada margem: a BR-153 e a BR-050. A primeira se converteu num eixo de transportes a que se entregou uma missão que à ferrovia deveria racionalmente caber. A esse eixo, o governo goiano fez ligações rodoviárias asfaltadas, de derivação.

urbana que, embora marcada por desigualdades, transformou significativamente a organização espacial da região. Como sintetiza Ferreira (2005), a E.F.G. não apenas articulou o território goiano ao restante do país, mas também "impingiu sinais de mudança" (Ferreira, 2005, p.59) na organização social, política e econômica, deixando marcas duradouras no território.

Esse conjunto de fatos e ações define três etapas na história da construção da E.F.G. (**Figura 48** e **Quadro 12**), que não coincidem temporalmente com as mudanças no papel da ferrovia em solo goiano. A Etapa I, entre 1909 e 1920, é marcada pelo início da implantação da via, pela penetração em solo goiano e pela falência da Companhia Estrada de Ferro Goiás e, conseqüentemente, do processo de encampação, assumindo a denominação de Estrada de Ferro Goiás. Nesse período consta a inauguração de 31 estações, sendo 21 delas em solo mineiro e 10 em solo goiano. Os trilhos passaram por algumas cidades existentes¹⁵², tais como: Formiga (MG), Bambuí (MG), Perdição (1892, MG), Cambuhy (1892, MG), Serra do Salitre (1869, MG), Patrocínio (1873, MG), Araguari (1864, MG), Anhanguera (1853, GO), Catalão (1859, GO) e Ipameri (1880, GO). Ao mesmo tempo que induziram o desenvolvimento de novos núcleos urbanos, tais como: Arcos (1938, MG), Porto Real (1938, MG), Pratinha (1948, MG), Amanhece (1960, MG), Cumari (1947, GO), Goiandira (1931, GO), Urutaí (1948, GO) e Roncador (1960, GO).



Fonte: Autora, 2024.

¹⁵² Cabe destacar que as datas seguintes ao nome das cidades correspondem a data de fundação das mesmas.

	GO	Eng. Raul Gonçalves	1913	-	Área Rural de Ipameri	Antiga demolida/Novo Depósito de Fazenda (1976)
	GO	Ipameri	1913	1880	Cidade/Município	Antigo Centro de Tradições e Cultura / Biblioteca Municipal / Nova Abandonada (1976)
	GO	Inajá	1914	-	Área Rural de Ipameri	Antiga demolida / Nova Abandonada
	GO	Urutahí / Urutaí	1914	1948	Cidade/Município	Reformada / Fechada
	GO	Roncador	1914	-	Área Rural de Urutaí	Antiga Demolida / Nova Roncador Estação da FCA (1980)
ETAPA II	1920-1981					
	Estação		Inauguração	Fundação	Situação administrativa	Uso atual
	Trecho Araguari (MG) a Goiandira (GO)					
	MG	Ararapira	-	-	Povoado de Araguari	Desconhecido
	MG	Quilômetro 38 (PT)	-	-	Área Rural de Araguari	Desconhecido
	MG	Hôrto Florestal (PE)	-	-	Área Rural de Araguari	Desconhecido
	GO	Soldado Mendanha (PE)	1945	-	Área Rural de Cumari	Demolida
	GO	Soldado Ferrugem (PE)	1951	-	Área Rural de Goiandira	Demolida
	Trecho Goiandira (GO) a Ouvidor (GO)					
	GO	Ouvidor	1922	1953	Cidade/Município	Museu
	Trecho Goiandira (GO) a Leopoldo de Bulhões (GO)					
	GO	Coronel Pirineus	1945	-	Área Rural de Goiandira	Moradia
	GO	Soldado José Francisco (PE)	1950	-	Área Rural de Ipameri	Demolida
	GO	Quilômetro 164 (PE)	1953	-	Área Rural	Demolida
	GO	Posto 187 (PE)	1946	-	Área Rural	Demolida
	GO	Pires do Rio	1922	1938	Cidade/Município	Museu Ferroviário
	GO	Soldado Esteves (PE)	1953	-	Área Rural de Pires do Rio	Abandonada
	GO	Eng. Balduino	1922	-	Área Rural de Orizona	Demolida

GO	Egerineu Teixeira	1923	1937	Distrito de Orizona denominado Ubatã	Abandonada
GO	Quilômetro 265 (PE)	1953	-	Área Rural de Vianópolis	Demolida / Ruínas
GO	Caraíba	1923	1968	Distrito Vianópolis	Reformada / Uso desconhecido
GO	Ponte Funda	1924	-	Povoado de Vianópolis	Uso Desconhecido
GO	Vianópolis	1924	1948	Cidade/Município	Biblioteca Pública Municipal Flori Gebrim
GO	Silvânia (Bonfim)	1930	1857	Cidade/Município	Reformada / Uso Desconhecido
GO	Padre Silvino	1954	-	Área Rural	Uso Desconhecido
GO	Leopoldo de Bulhões	1931	1945	Cidade/Município	Em uso pela FCA
Trecho Leopoldo de Bulhões (GO) a Anápolis (GO)					
GO	Jarina	1950	-	Área Rural de L. de Bulhões	Demolida
GO	Eng. Valente	1935	-	Povoado de Anápolis	Museu Ferroviário
GO	General Curado	1951	-	Área Urbana de Anápolis	Órgãos Públicos
GO	Eng. Castilho	1935	-	Área Urbana de Anápolis	Centro Cultural
GO	Anápolis	1953	-	Cidade/Município	Museu
Trecho Leopoldo de Bulhões (GO) a Campinas (GO)					
GO	Mestre Nogueira	1950	-	Área Rural de L. de Bulhões	Abandonada
GO	Senador Paranhos	1950	-	Área Rural de Bonfinópolis	Demolida
GO	Bonfinópolis	1950	1987	Cidade/Município	Abandonada
GO	Honestino Guimarães	1950	-	Área Rural de Bela Vista de Goiás	Demolida
GO	Senador Canedo	1950	1988	Cidade/Município	Antiga Diretoria de Cultura de Senador Canedo
GO	Juruna	-	-	-	Desconhecido
GO	Eng. Nunes Galvão	1950	-	Área Urbana de Senador Canedo	Desconhecido
GO	Santa Marta	1950	-	Área Urbana de Goiânia	Demolida
GO	Goiânia	1950	1935	Cidade/Município	Órgãos Públicos
GO	Campinas	1964	-	Área Urbana de Goiânia	Órgãos Públicos
Trecho Pires do Rio (GO) a Brasília (DF)					

	GO	Engenheiro Amorim	1968	-	Área Rural	Abandonada
	GO	Calambau (PT)	1968	-	Área Rural	Abandonada
	GO	Posto do Ipê	1968	-	Área Rural	Desconhecido
	GO	Bernardo Sayão	1968	-	Área Rural	Abandonada
	GO	Brasília	1968	1960	Cidade/Município	Rodoferroviária

PT: Posto Telegráfico; PE: Parada, abrigo ou Estribo;

Fonte: Revista Ferroviária – Suplemento da Revista Ferroviária e Anuário da Revista Ferroviária 1945, 1956, 1960, 1976, 1978, Portal Viação Centro Oeste, Portal Estações Ferroviárias, Ministério da Viação e Obras Públicas 1909 a 1927. Organização: Autora, 2021/2022/2024.

A Etapa II, de 1920 a 1981, é marcada pela mudança no papel da ferrovia de eixo penetração para eixo de conexão, com a fundação de Goiânia, o enfraquecimento do sistema ferroviário nacional e, conseqüentemente, a incorporação da E.F.G. na RFFSA, que passou a administrar as linhas férreas como um sistema nacional, a partir de 1957. Esta última data, marca o fim da fase de penetração da linha com a inauguração de 36 estações ferroviárias, sendo duas ainda em território mineiro enquanto as demais todas situadas em solo goiano. Ao longo do trecho a linha alcançou duas cidades existentes Egerineu Teixeira (1909, GO) e Silvânia (1857, GO) e induziu o crescimento de outros núcleos tais como: Ouvidor (1953, GO), Pires do Rio (1938, GO), Caraíba (1968, GO), Vianópolis (1948, GO), Leopoldo de Bulhões (1945, GO), Bonfinópolis (1987, GO) e Senador Canedo (1988, GO).

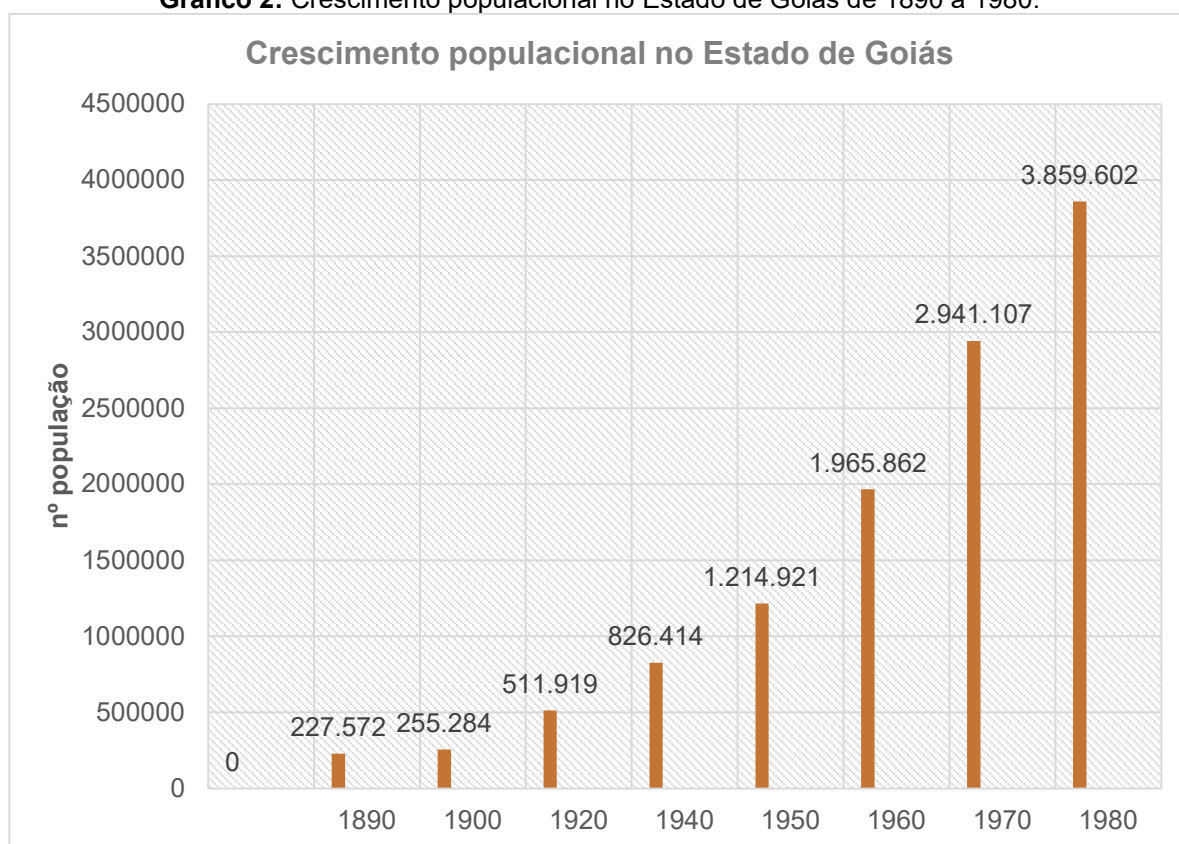
Ainda nessa Etapa II, a E.F.G. passou a desempenhar um papel distinto, consolidando-se como eixo de conexão direta e parte integrante do sistema ferroviário nacional, estabelecido pela RFFSA. Essa mudança foi reforçada pelos objetivos descritos nos “Planos Nacionais de Viação”, de 1975, em discussão desde a década de 1950, que projetava a integração das capitais estaduais, como Goiânia, e da nova capital federal, Brasília. Embora essas conexões distanciassem a ferrovia do seu papel inicial como via de penetração territorial, ela se alinhava ao objetivo de integração nacional das capitais do país por meio do sistema ferroviário.

Por fim, a Etapa III, de 1981 aos dias atuais, é marcada pelo processo de desativação de ramais antieconômicos, iniciado ainda na década de 1950. Esse processo acelerou a extinção dos serviços de passageiros e deu início à retirada de trilhos de algumas cidades, como Goiânia. Por fim, a RFFSA, na década de 1990, em processo de desestatização, concede a linha para a Ferrovia Centro-Atlântica S.A. - F.C.A., que nos anos seguintes desativa vários trechos da linha, tais como: o ramal

de Goiandira a Ouvidor; o pequeno trecho de Campinas – presente na área urbana de Goiânia – até o Bairro Novo Mundo – atual ponta de linha na cidade –, assim como as Estações de Campinas e Goiânia; o perímetro inserido na área urbana de Anápolis, assim como as estações Eng. Castilho, General Curado, Engenheiro Valente; e, por fim, o trecho da linha-tronco de Araguari (MG) a Leopoldo de Bulhões (GO), criando uma segunda via destinada exclusivamente para o transporte de carga, assim como novas estações nas cidades de Araguari, Goiandira, Roncador, Leopoldo de Bulhões e Senador Canedo.

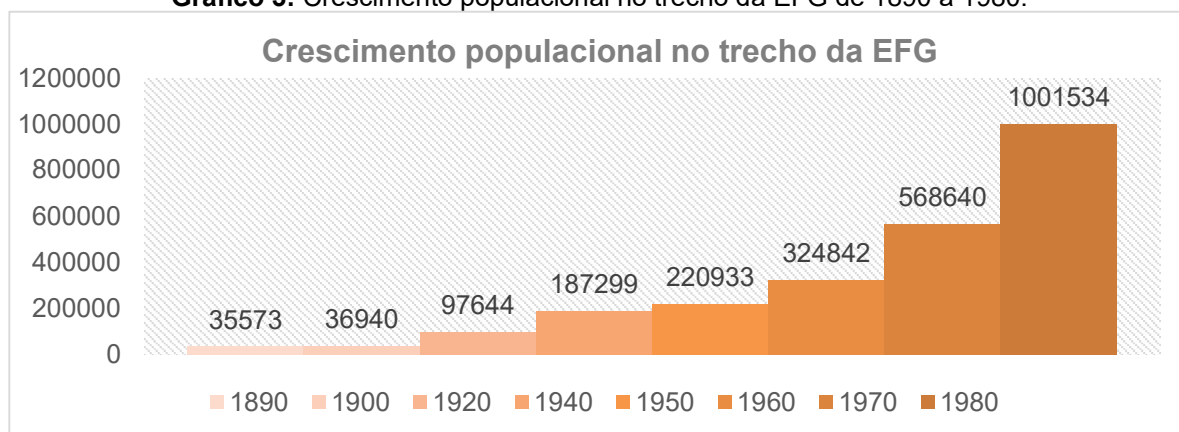
Apesar do tempo de construção não coincidir com o exercício do seu papel de penetração, o curto intervalo de tempo que abarca as duas primeiras etapas foi o período de maior relevância da ferrovia. Suficiente para transformar o cenário por onde os trilhos passaram em território, especialmente, em solo goiano. Para além das estações ferroviárias, a ferrovia induziu o crescimento populacional nas regiões por onde os trilhos passaram (**Gráficos 2 a 4**).

Gráfico 2: Crescimento populacional no Estado de Goiás de 1890 a 1980.



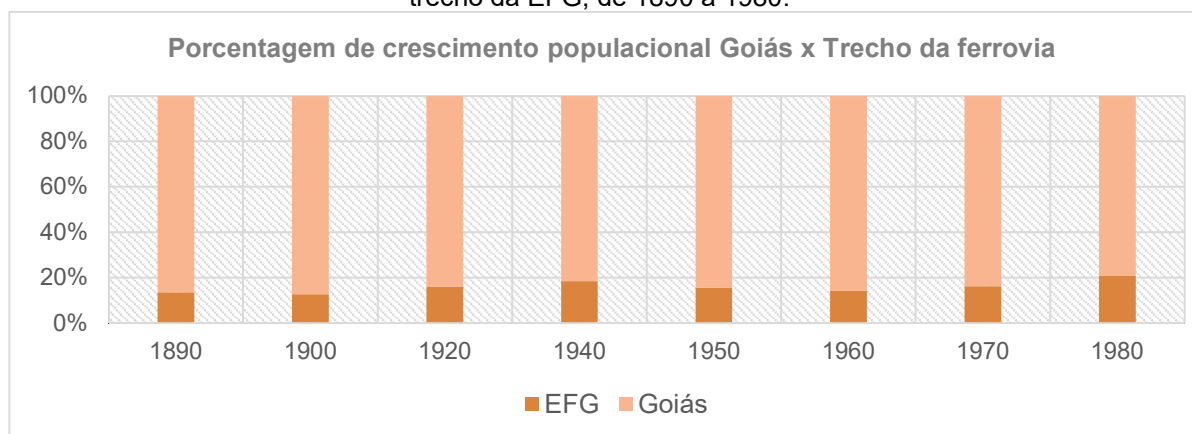
Fonte: Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1920), Ministério da Agricultura, Indústria e Commercio (1920), Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1940, 1950, 1960, 1970, 1980).

Gráfico 3: Crescimento populacional no trecho da EFG de 1890 a 1980.



Fonte: Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1920), Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio (1920), Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1940, 1950, 1960, 1970, 1980).

Gráfico 4: Comparação em porcentagem do crescimento populacional no Estado de Goiás e no trecho da EFG, de 1890 a 1980.



Fonte: Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1920), Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio (1920), Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1940, 1950, 1960, 1970, 1980).

A chegada dos trilhos em “grandes áreas de terras devolutas de fácil acesso em Goiás, com condições para o estabelecimento de fazendas de gado bovino, criados de maneira extensiva” (Campos Júnior, 2014, p.51), impulsionou o aumento populacional no estado. Atraídos pela generosa oferta de terras¹⁵³ e levados pelos trilhos, entre 1900 e 1920, o número de habitantes aumentou em mais de 50%, coincidindo justamente com o período de retomada das obras de implantação da E.F.G., como explica Bertran (1988, p.71 *apud* Campos Júnior, 1998 p.51),

¹⁵³ Segundo Chaul (1997, p.157 *apud* Arriel, 2017), enquanto as terras para o cultivo de alimentos no centro-sul do país se tornavam escassas, as terras goianas com a fertilidade e o baixo custo das glebas eram um perfeito imã para atrair os trabalhadores à nova e promissora área.

[c]om a retomada das obras de implantação das vias férreas, em 1910, tem início a construção da Estrada de Ferro Goiás, a partir de Araguari. As estimativas registradas no Atlas Geográfico Barão Homem de Melo registram, para o Estado de Goiás, presumivelmente, 340.000 habitantes em 1910. Este ano constitui o marco da efetiva aceleração do povoamento do sul de Goiás, pois o censo já registrou em 511.918 o volume populacional em 1920.

O aumento populacional continuou ao longo das décadas seguintes, atingindo taxas de 38%, entre 1920 e 1940; 32%, entre 1940 e 1950; 38% entre 1950 e 1960; 33% entre 1960 e 1970; e 24% entre 1970 e 1980. Nesse contexto, observa-se que, nos primeiros anos de implantação da E.F.G., o crescimento populacional nas áreas por onde a ferrovia passou contribuiu significativamente para o aumento demográfico do estado de Goiás.

Entre 1900 e 1920, a região alcançou um crescimento que representou 16% do total do estado. Entre 1920 e 1940, essa proporção subiu para 23%. Nas décadas seguintes, houve uma leve redução nesse impacto, mas ainda assim a contribuição foi expressiva: 18% em 1950, 17% em 1960, 19% em 1970, e 26% na década de 1980. Esses dados ressaltam o papel da ferrovia como um importante vetor de crescimento e povoamento do território goiano, evidenciando sua influência na estruturação demográfica.

Concomitante ao crescimento populacional, a chegada da ferrovia impulsionou a implantação das primeiras unidades industriais no estado e nas regiões diretamente envolvidas. De acordo com Castilho (2014), a logística proporcionada pelo sistema ferroviário, aliada à conexão com as regiões mais dinâmicas do Brasil, desempenhou um papel crucial na modernização da estrutura produtiva local.

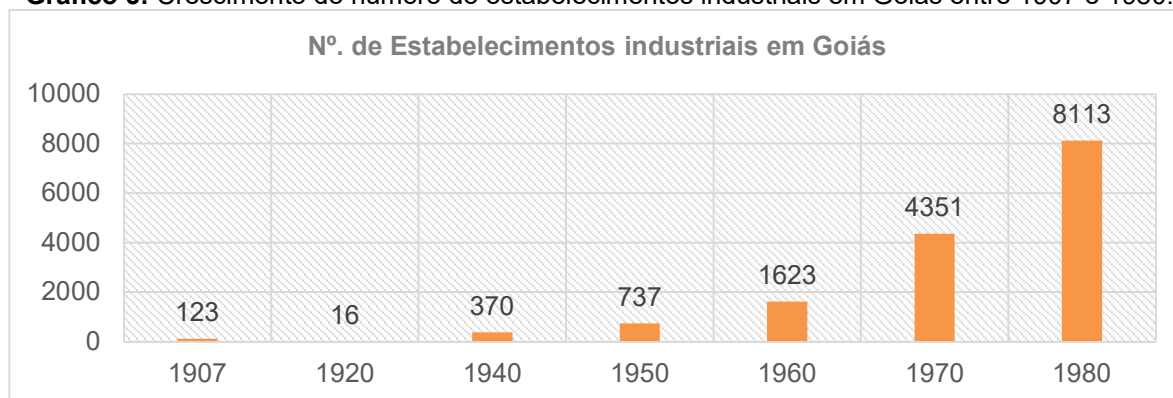
Nesse contexto, segundo os dados do Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio (1920), em 1920, Goiás possuía 16 indústrias em seu território, que se dividiam entre a produção para o mercado interno e para a exportação interestadual (Arriel, 2017). A implantação dessas indústrias está diretamente relacionada à chegada da Estrada de Ferro Goiás: enquanto duas delas foram instaladas entre 1910 e 1914, as outras 14 surgiram entre 1915 e 1919, evidenciando a influência direta do sistema ferroviário na dinamização econômica e no surgimento de novos estabelecimentos industriais.

A localização dessas indústrias também foi amplamente condicionada pela ferrovia. Das 16 fábricas existentes em 1920, apenas duas estavam fora da área de influência direta da E.F.G.: uma fábrica de calçados e selarias localizada em Planaltina

(hoje, no DF) e uma unidade de beneficiamento de arroz no município de Goiás. As demais 14 indústrias concentravam-se nas cidades de Catalão (com oito unidades) e Ipameri (com seis unidades) (Arriel, 2017), ambas já inseridas em um processo de crescimento populacional e urbanização acelerada.

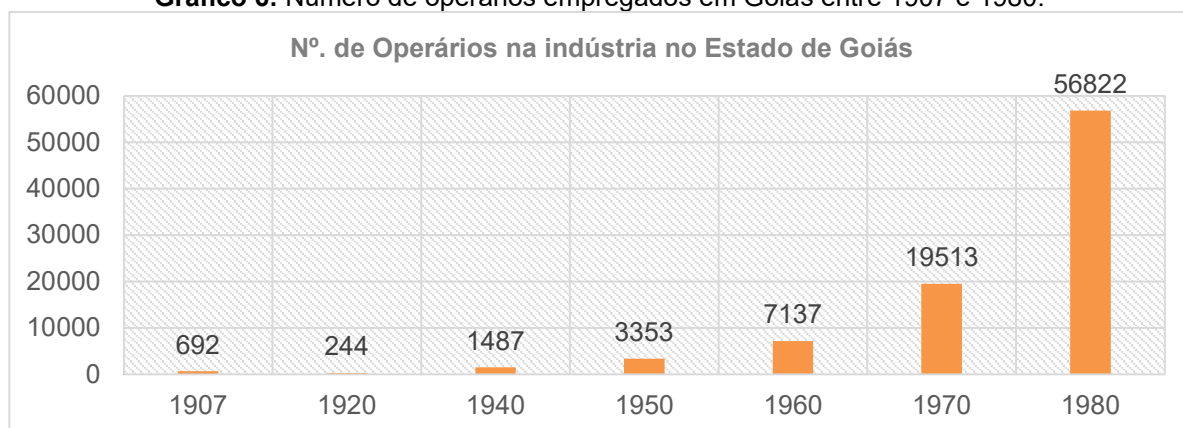
O impacto da ferrovia no setor industrial ao longo do século XX pode ser observado nos **Gráficos 5 a 7**. Destaca-se um salto expressivo no número de indústrias após a década de 1920, culminando em um aumento de 50% entre 1920 e 1940, de 55% entre 1940 e 1950, de 63% entre 1950 e 1960, totalizando mais de 4.000 estabelecimentos em 1970. Paralelamente, o número de operários empregados¹⁵⁴ na indústria também aumentou, passando de menos de 1.000, em 1920, para quase 20.000 mil, em 1970.

Gráfico 5: Crescimento do número de estabelecimentos industriais em Goiás entre 1907 e 1980.



Fonte: Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1920), Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio (1920), Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1940, 1950, 1960, 1970, 1980).

Gráfico 6: Número de operários empregados em Goiás entre 1907 e 1980.

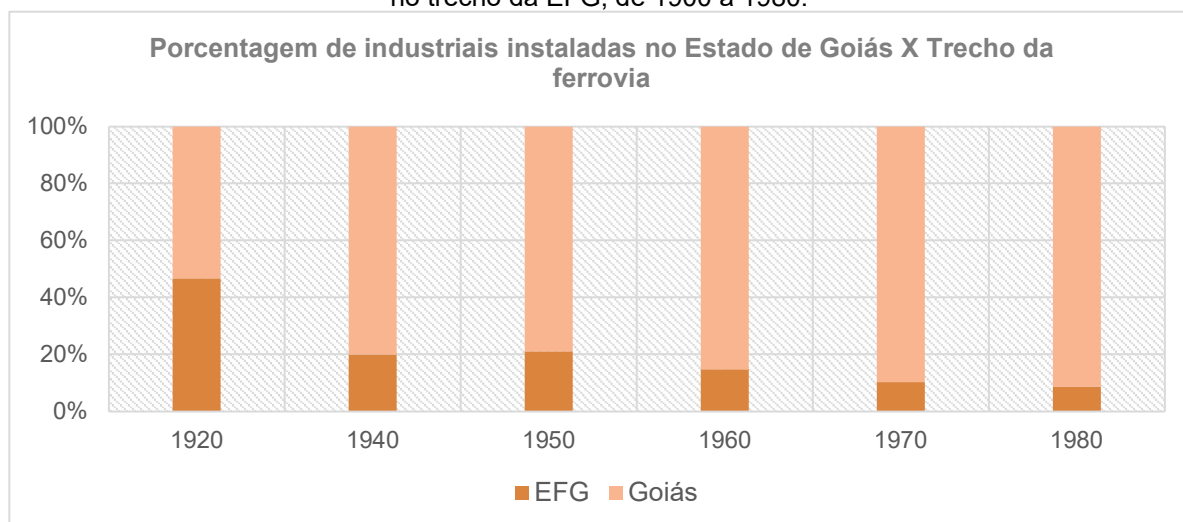


Fonte: Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1920), Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio (1920), Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1940, 1950, 1960, 1970, 1980).

¹⁵⁴ Segundo Borges (1990), muitos dos operários, estrangeiros em sua maioria, que vieram prestar serviço qualificado para a implantação da ferrovia resolveram empreender na região e muitos tornaram-se proprietários das indústrias instaladas nas cidades ferroviárias.

Esses dados reforçam a relevância da ferrovia como vetor estruturante do processo de industrialização no estado nas primeiras décadas do século XX. Esses dados são mais evidentes quando observados no **Gráfico 7** que dispõe sobre a comparação em porcentagem no número de indústrias instaladas no estado de Goiás e aquelas presentes nas cidades ao longo da estrada de ferro. É possível observar que em 1920, 88% das indústrias instaladas estavam localizadas nas cidades por onde os trilhos passaram, em 1940 esse número alcançou 25%, em 1950 chegou a 27%, diminuindo a partir de 1960, representando 17%, depois passando para 12% em 1970 e 7% em 1980. São números que coincidem também com as etapas de implantação inicial, de 1909 a 1914, e a retomada ao longo da década de 1940 e 1950.

Gráfico 7: Comparação em porcentagem no número de indústrias instaladas no Estado de Goiás e no trecho da EFG, de 1900 a 1980.



Fonte: Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1920), Ministério da Agricultura, Indústria e Commercio (1920), Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1940, 1950, 1960, 1970, 1980).

Além disso, no decorrer desse processo, as indústrias instaladas foram se diversificando. Inicialmente voltadas para o segmento de extrativismo vegetal e produtos alimentares, a estrutura produtiva ampliou-se significativamente, incorporando setores como têxteis, metalurgia e mobiliário (**Tabela 18**). Entre 1940 e 1980, observa-se uma maior especialização e crescimento de segmentos de vestuário, produtos de perfumaria e sabões, editoriais e gráficas, a transformação de minérios não metálicos, consolidando assim o caráter de modernidade econômica impulsionada pela ferrovia.

Tabela 18: Classe de indústrias instalados no estado de Goiás entre 1920 a 1980.

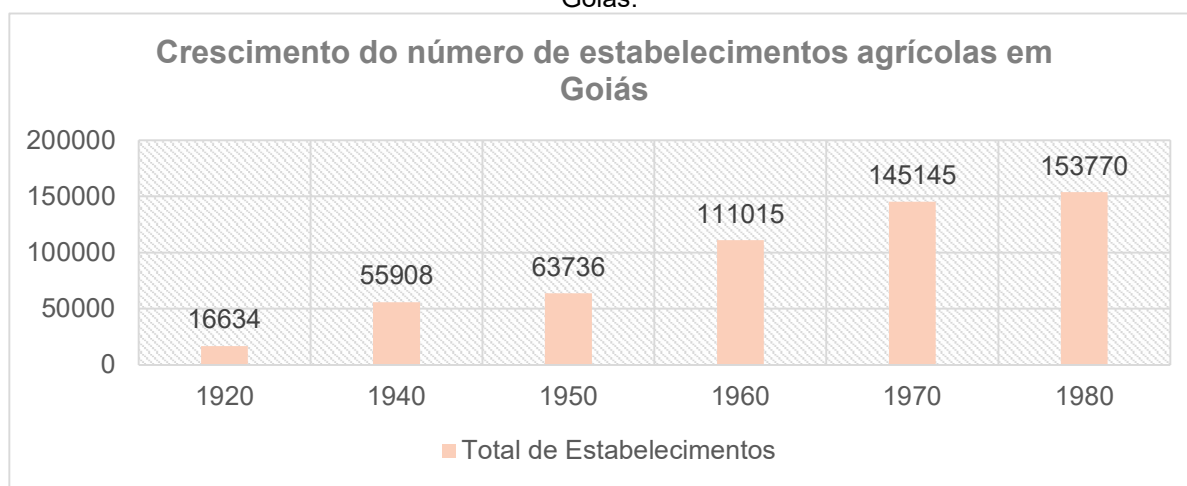
Classe de Indústrias	1920	1940	1950	1960	1970	1980
Mobiliário	-	-	25	115	339	611
Cerâmicas	3	-	-	-	-	-
Extrativas de produtos minerais	-	4	4	27	42	209
Metalurgia	-	-	-	25	109	320
Extrativas de produtos vegetais	-	1	-	-	-	-
Transformação de minérios não metálicos	-	44	105	368	950	2192
Madeira e produtos afins	-	18	66	176	478	1177
Papel e papelão	-	-	-	-	5	10
Borracha	-	-	-	-	27	24
Óleos e graxas vegetais	-	-	-	-	-	-
Couros e peles	2	18	37	-	60	34
Pelos, penas e outros despojos animais	-	-	-	-	-	-
Químicas e farmacêuticas	-	3	4	2	18	30
Têxteis	-	2	-	3	9	15
Indústria do vestuário e tocador	4	13	42	112	145	243
Produtos alimentares	7	101	283	660	1796	2673
Bebidas e estimulantes	-	4	22	23	50	43
Construção civil	-	1	10	-	-	-
Produção e distribuição de eletricidade, gás e frio, abastecimento de água e esgoto	-	32	104	-	-	-
Editoriais e gráficas	-	17	26	27	74	172
Mistas / Diversas	-	-	2	6	-	67
Material de Transporte	-	-	-	18	46	87
Material elétrico e de comunicações	-	-	-	1	37	25
Mecânica	-	-	-	1	121	77
Produtos de perfumaria, sabões e velas	-	-	-	5	6	8
Produtos de materiais plásticos	-	-	-	-	6	16
Fumo	-	-	-	-	4	7

Fonte: Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1920), Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1940, 1950, 1960, 1970, 1980).

Quanto à produção agrícola, segundo Borges (1990), na região da Estrada de Ferro Goiás, a produção agrícola de subsistência foi praticamente eliminada e a agricultura se especializou atendendo, sobretudo, as necessidades do mercado consumidor das regiões Sul e Sudeste do país. Esse fato pode ser observado nos **Gráficos 8, 9 e 10**, onde é possível identificar o crescimento expressivo de

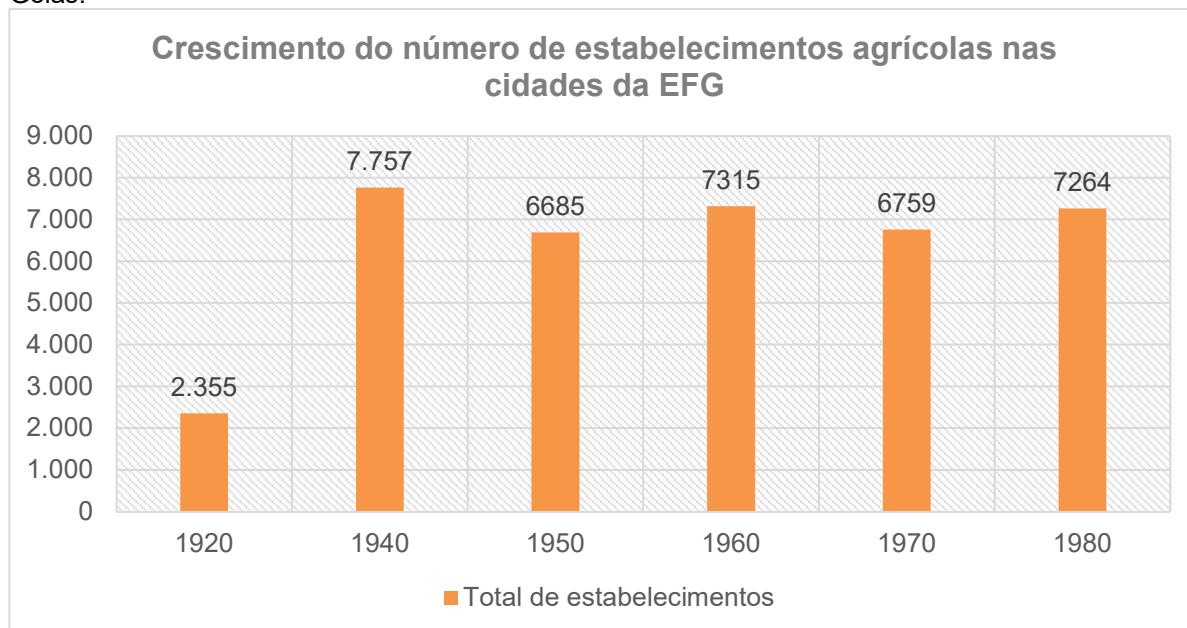
estabelecimentos agrícolas implantados na região da E.F.G., saltando de 2.355 em 1920 para 7.757 em 1940, um aumento de 229%, com leve redução entre 1920 e 1940 de 13%, e, posteriormente, um aumento de 9,42% entre 1950 e 1960. Esse salto na primeira década, chegou a representar 15% do total de estabelecimentos agrícolas no estado; em 1940 esse número chegou a 14%, reduzindo gradativamente ao longo dos anos seguintes.

Gráfico 8: Crescimento do número de estabelecimentos agrícolas entre 1920 e 1980 no Estado de Goiás.



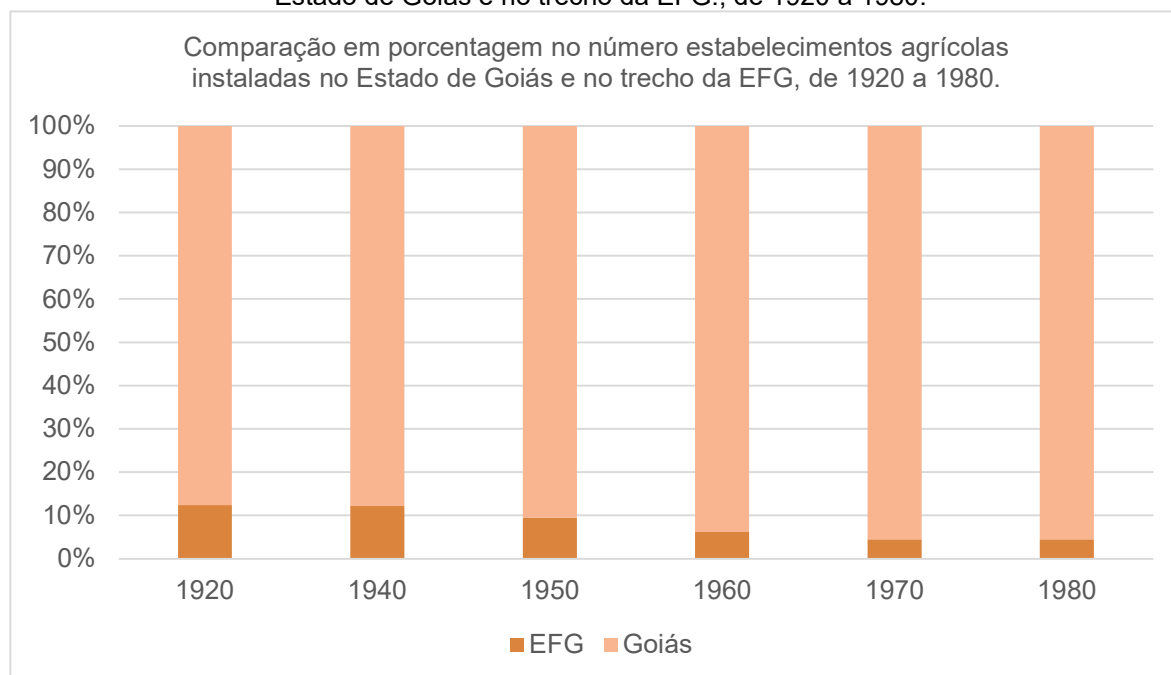
Fonte: Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1920), Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio (1920), Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1940, 1950, 1960, 1970, 1980).

Gráfico 9: Crescimento do número de estabelecimentos agrícolas entre 1920 e 1980 no Estado de Goiás.



Fonte: Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1920), Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio (1920), Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1940, 1950, 1960, 1970, 1980).

Gráfico 10: Comparação em porcentagem no número de estabelecimentos agrícolas instaladas no Estado de Goiás e no trecho da EFG., de 1920 a 1980.



Fonte: Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1920), Ministério da Agricultura, Indústria e Commercio (1920), Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1940, 1950, 1960, 1970, 1980).

Em síntese, esses dados revelam que a introdução dos trilhos no estado de Goiás acelerou o processo de modernização das cidades influenciadas por tal infraestrutura, mantendo as mesmas relevantes no cenário econômico do estado, expandindo os indicadores industriais e agropecuários até meados da década de 1950. Com a redução das distâncias, a linha também contribuiu para o aumento populacional do estado, ocupando expressivamente a região servida pelos trilhos. Fato é que aquele território isolado, passou a ser servido por uma estrada conectada diretamente ao porto de Santos (SP), se transformando numa área de potencial desenvolvimento e melhoria de vida para vários migrantes que se estabeleceram na região.

O aumento desses indicadores impactou diretamente nos processos de urbanização. Cidades cresceram, estações incentivaram a formação de povoados, distritos se emanciparam, mas especialmente esses núcleos foram transformados urbanisticamente e arquitetonicamente. O contato com o novo, a apropriação de práticas construtivas e saberes ainda inexploradas, estilos e paradigmas que expressavam a modernidade, tudo isso alterou traçados e o estilo das cidades ao longo da via férrea.

3.1. Onde nasce uma estação, cria-se uma cidade

Na esteira da ferrovia foram deixadas marcas de um grande processo de transformação, não apenas atrelado ao discurso da modernidade enquanto sinônimo de progresso, que impacta diretamente na ordem econômica, mas também espacial e ideológica, alterando aspectos da vida social, política e cultural da região por onde os trilhos passaram e as estações foram implantadas.

Goiás despertou-se do isolamento geográfico com sede de urbanidade, deixando para trás uma produção de subsistência. Essa transição representou não apenas a superação do modelo de sociedade, mas também representou a inserção do estado em um contexto mais amplo de modernidade e desenvolvimento.

Diante do exposto, se nos primeiros séculos de existência do estado (Capitania e Província) de Goiás observou-se um lento avanço na ocupação do território com formações urbanas. Na primeira metade do século XX, com a chegada da E.F.G. esse movimento se intensificou resultando num intenso processo de formação de novos povoamentos, da criação de novos núcleos urbanos, da emancipação de vilas, distritos e municípios – tendo em vista seu desenvolvimento –, e a expansão de cidades existentes. Lugares que atraíram ondas de migrantes e imigrantes à procura de frentes pioneiras de desenvolvimento no país (Ferreira, 1999; Campos Júnior, 2014; Castilho, 2014).

Dinâmica que pode ser observada no **Gráfico 11**, o qual destaca as cidades existentes antes da chegada E.F.G., como Ipameri, Catalão, Bonfim (atual Silvânia) e Anápolis, que vivenciaram um momento de crescimento exponencial com a chegada dos trilhos, consolidando-se como expressivos centros comerciais, substituindo as cidades do Triângulo Mineiro no controle comercial na região (Nunes, 1996, *apud* Ferreira, 1999, p.61).

Além das cidades existentes, vários núcleos urbanos se emanciparam, passando de distritos a municípios ou distritos-sedes. Casos ocorridos a partir da instalação das estações ferroviárias, tais como: Anhanguera, Cumari, Goiandira, Urutaí, Ouvidor, Pires do Rio, Vianópolis, Leopoldo de Bulhões, Bonfinópolis e Senador Canedo, evidenciando o impacto estrutural e territorial promovido pela ferrovia.

Por fim, não menos importante, as estações que se tornaram distritos subordinados a municípios emancipados, sendo eles: a Estação Egerineu Teixeira –

atual distrito de Orizona – e Caraíba – atual distrito de Vianópolis.

Gráfico 11: Classificação dos núcleos urbanos conforme transformação administrativa antes e após a chegada da EFG.

Cidades existentes antes da E.F.G. [consolidação]		
Estações / Cidades existentes	(1) Denominações Antigas / (2) Processo Gênese dos povoados	Histórico administrativo
Ipameri	(1) Povoado Resfriado / Entre Rios / Ipamery; (2) Povoado;	<ul style="list-style-type: none"> 1845: Freguesia Entre Rios – Lei Provincial n.2 de 31.07.1845; 1858: Vila Entre Rios – Resolução Provincial n.17 de 28.07.1858; 1880: Cidades Entre Rios – Lei Provincial n.625 de 15.04.1880; 1904: Denominado Ipameri – Lei Estadual n.42 de 26.03.1904; 1913: Inauguração da Estação; Constituído de 3 distritos: Ipameri, Cavalheiro e Domiciano Ribeiro.
Catalão	(1) Povoado Pires Belo / Olhos d'Água / Vila Catalão; (2) Ponto de pouso e passagem; Estação ferroviária;	<ul style="list-style-type: none"> 1833: Vila Catalão – Resolução do Conselho do Governo, em 01.04.1833; 1835: Freguesia denominada Catalão – Lei Provincial n.19 de 31.07.1835; 1859: Cidade – Lei Provincial n.7 de 20.08.1859; 1913: Inauguração da Estação; Constituído de dois distritos: Catalão e Santo Antônio do Rio Verde;
Silvânia	(1) Bonfim; (2) Povoado;	<ul style="list-style-type: none"> 1833: Distrito – Decreto n.43 de 29.08.1833; 1833: Vila – Decreto n.5 de 18.06.1833; 1857: Cidade – Lei Provincial n.2 de 05.10.1857; 1930: Inauguração da Estação; 1943: Denominado Silvânia – Decreto-Lei Estadual n.8.305 de 31.12.1943; Constituído de distrito sede;
Anápolis	(1) Vila Santana das Antas;	<ul style="list-style-type: none"> 1873: Distrito denominado de Santana de Campos Ricos – Lei Provincial n.514 de 06.06.1873; 1887: Vila denominada Santana das Antas – Lei Provincial n.811 de 15.09.1887; 1907: Cidade denominada Anápolis – Lei Estadual n.320 de 31.07.1907; Constituído de 5 distritos: Anápolis, Goialândia, Interlândia, Joanópolis e Souzaânia; 1935: Inauguração da Estação;
Núcleos urbanos (cidades/municípios/distritos) formados após a implantação da EFG [fundação]		
Estações / Cidades existentes	(1) Denominações Antigas / (2) Processo Gênese dos povoados	Histórico administrativo
Anhanguera	(1) Sesmaria de Campo Limpo; (1) Estação ferroviária;	<ul style="list-style-type: none"> 1911: Inauguração da Estação; 1948: Distrito de Cumari – Lei Municipal n.15 de 11.12.1948;

		<ul style="list-style-type: none"> 1953: Município – Lei Estadual n.857 de 05.11.1953;
Goiandira	(2) Km 91; Goyandira; (3) Estação ferroviária;	<ul style="list-style-type: none"> 1913: Inauguração da Estação; 1915: Distrito de Catalão – Lei Municipal n.39 de 25.01.1915; 1931: Município – Decreto Estadual n.799 de 06.03.1931; Constituído de distrito sede;
Cumari	(1) Povoado de Samambaia / Cumary; (1) Tropeiros / Estação ferroviária;	<ul style="list-style-type: none"> 1913: Inauguração da Estação; 1927: Distrito de Catalão – Lei Municipal n.76 de 24.09.1927; 1931: Distrito de Goiandira – Lei Municipal n.799 de 06.03.1931; 1947: Município – Lei n.38 de 10.12.1947;
Urutaí	(1) Urutahy / Urutahí; (2) Estação;	<ul style="list-style-type: none"> 1914: Inauguração da Estação; 1951: Distrito de Ipameri – Lei Municipal n.100 de 22.10.1917; 1947: Município – Lei Estadual n.45 de 15.12.1947; Constituído de distrito sede;
Pires do Rio	(3) - (2) Estação ferroviária;	<ul style="list-style-type: none"> 1922: Inauguração da Estação; 1924: Distrito – Lei Municipal n.66 de 23.08.1924; 1930: Município – Lei Estadual n.9 de 07.07.1930; 1934: Rebaixado à Distrito – Decreto-Lei n.5200 de 08.12.1934; 1938: Município – Decreto-Lei n.557 de 03.03.1938; Constituído de distrito sede;
Ouvidor	(1) - (4) Estação ferroviária;	<ul style="list-style-type: none"> 1922: Inauguração da Estação; 1948: Distrito de Catalão – Lei Municipal n.24 de 19.12.1948; 1953: Município denominado Ouvidor – Lei Estadual n.824, de 19.10.1953; Constituído de distrito sede;
Vianópolis	(1) Tavares; (2) Estação ferroviária;	<ul style="list-style-type: none"> 1924: Inauguração da Estação; 1927: Distrito de Bonfim – Lei Municipal n.121 de 16.05.1927; 1948: Município – Lei Estadual n.115 de 19.08.1948; Constituído de 2 distritos: Vianópolis e Caraíba;
Leopoldo de Bulhões	(1) Povoado de Pindaibinha; (2) Estação ferroviária;	<ul style="list-style-type: none"> 1931: Inauguração da Estação; 1931: Distrito – Decreto Municipal n.66 de 08.12.1931; 1948: Município – Lei Estadual n.127 de 21.09.1948; Constituído de distrito sede;
Senador Canedo	(1) - (2) Estação ferroviária;	<ul style="list-style-type: none"> 1950: Inauguração da Estação; 1953: Distrito de Goiânia – Lei Municipal n.239 de 31.03.1953; 1988: Município – Lei Estadual n.10.435 de 09.01.1988; suspensa pela Medida Cautelar n.1.574 de 15.07.1988; 1989: Distrito sede 01.06.1989; Constituído de distrito sede;
Bonfinópolis	(1) - (2) Estação;	<ul style="list-style-type: none"> 1950: Inauguração da Estação;

		<ul style="list-style-type: none"> 1958: Distrito de Leopoldo de Bulhões – Lei Municipal n.104 de 16.10.1958; 1987: Município – Lei Estadual n.10.408 de 30.12.1987; Constituído de distrito sede;
Núcleos urbanos que se tornaram distrito		
Estações	Denominações antigas	Histórico administrativo
Egerineu Teixeira	Ubatan; Uratã;	<ul style="list-style-type: none"> 1923: Inauguração da Estação; 1937: Distrito de Orizona denominado Ubatã; Atual Distrito de Orizona;
Caraíba	Carayba	<ul style="list-style-type: none"> 1923: Inauguração da Estação; 1968: Distrito de Vianópolis – Lei Estadual n.7.174 de 05.11.1968; 1969: Extinto o distrito de Caraíba – Lei Complementar n.46 de 07.02.1969; 1976: Distrito de Vianópolis – Lei Estadual n.8.111 de 14.05.1976;
Estações em áreas urbanas ou rurais de municípios existentes		
Estações		Pertencente a:
Eng. Veríssimo		<ul style="list-style-type: none"> 1913: Inauguração da Estação; Área rural de Cumari
Eng. Raul Gonçalves		<ul style="list-style-type: none"> 1913: Inauguração da Estação; Área rural de Ipameri
Inajá		<ul style="list-style-type: none"> 1914: Inauguração da Estação; Área rural de Ipameri
Roncador		<ul style="list-style-type: none"> 1914: Inauguração da Estação; Área rural de Urutaí
Eng. Balduino		<ul style="list-style-type: none"> 1922: Inauguração da Estação; Área rural de Orizona
Ponte Funda		<ul style="list-style-type: none"> 1924: Inauguração da Estação; Povoado de Vianópolis
Eng. Valente		<ul style="list-style-type: none"> 1935: Inauguração da Estação; Povoado de Anápolis
Eng.Castilho		<ul style="list-style-type: none"> 1935: Inauguração da Estação; Área urbana de Anápolis
Coronel Pirineus		<ul style="list-style-type: none"> 1945: Inauguração da Estação; Área rural de Goiandira
Jarina		<ul style="list-style-type: none"> 1950: Inauguração da Estação; Área rural de Leopoldo de Bulhões
Mestre Nogueira		<ul style="list-style-type: none"> 1950: Inauguração da Estação; Área rural de Leopoldo de Bulhões
Senador Paranhos		<ul style="list-style-type: none"> 1950: Inauguração da Estação; Área rural de Bonfinópolis
Honestino Guimarães		<ul style="list-style-type: none"> 1950: Inauguração da Estação; Área rural de Bela Vista de Goiás
Eng. Nunes Galvão		<ul style="list-style-type: none"> 1950: Inauguração da Estação; Área urbana de Senador Canedo
Santa Marta		<ul style="list-style-type: none"> 1950: Inauguração da Estação; Área urbana de Goiânia
General Curado		<ul style="list-style-type: none"> 1951: Inauguração da Estação; Área urbana de Anápolis
Juruna		Desconhecido
Padre Silvino		Desconhecido

Fonte: Revista Ferroviária – Suplemento da Revista Ferroviária e Anuário da Revista Ferroviário 1945, 1956, 1960, 1976, 1978, Portal Viação Centro Oeste, Portal Estações Ferroviárias, Ministério da Viação e Obras Públicas 1909 a 1927. Organização: Autora, 2021/2022/2024.

3.2. Cidades pela E.F.G. [consolidação]:

i. Ipameri [Entre Rios]:

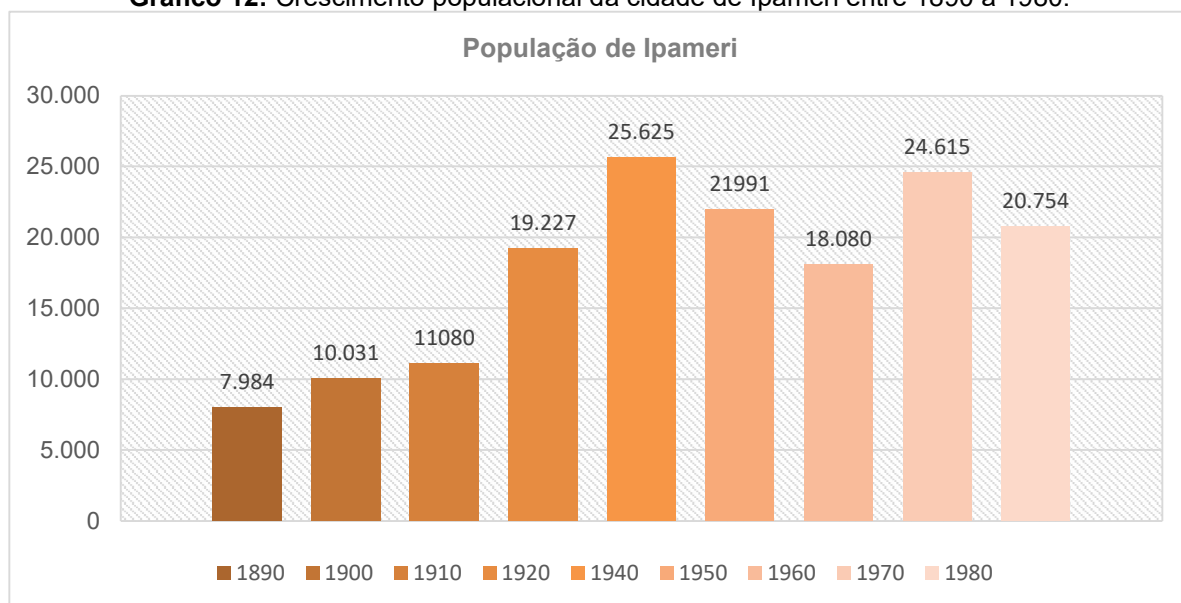
Os trilhos da Estrada de Ferro Goiás chegaram à cidade de Ipameri (GO) em 1913, trazendo consigo o tão almejado desenvolvimento econômico e impulsionando o processo de urbanização. O município, que passou a ser denominado Ipameri em 1904, teve sua trajetória administrativa iniciada como Freguesia de Entre Rios em 1845, elevando-se à Vila Entre Rios em 1858, até alcançar sua emancipação em 1880, quando foi oficialmente nomeado Entre Rios.

Contudo, segundo Brandão *et al.* (2019), a origem de Ipameri não pode ser verificada com exatidão. Alguns memorialistas locais alegam que o seu aparecimento ocorreu em função do agrupamento de homens por volta de 1816 dedicados ao criatório de gado. Outros, associam a origem ao fazendeiro Francisco José Dutra, proprietário de grande parte das terras onde hoje é área urbana da cidade, que picado por uma cobra doou as terras para criação do município. Entre mitos e incertezas, fato é que Ipameri, localizada à margem esquerda do Ribeirão Vai-vem, afluente do Veríssimo, se originou partir do aglomerado do Arraial do Vai-vem ainda em 1816.

Num primeiro momento, a comunidade pequena, agrária e pastoril permaneceu assim até a primeira década do século XX, com vida pacata. A transformação chegou com os trilhos e a inauguração da estação em 1913, quando o tempo passou a ser contado pelo dinamismo do vai-e-vem dos trens, colocando a cidade em evidência e atraindo um contingente populacional significativo, principalmente de paulistas e mineiros interessados na criação de gado e na agricultura (Ferreira, 2004).

Entre 1900 e 1920 é possível observar (**Gráfico 12**) um aumento populacional de 42%, passando de 10.031 para 19.227 habitantes. O ritmo de crescimento nas duas décadas seguintes, entre 1920 e 1940, continuou havendo um aumento de 25% da população passando de 19.227 para 25.625 habitantes, quando começou o processo de desaceleração, coincidindo com as mudanças da linha.

Gráfico 12: Crescimento populacional da cidade de Ipameri entre 1890 a 1980.



Fonte: Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1898, 1905), Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1940, 1950, 1960, 1970, 1980).

Uma pequena parte dessa população veio de longe, eram estrangeiros que vinham da Europa e Oriente Médio, de países como Espanha, Síria, Líbano, Alemanha, Portugal, Itália e outros. Segundo Brandão (2005), em 1920, Ipameri contava com 300 estrangeiros, que vieram trabalhar na companhia construtora da E.F.G., mão-de-obra qualificada na época. Com o tempo, ficavam nas terras e dedicavam-se às atividades dos setores secundários e terciários, às charqueadas¹⁵⁵, às fábricas de banhas e às grandes máquinas de beneficiamento de arroz, comércio varejista e ambulantes.

Para aquelas pessoas que passavam, o Estado tratava logo de criar medidas para que elas ficassem,

[...] acenar aos trabalhadores com a doação dessas terras, ou venda por preços nórdicos, criar prêmios para os maiores plantadores de produtos destinados à indústria, isentar de impostos os fazendeiros que localizarem imigrantes em suas propriedades, tornar excessivo os impostos sobre os terrenos não cultivados, bater-se pela cultura de algodão em alta escala e favorecer a industriais que se propunham a montar estabelecimentos têxteis no Estado não lhes cobrando impostos por uma dezena de anos (Jornal Ypameri, 1927 *apud* Brandão, 2005, p.34);

O desenvolvimento acompanhou a linha que além de atrair imigrantes e migrantes para a região, também trouxe novos empreendimentos comerciais,

¹⁵⁵ Charqueada é o local destinado ao abatimento de bois e à preparação de charque.

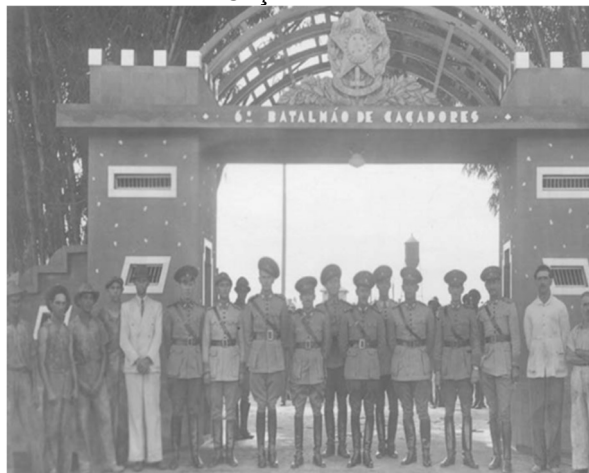
industriais e bancários para a cidade, como os descritos por Neves (2003),

As indústrias e comércio renomados: fábricas de calçados a Santa Cruz e a Santa Cecília, dos Leyser e do Bevignatti, as do Augusto Diogo e do Lino Galli. As Charqueadas dos Santinoni e dos Leyser. As fábricas de manteiga dos Daher e dos Edreira, o curtume dos Bonach, os Valle e os Malshitz das serrarias e madeiras, os Genaro e sua Fábrica de Móveis Cruzeiro; os ladrilhos coloridos do seu Habib Mussi. As olarias dos Troncha e dos Rabelo; as construções do Zé Rocha, os projetos do Waldemar Ceva e o inseparável Carlos Mesack das jóias e relógios. A Empresa de Força e Luz dos Irmãos Vaz Lopes. Diversas máquinas de beneficiar arroz, café e feijão: do Zé David Cosac, do Henrique Neves, do Barbahan, dos Afiune e a dos Roque, Edreira & Cia. com a sua Casa Bancária, 1º banco particular local, são todas elas empresas representativas da Ipameri, de então Neves. (2003, *apud* Brandão, 2005, p.60).

Durante os primeiros anos da ferrovia, diversas inaugurações (**Figuras 55 a 60**) marcaram o progresso da cidade segundo Brandão (2005; 2019). Em 1913, foi inaugurada a primeira usina hidrelétrica de Goiás, dois meses antes da estação ferroviária. Em 1914, chegaram o primeiro automóvel e o serviço público de telefones. Nos anos seguintes, destacaram-se a instalação do primeiro cinema (1915), a primeira charqueada (1916), o jornal *O Pivô* (1917), a loja maçônica Paz e Amor (1918) e a primeira equipe de futebol: a União Esportiva Ipamerina (1919).

E assim se seguiu durante a década de 1920 até 1940. Em 1921 foi instalada a primeira Agência do Banco do Brasil em Goiás; em 1922, o 6º Batalhão de Caçadores é transferido para a cidade; em 1923, é inaugurado o jardim e o coreto da Praça da Liberdade; em 1927, o Colégio Olavo Bilac; em 1927, a Casa de Saúde Santa Terezinha; em 1928, o Grêmio Espírita Paz e Fraternidade; em 1929, é fundado o primeiro grupo escolar de Ipameri (Brandão, 2005). Escolas que deram origem a outras como o Ginásio Municipal em 1933 e o Colégio e Escola Normal Nossa Senhora Aparecida, em 1936 (Brandão, 2005; 2019).

Figura 55: Portão de entrada do 6º Batalhão de Caçadores.



Fonte: Acervo da Biblioteca Municipal João Veiga *apud* Brandão (2005).

Figura 56: Coreto, inaugurado em 1923, na Praça da Liberdade, foto de 1939.



Fonte: Acervo da Biblioteca Municipal João Veiga *apud* Brandão (2005).

Figura 57: Cineestrela, s/d.



Fonte: Portal Ipameri (2024).

Figura 58: Batalhão de Caçadores, s/d.



Fonte: Portal Ipameri (2024).

Figura 59: Banco do Brasil em Ipameri, s/d.



Fonte: Portal Ipameri (2024).

Figura 60: Postes de energia nas ruas de Ipameri, s/d.



Fonte: Portal Ipameri (2024).

Paralelamente, a indústria foi se desenvolvendo e crescendo, com o surgimento das charqueadas e fábricas que diversificavam o aproveitamento de produtos de origem animal. Como observado pela revista *A Informação Goyana* (1919),

[...] com a montagem de xarqueadas nos municípios de Catalão e Ipameri vae a indústria pecuária tomando notável incremento em Goyaz. Novas industrias dela derivadas vão surgindo cada dia. A principio era apenas o xarque; depois a banha, o toucinho e a carne de porco; agora já se aproveitam ossos, chifres e cabelos dos bovinos, e dos suínos as pelles que vão tendo grande procura para a fabrica de arreios, calçados e outros artigos manufacturas. (*A Informação Goyana*, 1919, p.61).

Enquanto o número populacional, de comércios e indústrias cresciam, surgia a necessidade de se pensar num projeto de desenvolvimento para a cidade. Na esteira da ferrovia, atrelado ao discurso de modernidade, o progresso alcançou a escala do urbano e, respectivamente, o planejamento da cidade.

Com a ferrovia em funcionamento criou-se uma perspectiva de embelezamento da cidade, promovendo assim, uma transformação para que os residentes e visitantes pudessem sentir a beleza e exuberância de Ipameri, com praças, novos sistemas construtivos, emplacamento das casas, ruas e demais logradouros públicos, abertura de avenidas e ruas conectando o centro da cidade à estação ferroviária, entre outras. Além da construção de uma rede de esgotos, um sistema de energia elétrica e iluminação pública, assim como telefone, o telégrafo e o cinema (Borges, 1990; Guedes, 2004)

Para isso, a ferrovia trazia os materiais necessários para a realização desses avanços, as novidades vinham de trem, nas revistas e jornais, inspiradas nas transformações de São Paulo. Gradativamente, as velhas construções foram substituídas pelas novas, em alvenaria e tijolo, que ocupavam os vazios na cidade, criando novos loteamentos e implantando os serviços urbanos necessários.

A grande mudança no urbano se fez com a instalação do pátio (**Figura 61**) e estação da E.F.G. (**Figura 62 a 64**), localizado no lado oeste da cidade, entre o Ribeirão Vai-vem e o centro da cidade. Para perder o aspecto de atraso, uma avenida foi aberta ligando o centro da cidade à estação da Estrada de Ferro Goiás, conhecida como Avenida Eugênio Jardim e uma ponte para fazer a ligação. Com isso, proibiu-se a passagem de carros de boi, carroças e carroções pela avenida, deixando livre a estação por onde chegava as pessoas de outras regiões (Brandão, 2005). Paralelamente, as ruas existentes foram alargadas formando quadras delineadas,

conformando a região central da cidade, com quadras bem regulares, vias largas e calçamentos.

Figura 61: Vista área da cidade de Ipameri, a esquerda o pátio da EFG.



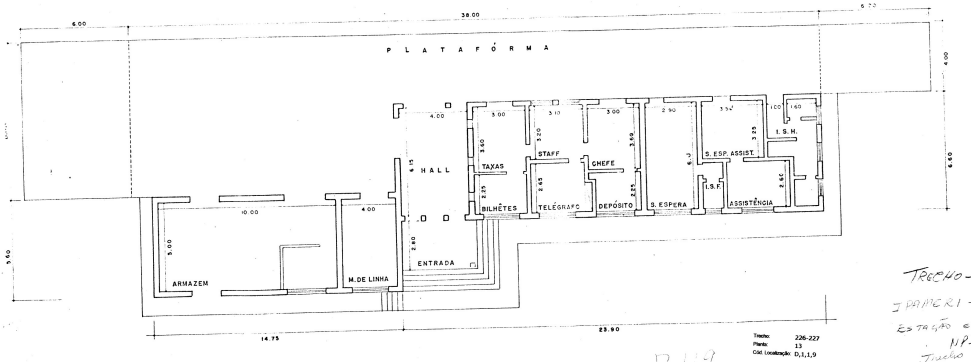
Fonte: Enciclopédia dos Municípios, 2024.

Figura 62: Pátio da Estação de Ipameri.



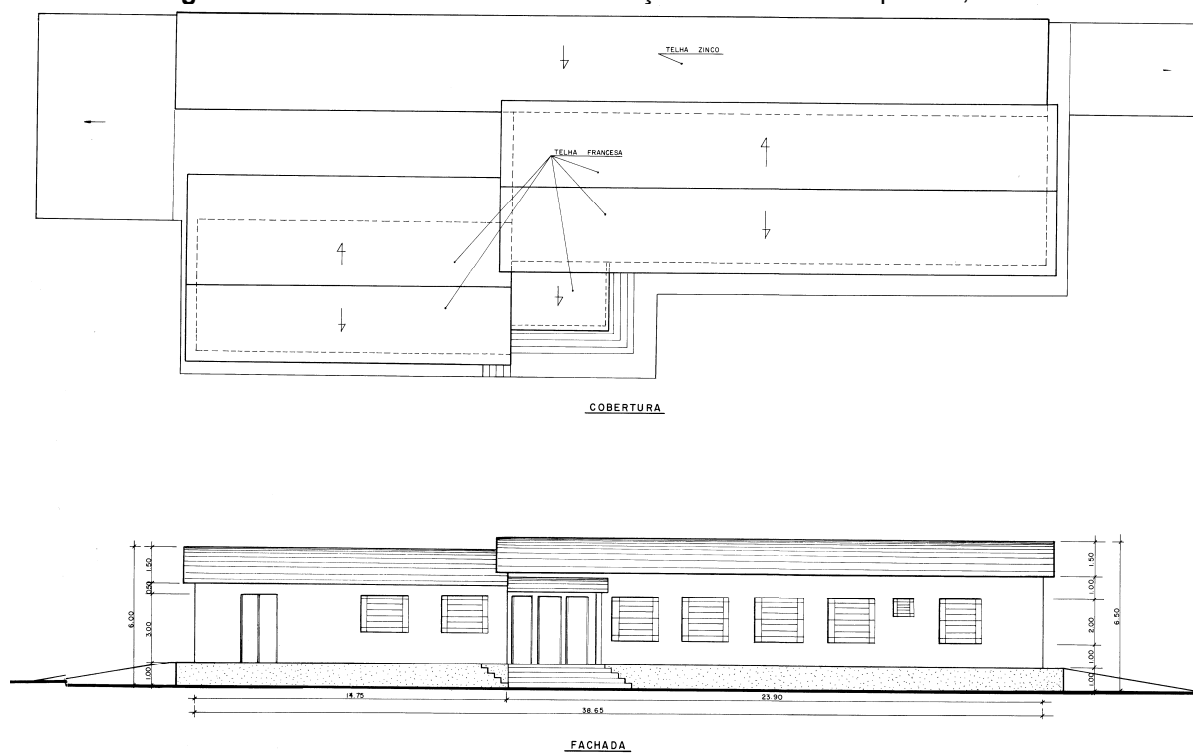
Fonte: DNIT, 2024.

Figura 63: Planta da Estação e Armazém de Ipameri, 1963.



Fonte: DNIT, 2024.

Figura 64: Fachada e Cobertura da Estação e Armazém de Ipameri, 1963.



Fonte: DNIT, 2024.

A cidade ficou assim dividida, do lado oeste o pátio da Estrada de Ferro Goiás (**Figura 67**), que apesar de pequeno, contava com a antiga estação (**Figura 65**) - demolida logo nos primeiros anos – a nova estação (**Figura 66**), os armazéns de grãos, a central telegráfica, o posto de revista e uma caixa d'água. Não havia em Ipameri casas para ferroviários. Um conjunto de edificações (figura 56, caracterizada pelo uso de alvenaria de tijolos, com telhados em telha francesa com acentuada inclinação, apoiados em estruturas de madeira, esquadrias em madeira e vidro, abrindo para fora.

Figura 65: Carros de bois junto à antiga estação de Ipameri, 1915.



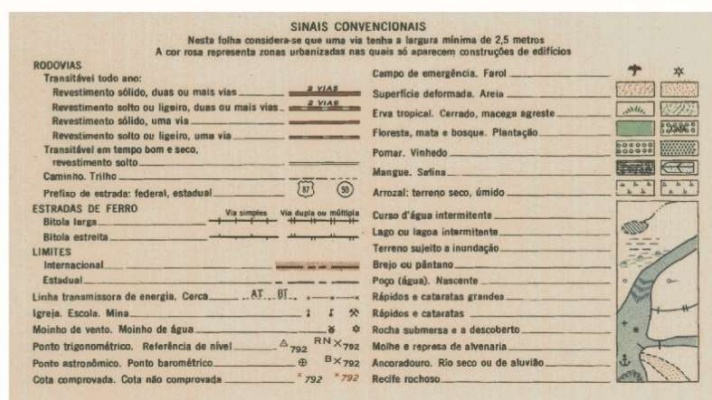
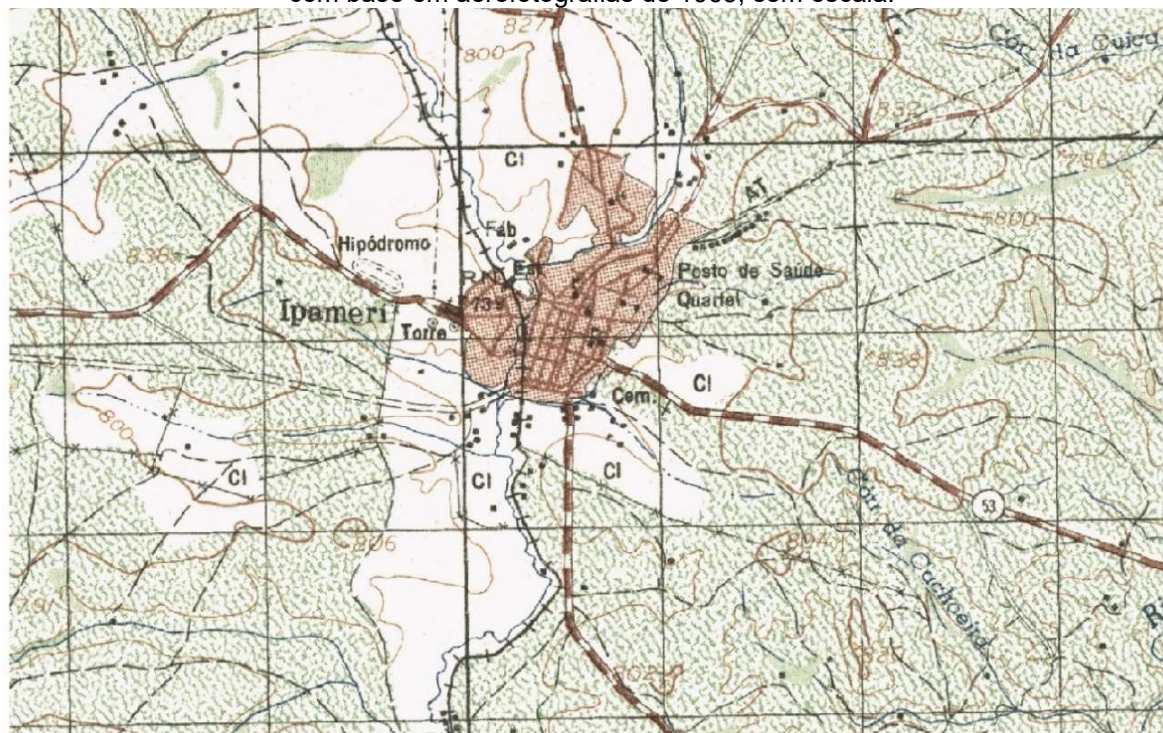
Fonte: DNIT, 2024.

Figura 66: Nova estação de Ipameri, antes da reforma, s/d.



Fonte: Portal Estações Ferroviárias, 2024.

Figura 67: Desenho da cidade de Ipameri feito pelo Diretoria de Serviços Geográficos em 1973, com base em aerofotografias de 1965, sem escala.



Goiás - Ipameri

Desenho da Diretoria de Serviço Geográfico - Brasil. Fotografias áreas de 1965 do AST-10/USAF. Apoio básico e apoio suplementar em 1972. Restituição fotogramétrica executada em 1973.

Fonte: Banco de Dados Geográficos do Exército Brasileiro (BDGEx). Organização: Autora, 2024.

Gradativamente a cidade foi se transformando, abrindo novas ruas, avenidas, praças e, sobretudo, construindo novas edificações inspiradas na arquitetura ferroviária, que se fez presente nas construções comerciais, nos grandes galpões – chamados de chalés e nas habitações populares. Criou-se assim um estilo, segundo Ferreira (2004), marcado pelo telhado recortado (**Figuras 68 e 69**), pelo uso da telha francesa com grande inclinação, quase sempre interrompido na frente como uma empena frontal. Nas residências eram comum o alpendre com jardim frontal ou lateral, típicos das casas de operários.

Figura 68: Residência em Ipameri.



Fonte: Zoroastro Artiaga, 1951.

Figura 69: Igreja Matriz do Divino Espírito Santo do Vai-Vem, 1930.



Fonte: Secretaria de Cultura de Ipameri, Portal Ipameri (2024).

Como afirma Neto (2022), um período marcado pela renovação no modo de fazer as novas edificações, associado ao discurso da modernidade e a influência nesse primeiro momento daquilo que era trazido pela ferrovia. Sem seguir estilos arquitetônicos puros, ou regras rígidas de composição, as a sobreposição do que era antes – colonial – para a mudança. Sendo assim, em Ipameri, durante essas primeiras décadas surgiram muitas edificações ecléticas, algumas geométricas buscando o art déco, o protomodernismo entre outros estilos.

Ainda nas mudanças advindas do progresso, criou-se em Ipameri o Regulamento Municipal de Higiene, retirando os açougues da Rua Marechal Floriano Peixoto, evitando assim a saturação do ambiente com miasmas da criação, matança e venda de carnes, principalmente a suína. Evidencia-se, com isso, uma campanha de saneamento contra a permanência desse tipo de comércio dentro do perímetro urbano da cidade, pois esses poderiam causar o desenvolvimento e conservação de germes patológicos, causadores de várias moléstias. Praças públicas com desenho *beaux-arts* (simetria) foram criadas bem como a instalação de postes de iluminação pública e o obelisco (**Figuras 70 a 72**).

Figura 70: Praça da Liberdade, vista do Coreto (década de 1920), 1944.



Fonte: Portal Ipameri (2024).

Figura 71: Vista da via retificada de Ipameri, s/d.



Fonte: Portal Ipameri (2024).

Figura 72: Vista da Praça da Liberdade e o obelisco, 1923.



Fonte: O Cruzeiro, 1923.

Contudo, se a ferrovia trouxe o apogeu da transformação para Ipameri nas décadas de 1910 a 1950, a partir dos anos 1960, a cidade vivenciou um processo inverso, com o fechamento das casas comerciais, bancárias, a mudança de várias famílias para cidades próximas, principalmente em função da construção da BR-153 (que conecta o estado de Goiás as cidades do triângulo mineiro e segue sentido São Paulo e o Sul do país, além de conectar Goiânia, Anápolis e Brasília).

Logo, a cidade foi se esvaziando (ver Gráfico 12), reduzindo a população e deixando para trás o período de prosperidade que chegou com o trem. Analisando o crescimento da cidade (**Figuras 73 a 75**), a mancha urbana se expandiu consolidando as áreas após o eixo da linha férrea e o Ribeirão Vai-vem, ocupando a região central, até a década de 1970, inclusive áreas adjacentes ao pátio da ferrovia. Nas duas décadas seguintes, expandiu-se o território em todos os sentidos, ocupando os espaços entre os recursos hídricos. Por fim, a linha férrea foi deslocada¹⁵⁶ mais a leste, desativando completamente o antigo percurso (**Figura 75**).

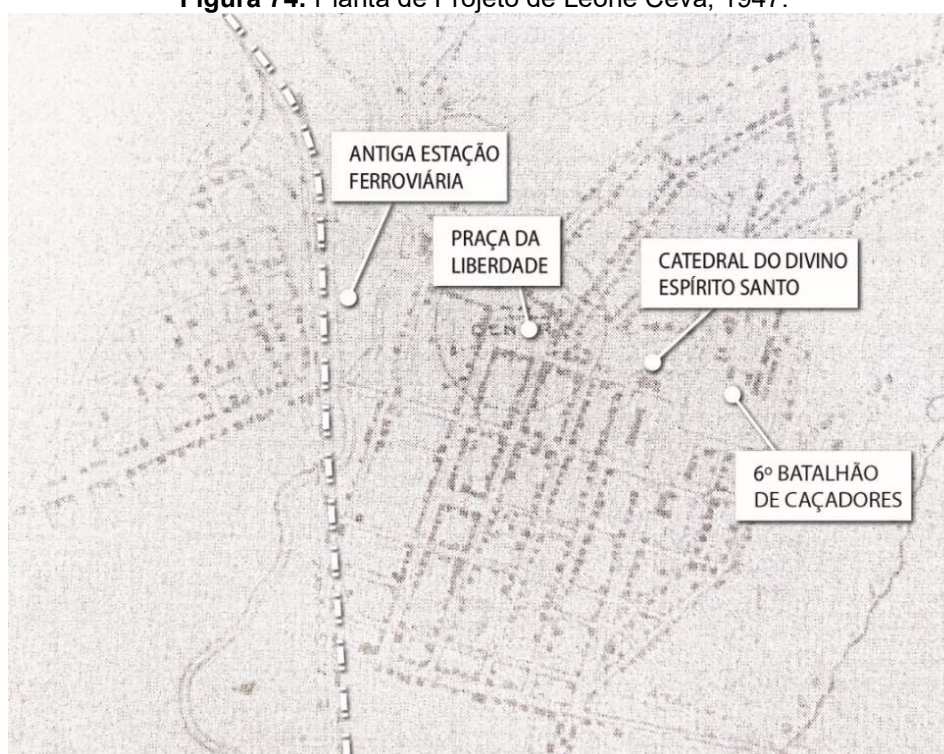
¹⁵⁶ Não é possível saber com exatidão a data de deslocamento, mas analisando as imagens da plataforma *Google Earth*, é possível estimar entre os anos de concessão, de 1997 até 2002.

Figura 73: Vista área da cidade de Ipameri.



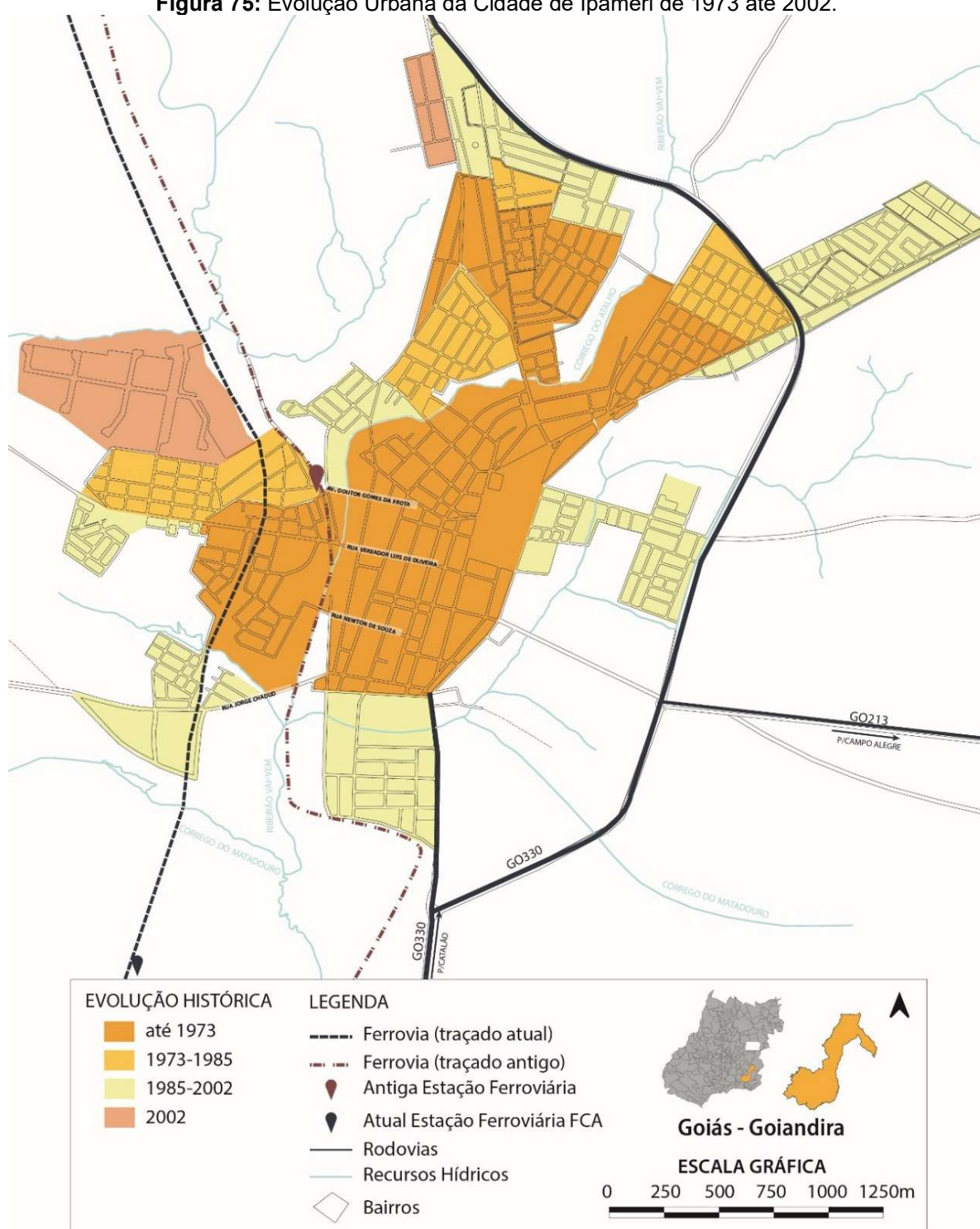
Fonte: Guedes, 2004.

Figura 74: Planta de Projeto de Leone Ceva, 1947.



Fonte: Guedes, 2004.

Figura 75: Evolução Urbana da Cidade de Ipameri de 1973 até 2002.



Fonte: Banco de Dados Geográficos do Exército Brasileiro (BDGEx), Bueno (2006, 2007); Base Cartográfica CELG, 2004. Organização: Autora, 2024.

ii. Catalão

A cidade de Catalão tem suas origens datadas de 1722, quando a comitiva do bandeirante Bartolomeu Bueno da Silva, conhecido como “Anhanguera”, chegou à região em busca de minas de ouro (IBGE, 2015, Beserra *et al.*, 2022). Entre os integrantes dessa expedição destacava-se Frei Antônio, espanhol oriundo da Catalunha, conhecido como “o Catalão”. Frei e seus companheiros decidiram estabelecer um ponto de pouso na Fazenda dos Casados, localizada às margens do Córrego do Almoço, lugar com solo de qualidade e clima ameno, que se transformou em ponto de reabastecimento da comitiva e que deu origem ao povoado que, em 1828, já contava com cinco casas de telha e vinte ranchos de capim (Beserra *et al.*, 2022).

Em 1833, o pequeno povoado foi elevado da categoria de arraial para vila, separando-se juridicamente da Comarca de Santa Cruz. Em 1859, a cidade foi legalmente constituída, sem muitas perspectivas de crescimento devido ao isolamento geográfico e as limitações nos meios de transporte e comunicação da época. A busca por integrar ao território nacional e goiano, foi desde sempre um objetivo, com tentativas fracassadas de implantar uma ferrovia ainda em 1873 e 1890 (Campos Junior, 2015).

O fim do isolamento só chegou em 1906, com a autorização para a construção do trecho ferroviário que passaria por Catalão. A construção dos trilhos em solo goiano se iniciou em 1911 e alcançou Catalão em 1913, inaugurando no mesmo ano a estação, que atualmente funciona o Museu Municipal Cornélio Ramos (Chaul, 2011).

A chegada de E.F.G. não apenas integrou Catalão ao sistema regional e nacional de transporte, mas também impulsionou significativamente o processo de urbanização e desenvolvimento econômico. Antes da ferrovia, *segundo A informação Goyana* (1917), Catalão possuía em 1902 uma ampla produção agrícola (**Figura 76**), sendo que os seus principais centros importadores de cereais e outros produtos eram Araguari e São Pedro da Uberabinha em Minas Gerais. Para o estado de São Paulo exportava banha, toucinho, manteiga e charque, este destinado ao porto de Santos. A tendência das relações comerciais com São Paulo e Minas era aumentar a partir do desenvolvimento das técnicas de plantio e com a dinamização dos transportes. Já no ano de 1917 podemos observar que,

[...]este populoso e próspero município do Sul do Estado cultiva café, cana-de-açúcar, fumo, milho, mandioca, arroz, vinhas e fabrica vinho, aguardente, farinhas de milho e de mandioca, queijos, manteiga, banha e charques. Possui charqueadas, engenhos de beneficiar arroz e uma colônia de 30 famílias de portugueses que se dedicam à cultura da vinha e do cafeeiro, cuja colheita excede 2.000 arrobas (A Informação Goyana, 1917, p.4).

Figura 76: Vista de Catalão, comissão exploradora do Planalto Central (1892-1894).



Fonte: H. Morize, 1894.

Grande parte dos produtos exportados eram *in natura*, como couros e carnes, que passaram posteriormente a ser processados para exportação, consolidando um papel importante da cidade na indústria goiana (A informação Goyana, 1919).

De acordo com Borges (1990), a chegada do trem à cidade representou um marco decisivo, estimulando a migração de estrangeiros, além de trabalhadores vindos de São Paulo e Minas Gerais. Inicialmente recrutados para atuar na construção da ferrovia, muitos desses profissionais qualificados optaram por permanecer na região em busca de novas oportunidades. Sua permanência contribuiu significativamente para o desenvolvimento local, sendo responsáveis pela fundação das primeiras indústrias da cidade e pela criação de um ambiente favorável ao empreendedorismo e ao crescimento econômico.

Em 1916, a primeira charqueada foi estabelecida pela firma Dante Galassi & Cia (Chaud, 2000 *apud* Campos Junior, 2017). Em 1936, segundo Campos Junior (2017), a cidade contava com dois curtumes, um frigorífico, um matadouro e duas charqueadas, reforçando a sua importância e rápida transformação econômica em função da ferrovia, que passou a produzir mais. Segundo relato,

[...] foram produzidos: 201.620 quilos de chifres e ossos, 5.325 quilos de couros salgados, 17.270 quilos de línguas, 33.000 quilos de queijos, 205.000 quilos de sebo, 159.000 quilos de sola e impressionantes 1.020.000 quilos de charques (Campos Junior, 2017, p.119)

e exportar mais a cada ano,

[...] no ano de 1935, perante a agência fiscal do estado junto à estação da Estrada de Ferro “Goiás”, foram exportados 972.182 quilos de charque, 187.797 quilos de chifres e de ossos, 270.567 quilos de sebo, 15.607 quilos de língua de gado, 14.360 quilos de manteiga, 5.124 quilos de queijo e 5.014 quilos de couros salgados de gado (Campos Junior, 2017, p.119).

O impacto da ferrovia também pode ser observado na urbanização de Catalão. Em 1910, segundo Chaud (2000), na cidade

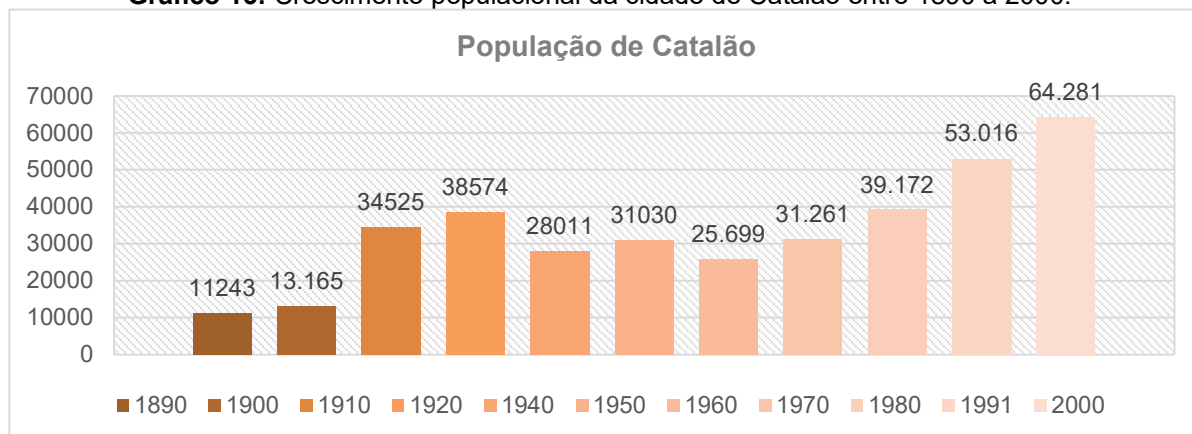
[...] há cerca de 500 casas, igreja, cemitério, algumas ruas mal alinhadas, bons prédios, mas sem elegância. É a cidade mais meridional do Estado, talvez a primeira pelo seu comércio e é abastecida por um grande rego d’água potável. Ao norte da cidade, fica o Morro da Saudade, em cujo cimo está edificada uma pequena capela dedicada a São João. A população da cidade é de 2.000 almas e a do município de 30 mil (Chaud, 2000)

Com a chegada da ferrovia e o impulso econômica na cidade, houve um aumento significativo do contingente populacional. Em 1890, Catalão possuía uma população de 11.243 habitantes, crescendo de forma moderada até 1900, quando alcançou 13.165 habitantes, sendo considerado o mais populoso do estado. O ritmo de crescimento se intensificou nas décadas seguintes, chegando a 34.525 habitantes em 1920, com 62% de aumento.

A partir daí, o crescimento populacional seguiu em diferentes ritmos (**Gráfico 13**). Em 1940, a população era de 38.574 habitantes, mas uma redução foi observada na década seguinte, com 28.011 habitantes em 1950, o que pode ser explicado pela retomada do processo de implantação da ferrovia que seguiu alcançado outros núcleos urbanos já consolidados, como Goiânia e Anápolis. No entanto, a população voltou a crescer em 1960, com 31.030 habitantes, e continuou a aumentar de forma consistente nas décadas subsequentes: 31.261 habitantes em 1970, 39.172 em 1980, e 53.016 em 1991.

Entre 1900 e 1924, o número de contribuintes locais de imposto predial aumentou em mais de 270%, passando de 165 para 613 (Campos Junior, 2014). Em 1916, Catalão passou a contar com uma lei orgânica municipal que trouxe avanços em diversas áreas, incluindo o urbanismo.

Gráfico 13: Crescimento populacional da cidade de Catalão entre 1890 a 2000.



Fonte: Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1898, 1905), Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000).

As inovações vieram junto com a ferrovia e o trem, os quais possibilitaram a instalação de luz elétrica em 1923, a rede de telefone e telégrafo, o primeiro cinema e a transformação nos modos de construção das residências na cidade (Katrib, 2012). Ainda, além das locomotivas e seus vagões, vieram as construções ferroviárias, implantadas próximas da linha, em paralelo ao Ribeirão Pirapetinga, formando junto com o caminho que levava a Cristalina e Araguari – atual GO-050 – a região central da cidade (**Figura 79**). Além da estação – antiga estação demolida e a nova construída em 1940 (**Figuras 77, 78, 80, 81, 82**) –, a estrutura contava com uma casa de manutenção, de alojamento, cantina, área de garagem, almoxarifado e algumas casas de ferroviários (**Figuras 83 a 84**).

Figura 77: Antiga estação de Catalão, inaugurada em 1913.



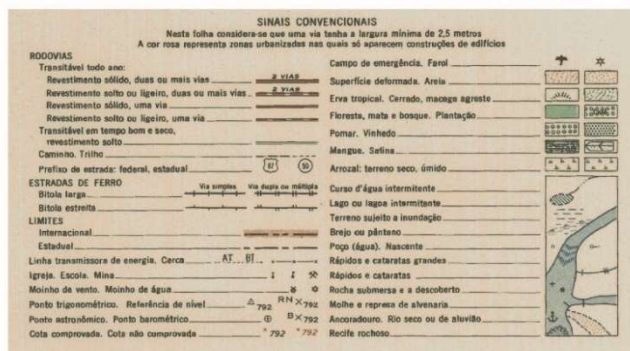
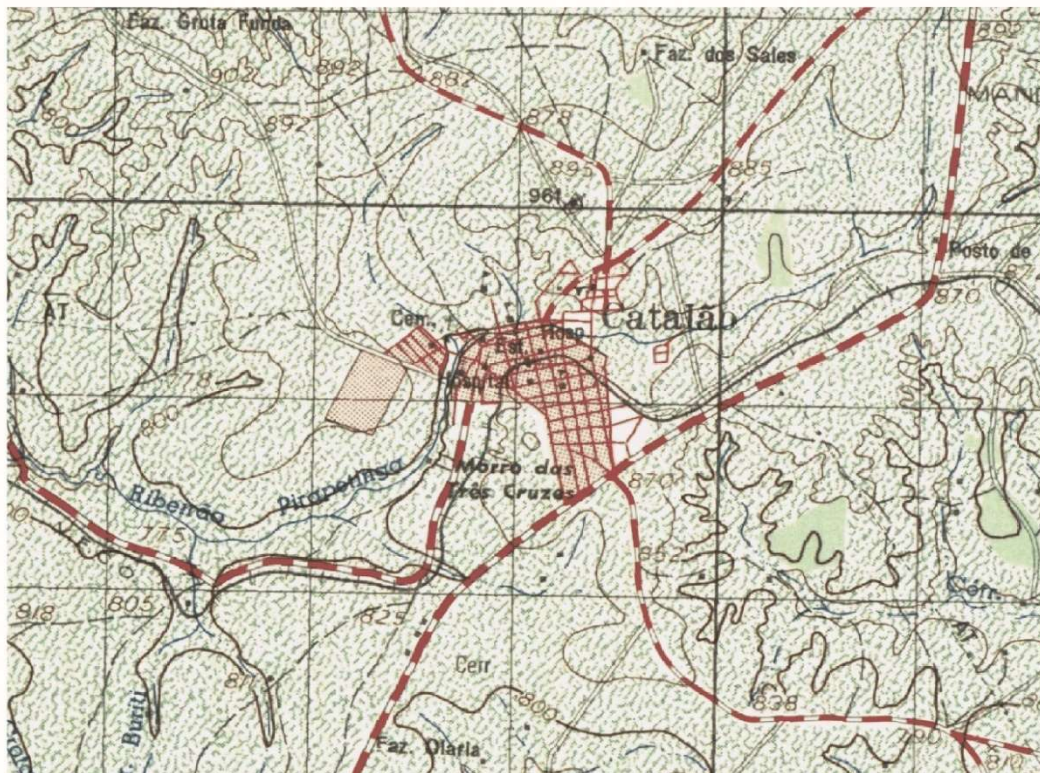
Fonte: Portal Nosso Catalão, 2024.

Figura 78: Inauguração da antiga Estação de Catalão, 1913.



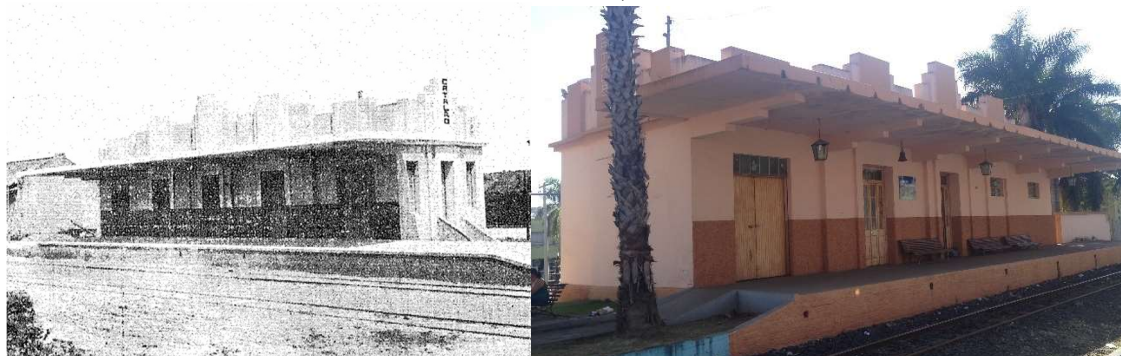
Fonte: Portal Nosso Catalão, 2024.

Figura 79: Desenho da cidade de Catalão feito pelo Diretoria de Serviços Geográficos em 1973, com base em aerofotografias de 1965, sem escala.



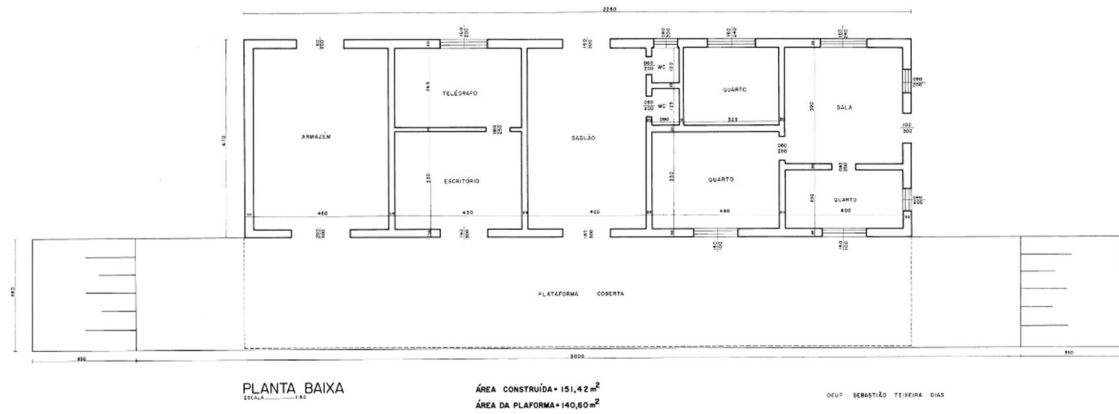
Fonte: Banco de Dados Geográficos do Exército Brasileiro (BDGEx). Organização: Autora, 2024.

Figura 80: Estação Ferroviária de Catalão, 1913 e 1938. Novo prédio da estação de Catalão, concluído em 1938, Plataforma.



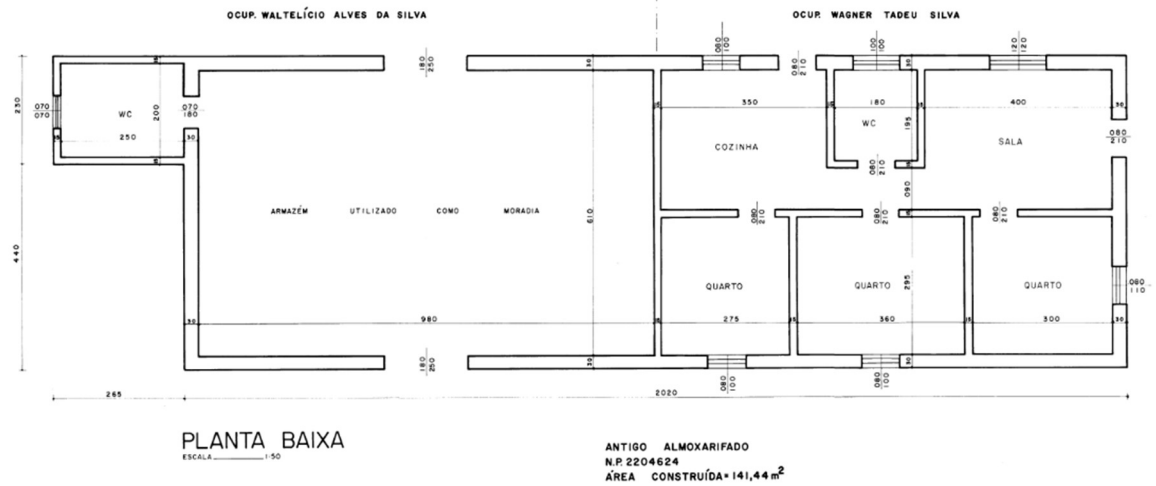
Fonte: Ministério da Viação e Obras Públicas, 1938; Acervo da autora, 2017

Figura 81: Planta do Prédio da Estação de Catalão, 1985.



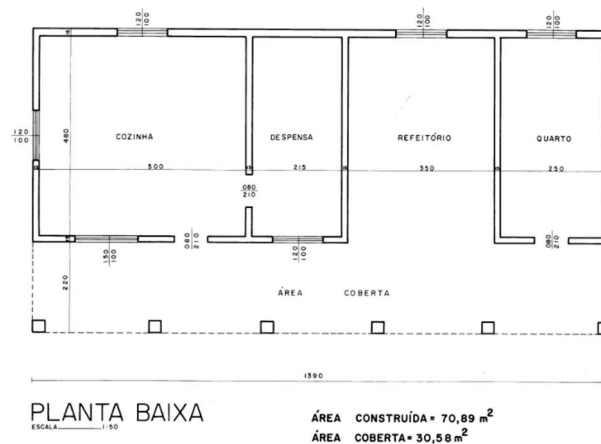
Fonte: DNIT, 2024.

Figura 82: Antigo armazém e almoxarifado usado como moradia, 1985.



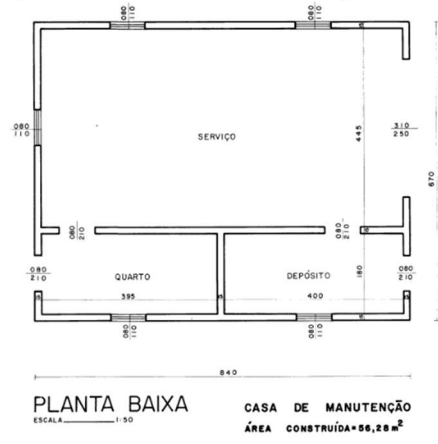
Fonte: DNIT, 2024.

Figura 83: Cantina, 1985.



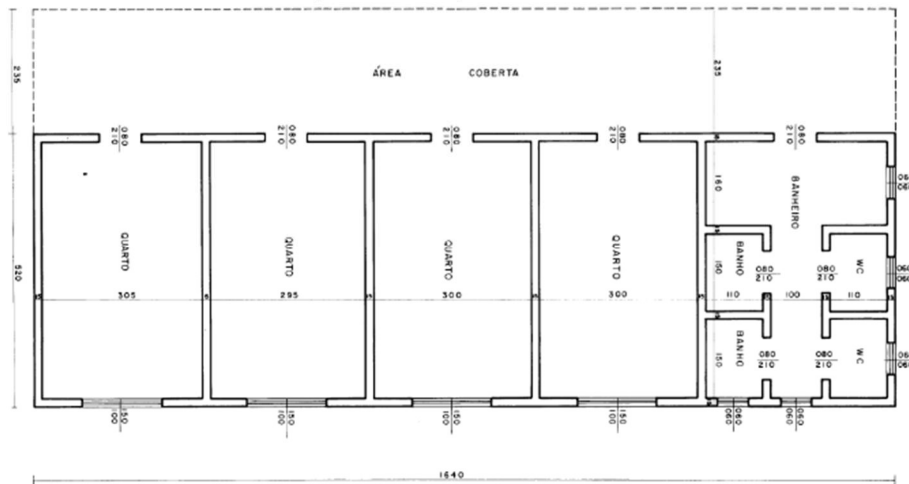
Fonte: DNIT, 2024

Figura 84: Casa de Manutenção, 1985.



Fonte: DNIT, 2024

Figura 85: Alojamento, 1985.



Fonte: DNIT, 2024.

Surgiram muitas edificações após a ferrovia, a maioria em estilo eclético, inspirado nos padrões europeus, influenciados pelos estrangeiros. Na esteira do embelezamento de Ipameri, em Catalão também se demoliu muitas casas coloniais (Guedes, 2004) para dar lugar aos chalés e bangalôs, construções que apresentavam características próprias da arquitetura ferroviária.

Além disso, as edificações (**Figura 86 a 88**) passaram a obedecer a recuos frontais e laterais, rompendo com a lógica da arquitetura colonial e promovendo melhorias significativas na ventilação, na iluminação natural e na integração com o espaço externo. Os telhados tornaram-se estruturas independentes, geralmente com beirais e calhas incorporadas. A telha francesa passou a ser amplamente utilizada — influência direta das construções ferroviárias — conferindo maior inclinação e altura às coberturas. A madeira também ganhou destaque como material recorrente, especialmente aplicada em pisos, forros e esquadrias, contribuindo para a renovação estética e funcional das edificações da época.

Figura 86: Rua 15 de novembro em Catalão, 1920.



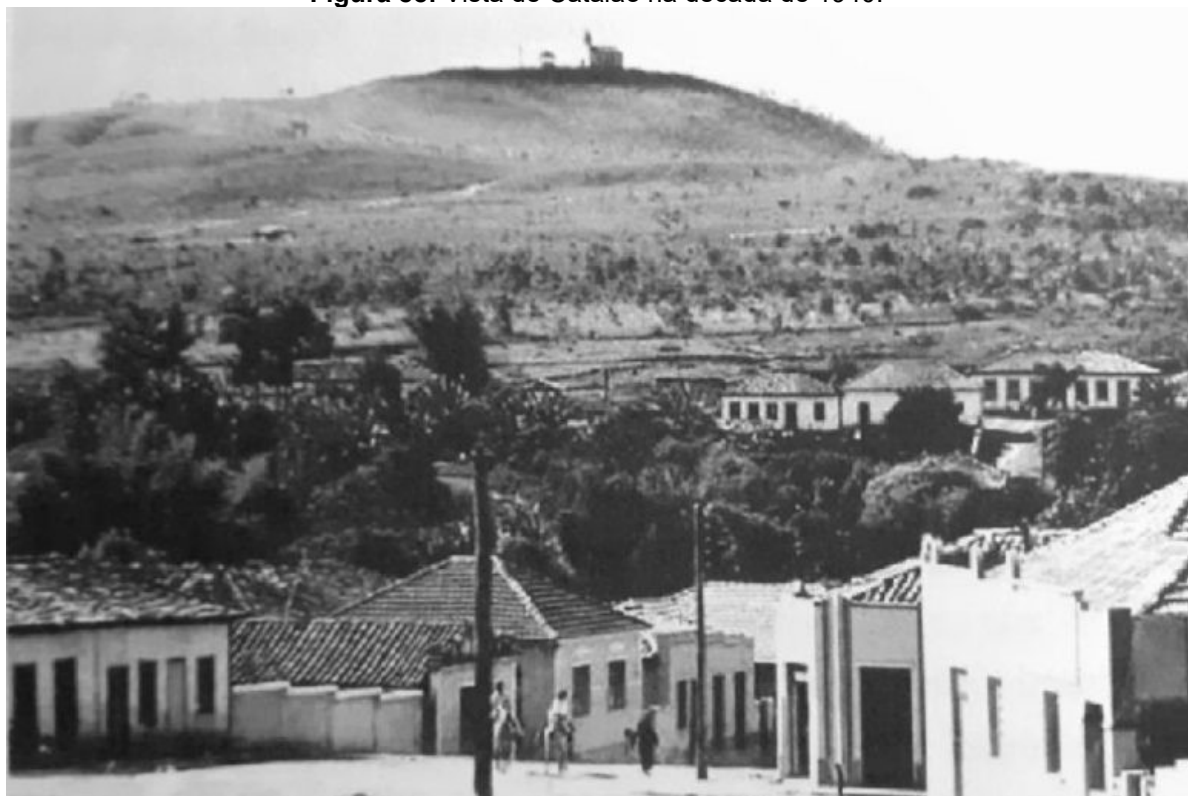
Fonte: Portal Nosso Catalão, 2024.

Figura 87: Rua do Comércio em Catalão, 1920.



Fonte: Portal Nosso Catalão, 2024.

Figura 88: Vista de Catalão na década de 1940.



Fonte: Luis Estavam, 2022.

Com as mudanças vieram várias inaugurações, como: o Cine Real, o Cine Guarani (1931), o Colégio Roosevelt (1948), o novo Coreto e a Praça Eugênio Jardim (1929), a Casa Azzi (década de 1930), entre tantas outras construções. Os estilos foram modificando ao longo do tempo, alguns inspirados na arquitetura ferroviária com telhas francesas, telhados inclinados; outros com linhas verticalizadas e fachada *art déco* inspirou também muitos edifícios comerciais, assim como a Estação (**Figuras 89 a 93**).

Figura 89: Colégio Presidente Roosevelt, 1940.



Fonte: Portal Nosso Catalão, 2024.

Figura 90: Cine Real, 1950.



Fonte: Portal Nosso Catalão, 2024.

Figura 91: Vista da Casa Azzi Jorge, s/d.



Fonte: Portal Nosso Catalão, 2024.

Figura 92: Vista da Cadeia Pública e no fundo o Hotel Goyano, s/d



Fonte: Portal Nosso Catalão, 2024.

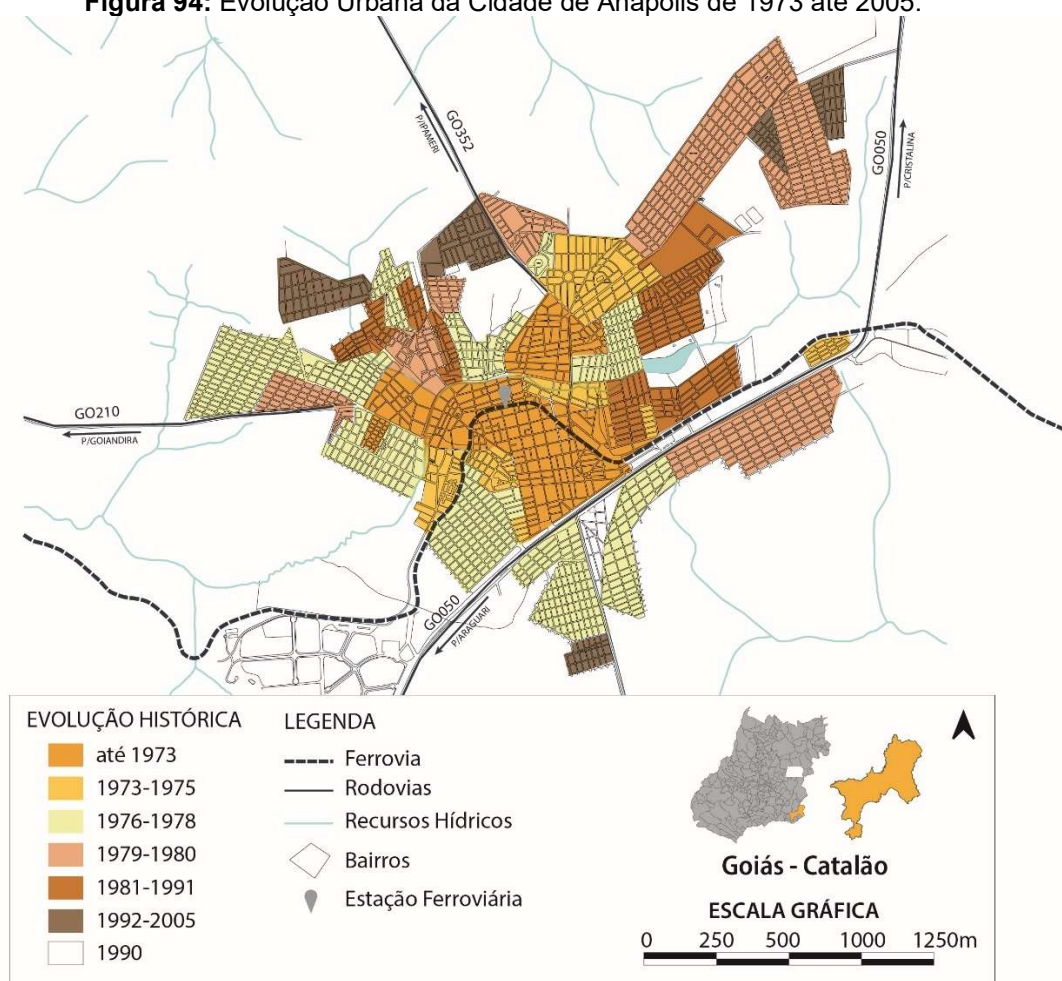
Figura 93: Inauguração do coreto e do novo nome da Praça Eugênio Jardim em 1929.



Fonte: Portal Folha de Catalão, 2024.

Catalão, junto com Ipameri, foi um dos principais centros industriais e comerciais de Goiás no início do século XX. No entanto, à medida que a ferrovia avançava em direção ao centro do estado, outras cidades começaram a ganhar protagonismo econômico. A cidade aos poucos começou a perder habitantes, entre 1940 e 1960, a malha urbana (**Figura 94**) se manteve inalterada até meados da década de 1970, quando a cidade voltou a crescer por outros vetores, como as conexões rodoviárias.

Figura 94: Evolução Urbana da Cidade de Anápolis de 1973 até 2005.



Fonte: Banco de Dados Geográficos do Exército Brasileiro (BDGEx), Bueno (2006, 2007); Base Cartográfica CELG, 2004. Organização: Autora, 2024.

iii. Silvânia

A origem do arraial de Bonfim – atual Silvânia – ocorreu por volta de 1810, quando um grupo de aventureiros, oriundos da cidade vizinha de Santa Luzia (atual Luziânia), à procura de minas de ouro, encontrou na região indícios da existência de metais preciosos. A descoberta levou ao surgimento do povoado, que recebeu o nome da imagem que os homens carregavam de Nosso Senhor do Bonfim.

Em 1833, o arraial foi elevado à vila e passou a ser denominado de Bonfim, através dos decretos nº 43, de 29 de agosto de 1833, e nº 5, de 18 de junho de 1833. Em 1857, emancipou-se elevado a condição de cidade através da Lei Provincial nº 2, de 5 de outubro de 1857.

A pequena cidade no século XIX e início do século XX, possuía as Igrejas do Rosário e S. Sebastião, um belo chafariz, a casa de Câmara e Cadeia, uma biblioteca pública, fundada pelo Sr. Henrique Silva¹⁵⁷, em 1886 e outros edifícios importantes (Lobo, 1983). Em 1872, abrigava cerca de 7.830 habitantes, chegando a quase 10.000 por volta de 1890. A região por muito tempo atraiu mineiros em busca de terras de lavoura.

A vida era bem pacata como descreve Lobo (1983),

[...] a maioria da população, era mista, meio urbana, meio rural. Todos ou quase todos tinham as suas lavouras de plantação fora da cidade, das quais tiravam os gêneros alimentícios de primeira necessidade. Praticamente ninguém comprava arroz, feijão, toucinho e muito menos frutas e verduras, porque todos os cultivavam.

[...] para se vestirem, plantavam o algodão, que, depois de colhido, era descaroçado em moedinhas de madeiras, adredemente preparadas.

[...] Faziam-se tecidos lindos para calças e camisas de homens, cobertas de todas as cores, algumas maravilhosas no desenho e na arte. (Lobo, 1983, p.58).

Viver na cidade ou no campo era quase a mesma coisa. Como tudo era produzido na região, as tropas e carros de bois iam e vinham levando e trazendo aquilo que era produzido na região. Os meios de transporte eram sempre os mesmos: o carro de bois para cargas pesadas, os cargueiros para os transportes médios e os cavalos para o transporte individual. A iluminação era atendida com azeite de mamona, feito em casa.

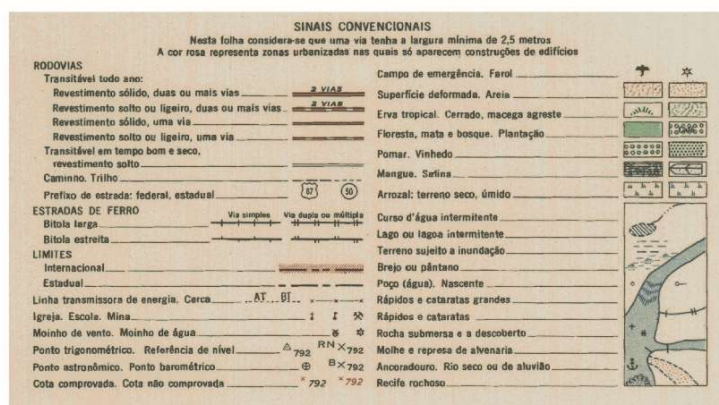
Segundo Lobo (1983), até 1919,

[...] só eram conhecidas em Bonfim e alhures as construções de casas ou sobrados com o emprego de madeiras na estrutura: esteios, baldrames, linhas de traves, etc; as paredes de pau a pique, ou mais modernamente de adobes; os pisos ou eram de assoalho ou de terra batida, e o forro ou estuque, de tábuas. (Lobo, 1983, p.131).

[...] as casas de residências não dispunham de quaisquer instalações de água, luz ou sanitários. As construções eram primitivas. As casas dos mais ricos eram assoalhadas, mas as da classe média abaixo eram de terra batida. Os banhos eram de bacia, em casa, durante a semana. Aos sábados, os homens iam ao córrego mais próximo lavar o corpo. (Lobo, 1983, p.80)

¹⁵⁷ Segundo estudos históricos regionais, o nome Silvânia teria sido escolhido em homenagem ao então Ministro da Justiça Francisco Campos, cujo sobrenome materno era "Silva". Outra interpretação comum associa o nome à vegetação característica da região, remetendo ao termo latino *silva* (floresta). A mudança ocorreu em 1943, por força do Decreto-Lei n. 8.305, como parte de uma política nacional de padronização toponímica conduzida durante o Estado Novo, que buscava eliminar nomes religiosos ou redundantes — como Bonfim, utilizado em diversas localidades brasileiras —, em favor de designações consideradas mais "nacionalizadas" ou neutras.

Figura 95: Desenho da cidade de Silvânia feito pelo Diretoria de Serviços Geográficos em 1973, com base em aerofotografias de 1965, sem escala.



Goiás - Silvânia

Desenho da Diretoria de Serviço Geográfico - Brasil. Fotografias áreas de 1965 do AST-10/USAF. Apoio básico e apoio suplementar em 1972. Restituição fotogramétrica executada em 1973.

265

A ferrovia chegou depois das estradas por onde já rodavam carros de bois e tropas, que se intensificaram após a travessia do rio Corumbá. Apesar de precárias, os caminhos abertos serviam aos transportes rodoviários, enquanto os carros já eram avistados em Bonfim desde 1919, que junto trouxeram as primeiras empresas de transporte coletivo para a região. Uma delas era a Autoviação Goyana, que fazia o trajeto de Roncador à cidade de Goiás, passando por Santa Cruz, Bela Vista, Campinas e Curralinho, e a Autoviação Roncador-Anápolis, que passava por Bonfim.

No campo da construção civil (**Figuras 96 a 100**) não foi diferente, com o obstáculo do rio Corumbá vencido, não foi preciso esperar o trem chegar para que gradativamente o processo de transformação e urbanização da região começasse. As obras, antes precárias, viram com a construção do Grupo Escolar, através das ideias de um mestre de obra italiano, que viera de Araguari, o uso de tijolos, que posteriormente resultou na fundação da primeira olaria na região. Além de tijolos, usaram cimento importado e embalado em barricas de zinco, e também cal virgem.

Figura 96: Praça do Rosário, 1930.



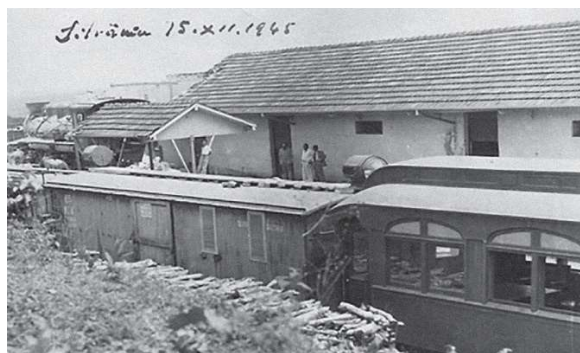
Fonte: Portal Silvania Antiga (2024).

Figura 97: Estação Ferroviária de Caturama, s/d.



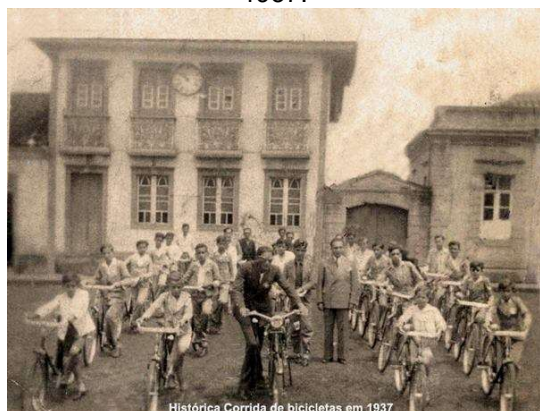
Fonte: Portal Silvania Antiga (2024).

Figura 98: Estação Ferroviária Caturama, 1945.



Fonte: Portal Silvania Antiga (2024).

Figura 99: Histórica corrida de bicicletas em 1937.



Fonte: Portal Silvania Antiga (2024)

Figura 100: Biblioteca Municipal Coronel Pirineus, 1919.

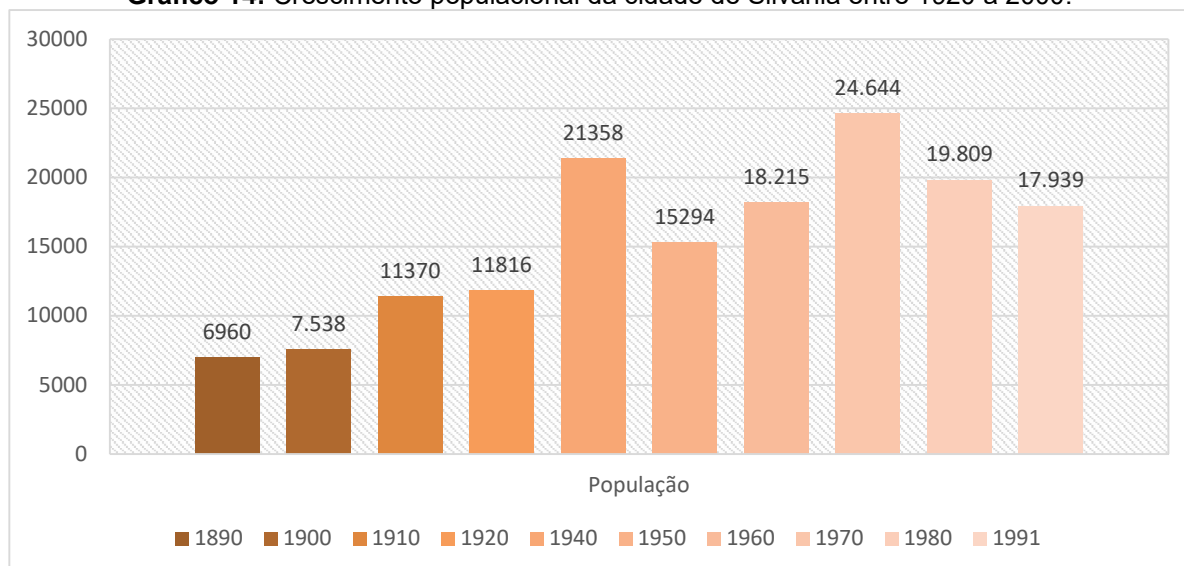


Fonte: Portal Silvania Antiga, 2024.

Diferente daquilo ocorrido em Ipameri e Catalão, locais onde a ferrovia chegou e possibilitou o desenvolvimento de uma econômica exportadora e respectivos processos de urbanização, em Silvânia, devido a sua proximidade com Anápolis e Campinas – futura sede da nova capital do estado –, a industrialização de forma mais concentrada não aconteceu.

Os índices populacionais até cresceram durante o período (**Gráfico 14**), mas o processo de urbanização e inovação chegou antes dos trilhos, ainda na década de 1920, com a transposição do rio Corumbá pelas estradas de terra.

Gráfico 14: Crescimento populacional da cidade de Silvania entre 1920 a 2000.

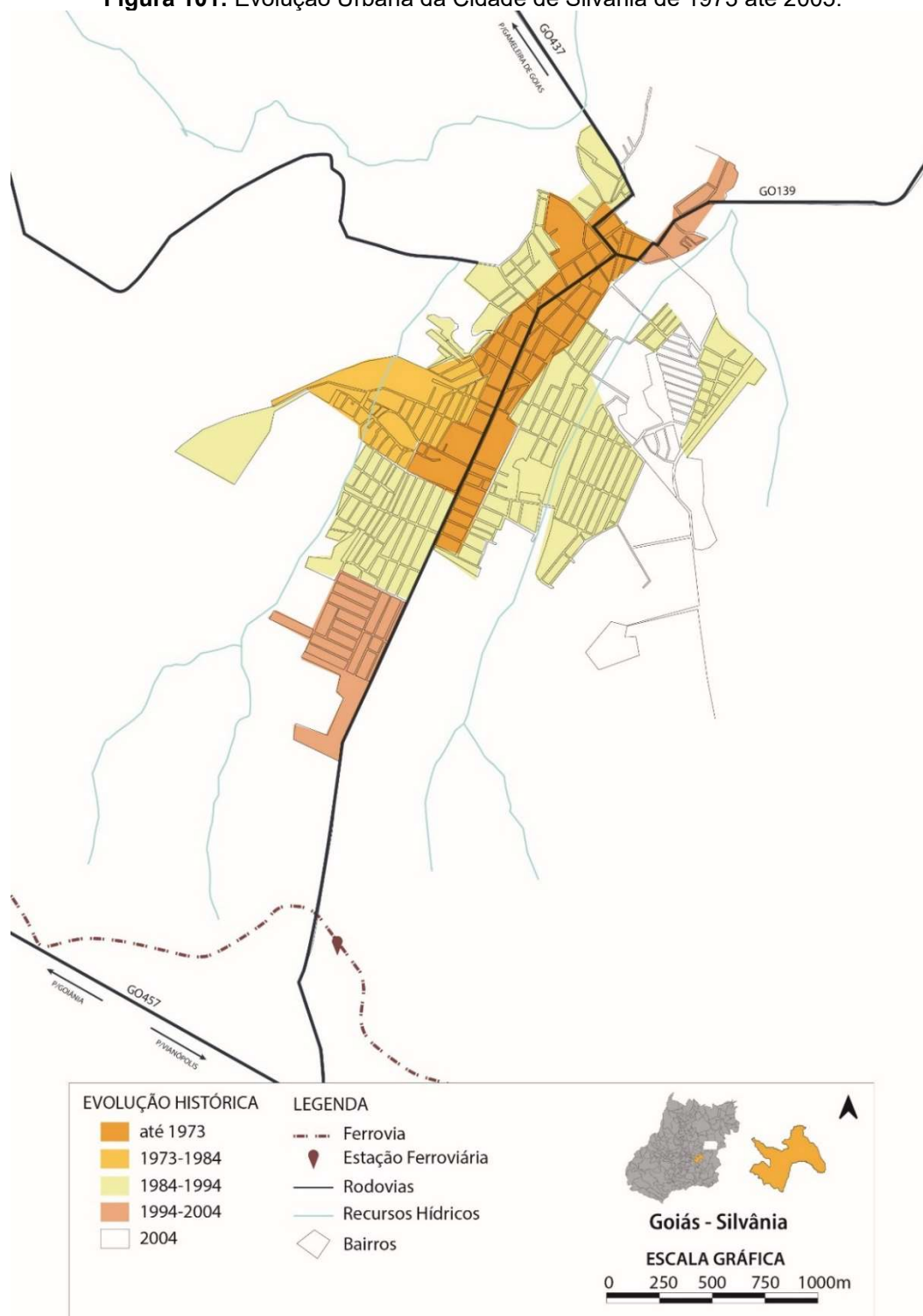


Fonte: Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1898, 1905), Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000).

A partir da década de 1940, a situação estagnou, a partir do processo de decadência do sistema ferroviário brasileiro que se intensificou ao longo das décadas

seguintes. Nesse contexto, a cidade cresceu pouco (**Figura 101**), permanecendo, praticamente, com a mesma mancha urbana do início do século XX até meados da década de 1970.

Figura 101: Evolução Urbana da Cidade de Silvânia de 1973 até 2005.



Fonte: Banco de Dados Geográficos do Exército Brasileiro (BDGEx), Bueno (2006, 2007); Base Cartográfica CELG, 2004. Organização: Autora, 2024.

iv. Anápolis

Os princípios da povoação de Anápolis remontam ao século XVIII com a movimentação dos tropeiros que transitavam entre as províncias em direção às lavras de ouro de Meia Ponte (Pirenópolis), Corumbá de Goiás, Santa Cruz (Luziânia), Bonfim (Silvânia) e Vila Boa (Cidade de Goiás). Anápolis, situada entre os cursos d'água João Cezário, Góis e Antas, se transformou em pouso e posteriormente em região promissora para um assentamento fixo dos tropeiros, que ali constituíram família e moradia.

Em 1819 a região foi descrita pelo francês Auguste de Saint-Hilaire como a Fazenda das Antas. Em 1859, a região contava com 15 casas no entorno do riacho das Antas. Em 1870, um grupo de moradores constituídos por Pedro Roiz dos Santos, Inácio José de Souza, Camilo Mendes de Moraes, Manoel Roiz dos Santos e Joaquim Rodrigues dos Santos fez a doação de parte de suas terras para a formação do que se denominou de Patrimônio de Nossa Senhora de Santana. Este ato se torna o primeiro documento oficial sobre Anápolis (IBGE, 1958). A partir desse período a cidade passa rapidamente por um processo de crescimento. Primeiramente elevado à Freguesia de Santana. Em 1873, é elevado à categoria de vila com a denominação de Santana das Antas e, em 1907, é emancipado à condição de cidade, já denominada Anápolis.

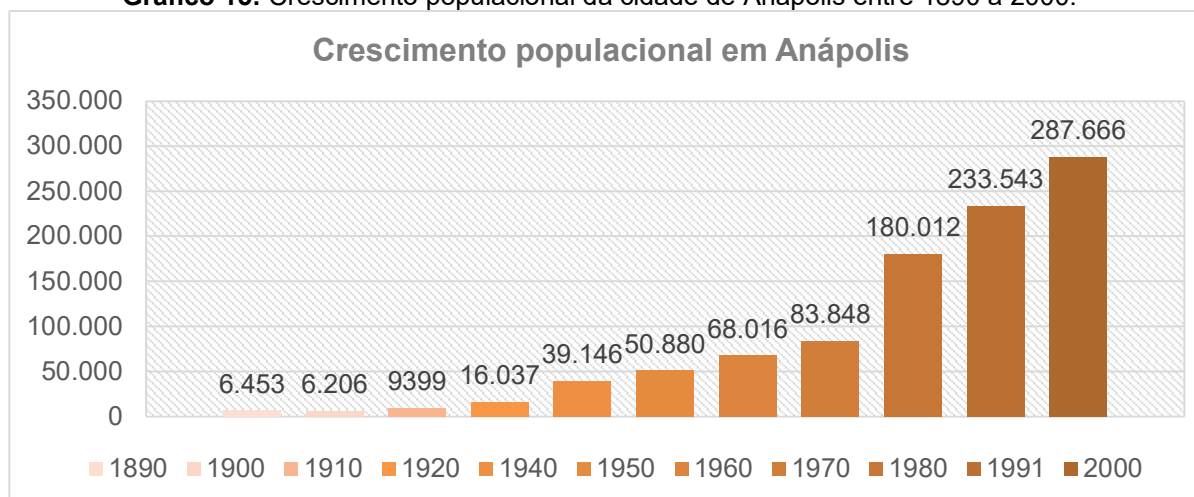
Entre 1907 e 1935, a cidade então cresceu por dois motivos, primeira pelo processo de imigração, que foi em parte impulsionado pelo segundo motivo a chegada da estrada de ferro em 1935. Anápolis recebeu um fluxo significativo de imigrantes sírio-libaneses, a partir de 1880, que chegaram à região buscando segurança e estabilidade, fugindo de conflitos e instabilidades políticas em seus países de origem. Na cidade se estabeleceram em grande parte atuando como comerciantes e contribuindo com a consolidação do comércio local. Muitos acompanharam o percurso de implantação da E.F.G., chegando e aterrando em Anápolis (Vargas, 2015).

Além dos sírios, também vieram os europeus (portugueses, italianos e espanhóis) que se deslocaram junto com linha férrea. A maioria eram operários que trabalhavam nos trens, além de mineiros e paulistas em busca de áreas produtivas. Segundo Vargas (2015), muitos adquiriram terras para o plantio de café, arroz, hortaliças além da criação de gado.

Esse movimento provocou um aumento populacional (**Gráfico 15**) logo nas

primeiras décadas entre 1890 e 1920, passando de 6.206 habitantes para 16.037, um aumento de 500%, antes mesmo da chegada da ferrovia. Tal ocorrido pode ser explicado pela chegada da estrada de rodagem entre Roncador e Anápolis, em 1920, e entre Anápolis e Vianópolis, em 1926. Eram, à época, troncos de conexão que impulsionaram o transporte mais rápido para a região, já que os trilhos demoraram a chegar.

Gráfico 15: Crescimento populacional da cidade de Anápolis entre 1890 a 2000.



Fonte: Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1898, 1905), Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000).

Com o aumento populacional e a construção das vias de transporte rodoviário em 1920, ocorreram algumas transformações na cidade. Surgiram as primeiras edificações de tijolos, substituindo o adobe e o pau-a-pique, que eram amplamente utilizados. O cimento e os metais, ainda importados, começaram a chegar aos poucos pela rodovia e passaram a ser empregados nas construções.

Gradualmente, as residências aderiram ao uso de elementos neocoloniais, normandos, enxaimel e estilo *missiones*, influenciados pelos imigrantes, enquanto os edifícios públicos e comerciais seguiram a tendência do ecletismo e do *art déco*.

No aspecto urbano, foram sendo construídas calçadas, pavimentadas as ruas principais com pedras, plantadas árvores nas praças e implantados o caimento do meio-fio, entre outras melhorias, trazendo gradativamente uma sensação de urbanidade. Em 1924, a energia elétrica chegou à cidade, acompanhada do telégrafo e do correio. Em 1927, foi inaugurado o primeiro cinema, o Cine Áurea. Nesse mesmo ano, foi fundado o Hospital Evangélico Goiano, que se destacou por abrigar o primeiro arranha-céu de Goiás com elevador, uma grande novidade para a época.

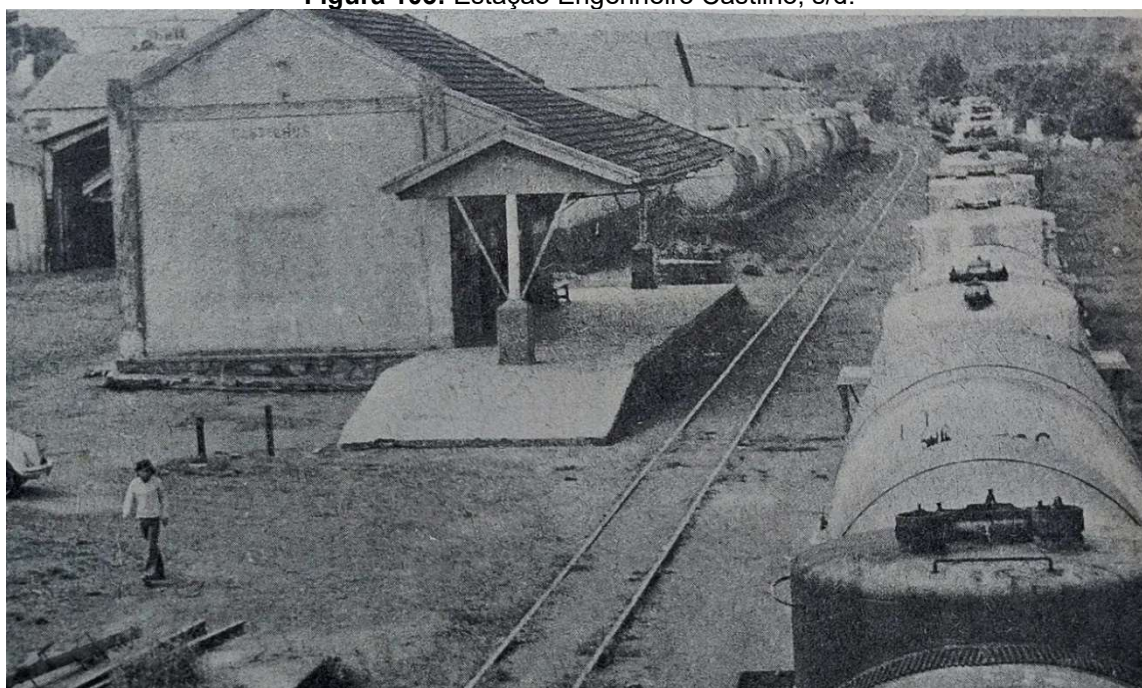
Apesar dos avanços, ansiava-se pela chegada dos trilhos, que só adentrou a cidade em 1935, a partir de duas estações: a primeira localizada no perímetro urbana inicial, denominada Estação de Anápolis (**Figura 102**) e a segunda, um pouco mais distante, denominada Engenheiro Castilho (**Figura 103**). Ambas possuíam características ecléticas, típicas das construções ferroviárias, construídas em tijolo, cimento, estrutura em madeira e metálica. A estação de Anápolis trouxe uma particularidade, além da planta dividida em dois blocos, foi instalado uma torre com relógio (Borges, 2011; Neiva, 2004).

Figura 102: Estação de Anápolis, 1938.



Fonte: Ministério da Viação e Obras Públicas, 1938.

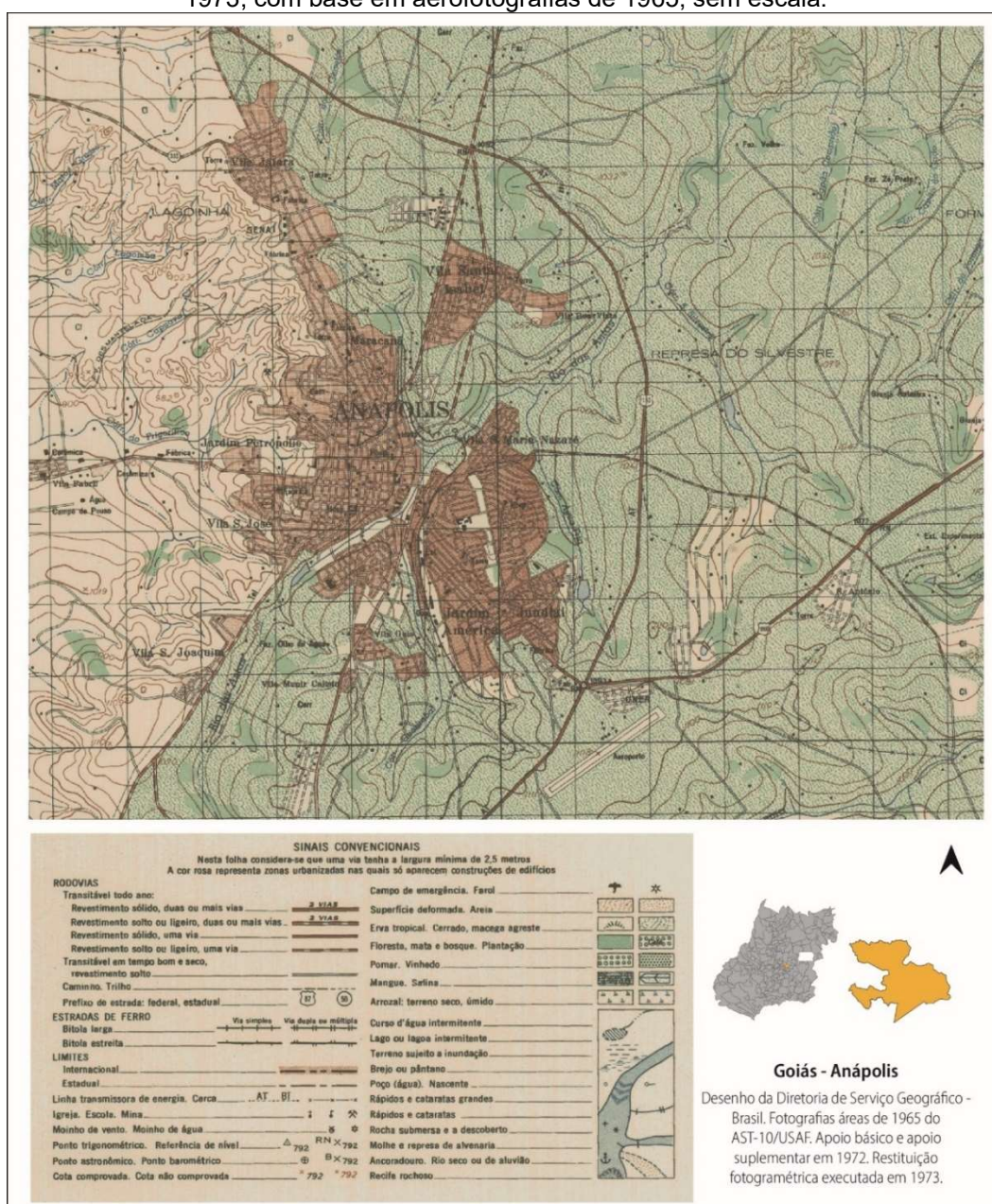
Figura 103: Estação Engenheiro Castilho, s/d.



Fonte: Ministério da Viação e Obras Públicas, 1938.

Contudo, os trilhos chegaram numa área já ocupada (**Figura 104**). Fora implantada em frente à estação um cemitério, que logo foi retirado dando espaço para a Praça Americano do Brasil. Com essa mudança a região da estação recebeu grandes melhorias, já que a “visão dos túmulos e a situação do entorno não deveriam ser à primeira vista dos visitantes” (Vargas, 2015, p.71). Junto vieram significativas melhorias urbanas, com o calçamento das vias e passeios, execução de meio feio, iluminação e o paisagismo das praças.

Figura 104: Desenho da cidade de Anápolis feito pelo Diretoria de Serviços Geográficos em 1973, com base em aerofotografias de 1965, sem escala.



Fonte: Banco de Dados Geográficos do Exército Brasileiro (BDGEx). Organização: Autora, 2024.

Junto com a estação de Anápolis (**Figuras 105 a 111**), vieram um conjunto de obras: o pátio de manobras no formato triangular, os armazéns, algumas residências de funcionários, entre outras edificações para a operação dos trens. No entorno, por sua vez, foram construídos vários galpões de armazenamento e processamento de grãos.

Figura 105: Casa de agente de Anápolis, 1938.



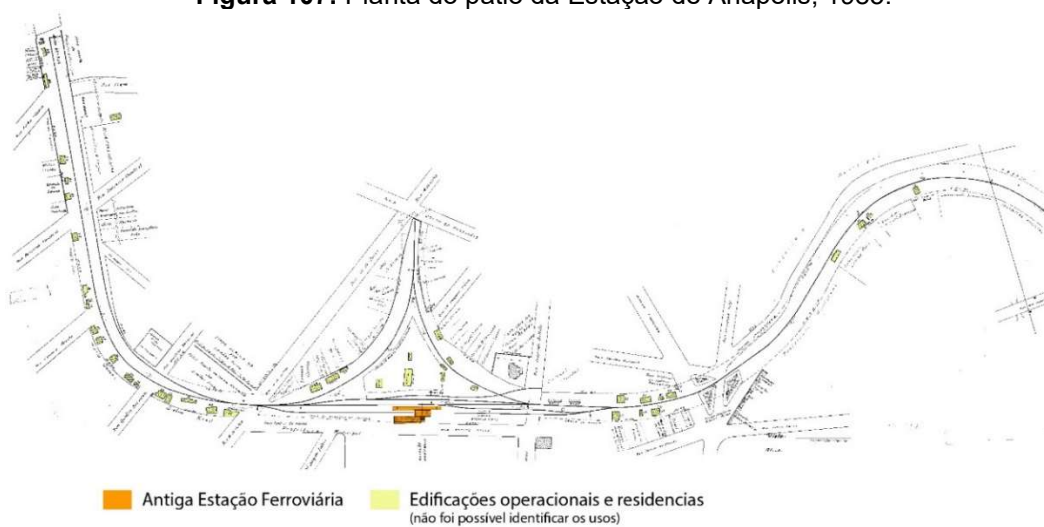
Fonte: Ministério da Viação e Obras Públicas, 1938.

Figura 106: Explanada do pátio de Anápolis, 1938.



Fonte: Ministério da Viação e Obras Públicas, 1938.

Figura 107: Planta do pátio da Estação de Anápolis, 1985.



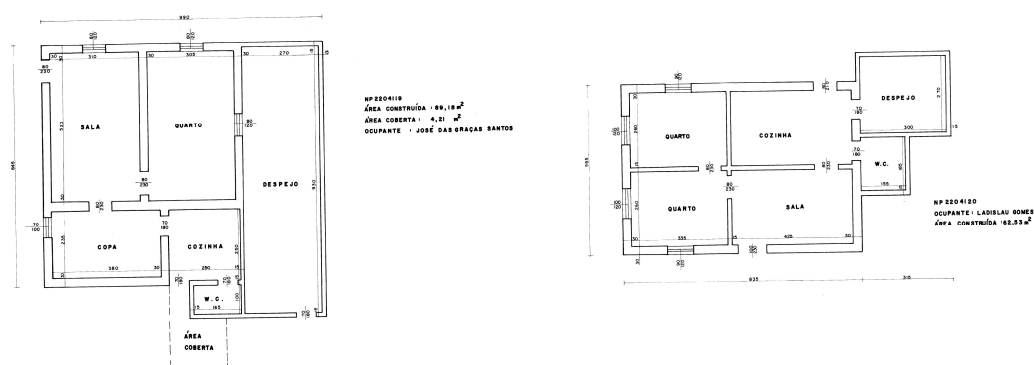
Fonte: DNIT, 2024.

Figura 108: Planta do Pátio da Estação Engenheiro Castilho, 1985.



Fonte: DNIT, 2024.

Figura 109: Plantas das residências em Anápolis, 1985.



Fonte: DNIT, 2024.

Figura 110: Vista do armazém estrela, 1965.



Fonte: Enciclopédia das cidades, IBGE, 2024.

Figura 111: Vista dos Galpões da Iduspina, 1940.



Fonte: Vargas, 2015.

Até a década de 1940, a cidade cresceu às margens dos cursos hídricos (**Figura 112**). Os trilhos foram implantados paralelamente ao Córrego Góis, que se encontra com o Córrego das Antas na região próxima ao núcleo pioneiro da cidade. Com a implantação da ferrovia, muitos edifícios passaram a ocupar o entorno da estação. Nesse perímetro, surgiram muitas vielas e ruas estreitas, sem muita ordem.

Em síntese, ao longo dos anos, novos bairros foram surgindo, e a população foi aumentando, saindo de 16.037 para 39.146 habitantes entre 1920 e 1940, o que evidencia o impacto que a ferrovia provocou com sua implantação. Esse ritmo de crescimento foi contínuo ao longo das décadas seguintes, chegando a 50.880 em 1960, 68.016 em 1970 e 83.848 em 1980, impactando diretamente o crescimento da mancha urbana.

Soma-se a esse cenário o aumento no número de estabelecimentos agrícolas e industriais. Com a chegada da ferrovia, a cidade passou a abrigar 31 indústrias em 1940. Esse número saltou para 64 em 1950, alcançando 128 em 1960 e, em ritmo de crescimento, atingiu 293 em 1970 e 428 em 1980. Esse crescimento foi impulsionado, sobretudo, pelo acesso facilitado pela ferrovia, pelas rodovias e pela consolidação do distrito industrial¹⁵⁸ na cidade, o que levou a F.C.A. a instalar uma nova estação.

¹⁵⁸ Segundo o *Portal Memória da Indústria*, o Distrito Industrial de Anápolis (DAIA) foi criado em 8 de setembro de 1976. Localizado em área estratégica, entre as rodovias BR-060, BR-153 e a GO-330, havia conexão com o porto de Santos (SP) pelo ramal da F.C.A..

Figura 112: Evolução Urbana da Cidade de Anápolis de 1879 até 1990.



Fonte: Banco de Dados Geográficos do Exército Brasileiro (BDGEx), Pantaleão et al (2014), Brito, (2007), Claro (2019); Base Cartográfica CELG, 2004. Organização: Autora, 2024.

Os estabelecimentos agrícolas também cresceram durante o período, passando de 670, na década de 1920, para 1.838, em 1940. Contudo, esse ritmo foi diminuindo conforme crescimento de Goiânia – localizada a 50 km de Anápolis – e da fundação de Brasília – localizada a 150 km de Anápolis –, caindo para 1.471 em 1950, depois para 1.178 em 1960, até atingir a marca de 976 estabelecimentos agrícolas na região em 1980.

Entretanto, ao longo dos anos, esse crescimento foi se consolidando e colocando Anápolis como ponto de influência regional, englobando vários municípios goianos em função da forte presença de indústrias, serviços, e das infraestruturas de logística (rodovia e ferrovia). Além disso, as mudanças trazidas com a chegada da estrada de ferro proporcionaram o aumento significativo da população, e consequentemente transformações que impactaram na cultura, com cinemas e teatros, nas novas construções com materiais novos e estilos trazidos com o discurso da modernidade além dos melhoramentos urbanos, como a rede de água e esgoto.

3.3. Cidades ferroviárias [fundação]

i. Anhanguera;

Anhanguera é também um dos municípios que foi criado a partir da implantação de uma estação ferroviária da E.F.G., cuja chegada desempenhou um papel crucial no desenvolvimento urbano, arquitetônico e socioeconômico da cidade. Originalmente, pertenceu à Sesmaria de Campo Limpo, adquirida pelo coronel Onofre Ferreira que a nomeou como Fazenda Santa Rosa.

Contudo, a formação do núcleo urbano de Anhanguera se distingue parcialmente de outros em relação ao tempo de formação. A chegada dos trilhos e a implantação da estação ferroviária não foram suficientes para que o núcleo se formasse imediatamente. O dono das terras, Ferreira, resistiu que ali, nas suas terras, se formasse um novo povoamento.

A estação (**Figura 113**), denominada Anhanguera¹⁵⁹, foi implantada em

¹⁵⁹ Segundo IBGE (1958) não se tem registro sobre a época anterior ao domínio de Onofre Ferreira sobre as terras onde hoje se situa Anhanguera. O boca-a-boca, sem muita precisão, diz que ali passará o bandeirante Bartolomeu Bueno da Silva, não se sabe se foi o pai ou o filho, mas a estação que se ergueu recebeu o nome de Anhanguera.

1913. Na época, partindo-se da cidade mineira de Araguari, em 1908, era o caminho de penetração mais curto e fácil de estabelecer comunicação pelos trilhos com os municípios de Entre Rios (Ipameri), Santa Cruz (Santa Cruz de Goiás) e Vila Boa (cidade de Goiás).

Figura 113: Estação de Anhanguera, s/d.



Fonte: Portal Estações Ferroviárias, s/d.

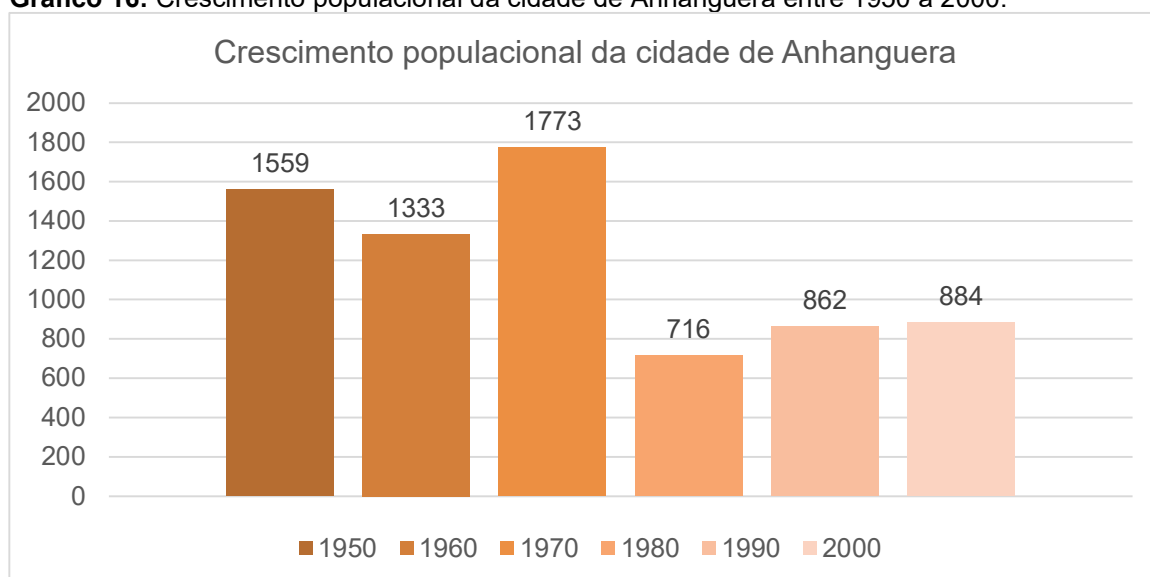
Contudo, Onofre Ferreira, de posicionamento conservador, apenas permitiu a habitação em suas terras dos seus empregados (IBGE, 1958). Resistiu até 1924, quando a ferrovia já estava em pleno funcionamento e consequentemente as pressões aumentaram para que ali formasse um entreposto que pudesse desenvolver a região. Em 1930, Onofre Ferreira vende a fazenda a Belchior de Godoy, que providenciou imediatamente a planta da cidade e o loteamento de uma área em volta da estação da estrada de ferro (Melo, 2008). Na região, já havia se estabelecido, às margens do rio Pirapitinga, o empresário Otelo Del'Favero com uma cerâmica, algumas casas e um pequeno comércio.

Com aquisição das terras, por parte de Godoy, o pequeno povoado se transformou em distrito, subordinado ao município de Goiandira, por meio da Lei nº 15, de 11 de setembro de 1948. Ficou apenas um ano sob a tutela de Goiandira,

passando logo ao município de Cumari e, posteriormente, se emancipando, por meio da Lei nº 41, de 18 de junho de 1953, com redução do território em função das novas divisas.

Com a criação do município, em 1956 o número de habitantes chegou a 1.559, com quinze estabelecimentos comerciais – sendo 13 varejistas e 2 atacadistas (**Gráfico 24**). A população do município continuou crescendo lentamente até 1970, alcançando o número máximo de 1.773 habitantes e, posteriormente, passou por um processo drástico de redução populacional chegando a 716 residentes em 1980, sendo atualmente considerado o menor município do estado de Goiás.

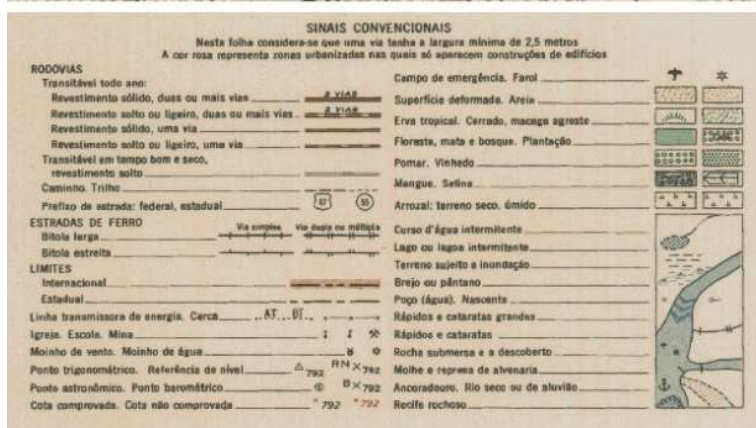
Gráfico 16: Crescimento populacional da cidade de Anhanguera entre 1950 a 2000.



Fonte: Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1898, 1905), Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000).

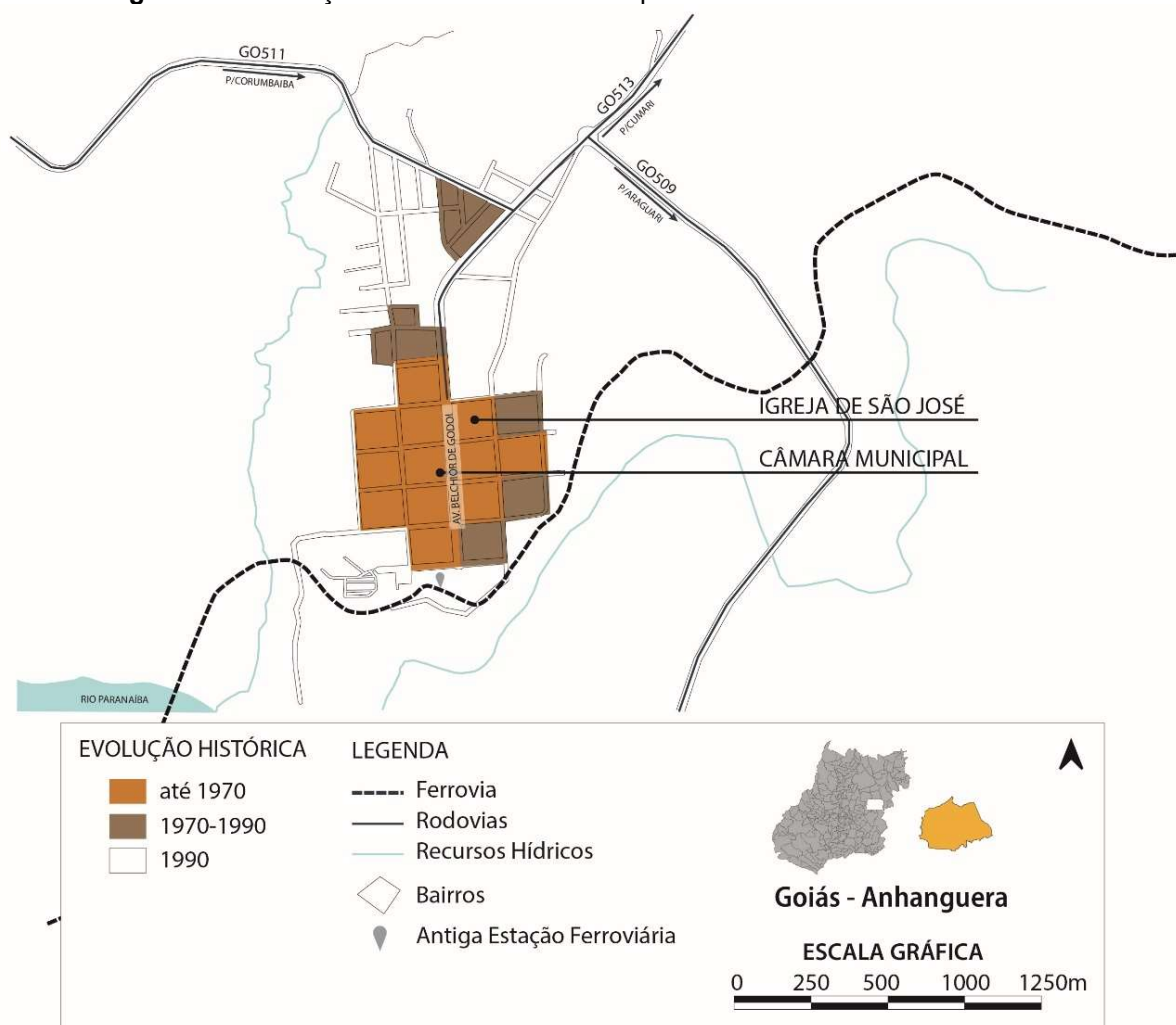
Sobre o desenho da cidade (**Figuras 114 e 115**), este nasceu obedecendo rigorosamente um traçado regular, com dez logradouros, oito ruas e duas praças. Já com ligações elétricas, um cinema e duas escolas – um Grupo Escolar e uma Escola Reunida (**Figuras 116 a 120**).

Figura 114: Desenho da cidade de Anhanguera feito pelo Diretoria de Serviços Geográficos em 1973, com base em aerofotografias de 1965, sem escala.



Fonte: Banco de Dados Geográficos do Exército Brasileiro (BDGEx), Deus (2020); Base Cartográfica CELG, 2004. Organização: Autora, 2024.

Figura 115: Evolução Urbana da Cidade Leopoldo de Bulhões entre 1973 a 2002.



Fonte: Banco de Dados Geográficos do Exército Brasileiro (BDGEx), Bueno (2006, 2007); Base Cartográfica CELG, 2004. Organização: Autora, 2024.

Figura 116: Rua seis, Anhanguera, s/d.



Fonte: Enciclopédia das cidades, IBGE, 2024.

Figura 117: Rua oito: Anhanguera, s/d.



Fonte: Enciclopédia das cidades, IBGE, 2024.

Figura 118: Câmara Municipal de Anhanguera, s/d



Fonte: Enciclopédia das cidades, IBGE, 2024.

Figura 119:Av. Belchior de Godoy, s/d.



Fonte: Enciclopédia das cidades, IBGE, 2024.

Figura 120:Igreja de São José, s/d.



Fonte: Enciclopédia das cidades, IBGE, 2024.

Em síntese, Anhanguera foi um município inserido na rota da Estrada de Ferro Goiás, mas que apresentou um crescimento modesto ao longo dos anos. Durante um período de relativa prosperidade, houve aumento da população local e, consequentemente, o surgimento de indústrias e estabelecimentos comerciais. Apesar de ser um município pequeno, a presença dos trilhos funcionou como um atrativo, incentivando a instalação de empreendedores. No entanto, sua emancipação administrativa tardia influenciou negativamente esse processo de crescimento, dificultando o pleno aproveitamento das oportunidades oferecidas pela ferrovia. Além disso, a localização geográfica entre Cumari (GO) e Araguari (MG) – dois municípios que rapidamente se ajustaram às condições favoráveis trazidas pela E.F.G. e se consolidaram como polos de maior atratividade – também limitou o desenvolvimento de Anhanguera.

Atualmente, o município preserva uma réplica da antiga estação ferroviária, que simboliza sua história ferroviária. Curiosamente, assim como os trilhos, a estação original foi engolida pelas águas do rio Paranaíba, que margeia a cidade, deixando seu legado presente na memória local.

ii. Goiandira

A história de Goiandira remonta ao final do século XIX, quando a região compunha a Sesmaria de Campo Limpo, um vasto território do antigo sítio de Catalão, caracterizada por vastas áreas de pastagens e pequenas propriedades rurais. Antes disso, a região foi terra dos Caiapós, etnia originária de Araxá (MG), e recebeu as expedições bandeiristas, dando início à ocupação portuguesa do território.

No século XIX, tropeiros, carreiros e várias famílias em busca de terras chegaram à região, um desses era Tomás Garcia, vindo de Minas Gerais, que recebeu a posse de grande parte da região (Portal Goiandira, 2024). Ele se instalou na região, que durante muito tempo desenvolveu uma economia local baseada na agropecuária de subsistência, com a criação de gado e o cultivo de lavouras para consumo local, como outras regiões do estado. Logo, um povoado foi se formando e se transformando em ponto de suporte para atividades agrícolas a tropeiros que transitavam pela região.

A chegada da Estrada de Ferro Goiás no início do século XX transformou profundamente a dinâmica econômica e social de Goiandira, então pertencente ao município de Catalão. Em 1913, a primeira estação ferroviária construída em solo

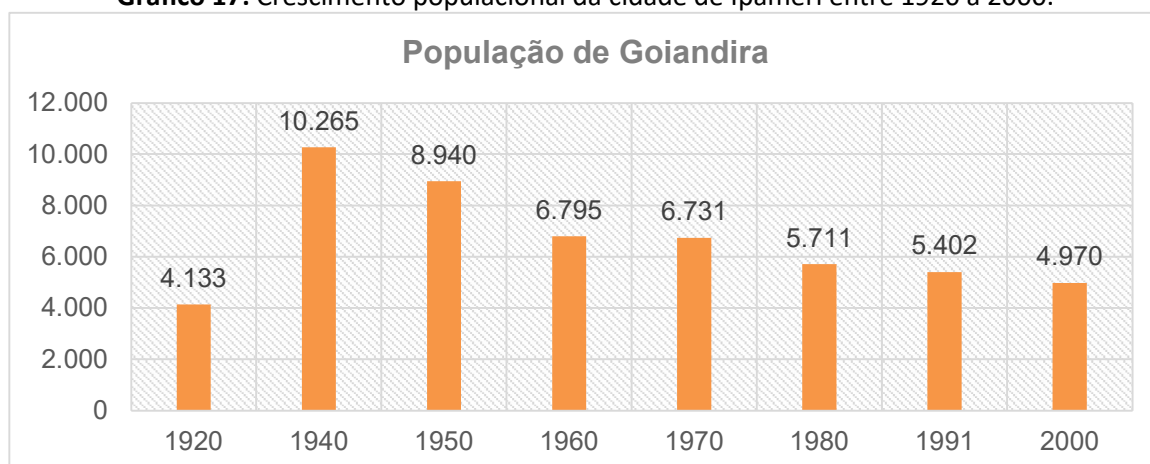
goiano foi instalada na Fazenda Campo Limpo, recebendo o nome de Goiandira por decisão de um engenheiro da ferrovia, na linha Araguari (MG)-Goiandira (GO). Esse marco impulsionou significativamente a urbanização do povoado, consolidando a estação ferroviária como o ponto central ao redor do qual a cidade começou a se desenvolver e estruturar.

Com a chegada do trilho, segundo Araújo (2000), escritor da cidade, a movimentação de passageiros vindo de outras localidades era a atração na cidade, que logo se preparou para receber os visitantes com a criação de hotéis e pensões. Junto com aqueles que visitavam, havia aqueles que vinham para se estabelecer, imigrantes portugueses, japoneses e árabes, além de paulistas e mineiros todos trazidos pela E.F.G. atraídos pelas novas e amplas oportunidades que se abriam com a ferrovia.

O impacto foi logo sentido nos indicadores populacionais que deram um salto entre 1920 e 1940, alcançado um crescimento de 60% (**Gráfico 16**). Este acréscimo provocou dois anos após a inauguração a elevação para distrito, por meio da Lei Municipal nº 39, de 25 de janeiro de 1915, subordinado ao Município de Catalão. Em 1931, Goiandira emancipou-se e tornou-se município, levando o mesmo nome da estação ferroviária local, pelo decreto nº 799. Esse mesmo decreto integrou Goiandira ao Distrito de Cumari e, posteriormente, ao Distrito de Nova Aurora, pelo Decreto nº 1.112, de 28 de maio de 1931. Contudo, nas décadas seguintes os municípios mencionados desvincularam-se de Goiandira. Cumari tornou-se município pela Lei Estadual nº 38, de 10 de dezembro de 1947, e Nova Aurora com a Lei Estadual nº 881, de 11 de novembro de 1953 (IBGE, 2017).

Ainda sobre o crescimento populacional, após exponencial crescimento observado entre 1920 e 1940, a cidade deparou-se gradativamente com a diminuição de habitantes, passando de 10.265 para 8.940 entre 1940 e 1950, reduzindo mais ainda em 1960, chegando a 6.795, se mantendo quase inalterado em 1970 e chegando a 5.711 em 1980. Esse movimento de queda pode ser atribuído em grande medida ao processo de emancipação dos municípios de Cumari (1947) e Nova Aurora (1953), mas também, nas décadas seguintes a 1960, ao declínio do transporte de passageiros pela ferrovia, que passou a transportar somente cargas.

Gráfico 17: Crescimento populacional da cidade de Ipameri entre 1920 a 2000.



Fonte: Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1898, 1905), Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000).

A estação de Goiandira, edifício imponente à época, foi considerado o maior implantado em Goiás (Coelho, 2004) (**Figuras 121 a 126**). Construído em alvenaria de tijolos, um material praticamente desconhecido dos goianos, apresentava uma plataforma baixa, cobertura com telhas de ardósia e alpendre na fachada, uma grande novidade para um edifício goiano desse período. A planta apresentava grande número de compartimentos, destinados para área administrativa e armazenamento de pequenas encomendas, com acesso a plataforma pelo pequeno saguão principal.

Figura 121: Estrada de Ferro Goyaz – Estação de Goyandira, vendo o trem passar em 1915.



Fonte: Revista O Malho, de 15 de maio de 1915.

Figura 122: Antiga estação ferroviária de Goiandira, sem data.



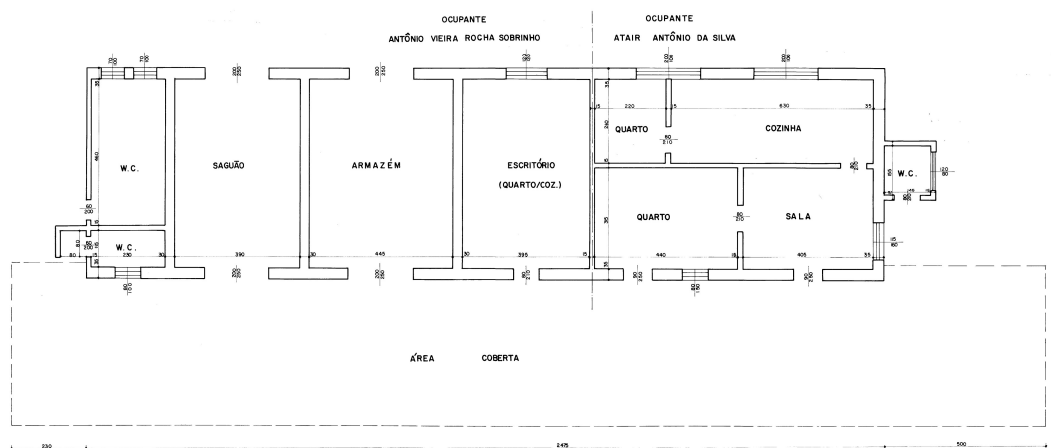
Fonte: Enciclopédia das cidades, 2024.

Figura 123: Antiga estação ferroviária de Goiandira, sem data.



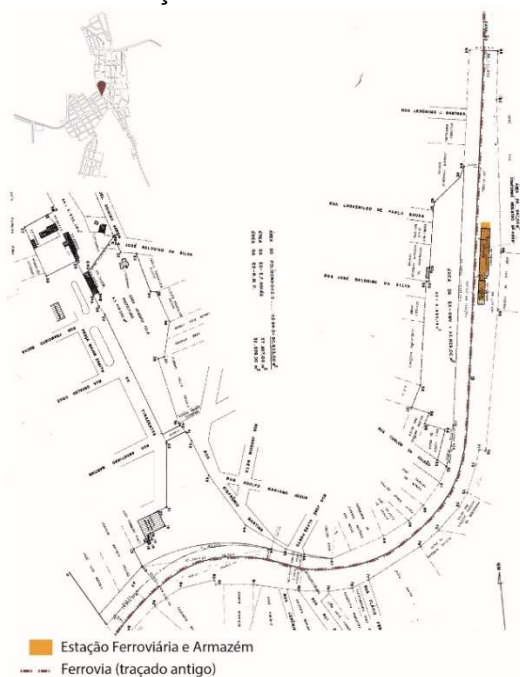
Fonte: Portal Prefeitura de Goiandira, 2024.

Figura 124: Planta da antiga Estação de Goiandira.



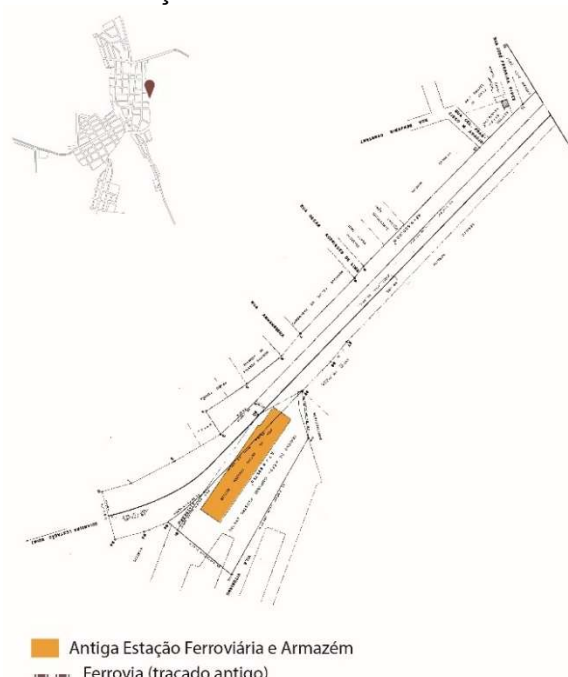
Fonte: DNIT, 2024.

Figura 125: Localização do pátio e da primeira estação da EFG em Goiandira.



Fonte: DNIT, 2024.

Figura 126: Localização do pátio e da segunda estação da EFG em Goiandira.



Fonte: DNIT, 2024.

Contudo, logo outra estação foi construída na cidade, na década de 1930, adotando características do estilo arquitetônico *Art déco* – desativada posteriormente pela F.C.A., com abertura de outra estação (**Figuras 127 e 128**). Junto vieram outros edifícios, o alojamento, o armazém – utilizado como moradia coletiva –, moradias familiares e o posto no km164 (**Figuras 129 a 132**). As moradias variavam em tamanho conforme a composição familiar, por isso os modelos poderiam ser ora bem pequenos ora maiores e até coletivos.

Figura 127: Nova Estação de Goiandira.



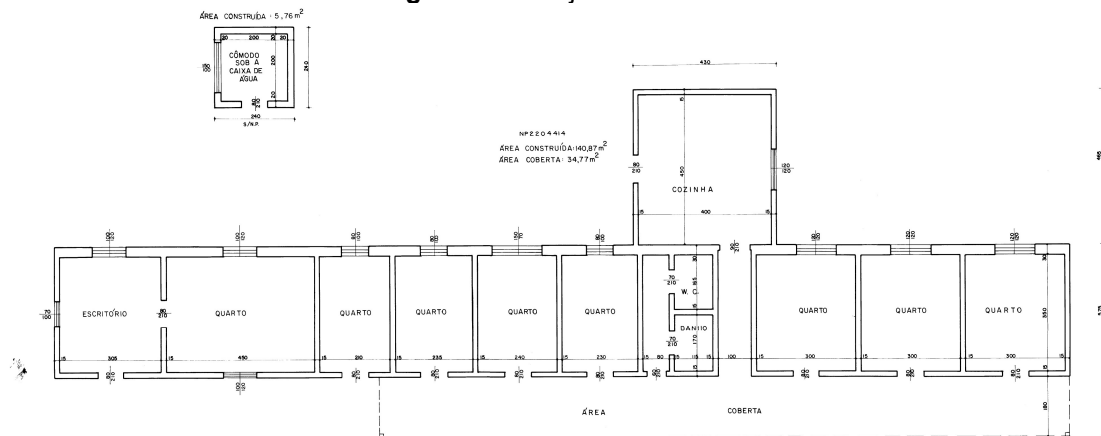
Fonte: Enciclopédia das cidades, 2024.

Figura 128: Estação Ferroviária da RFFSA em Goiandira.



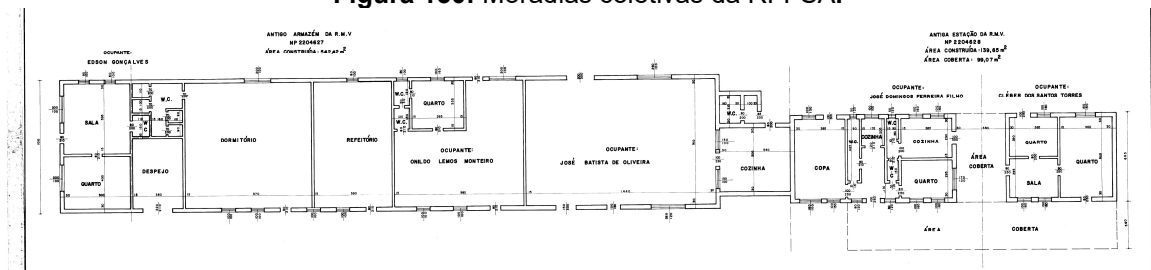
Fonte: Enciclopédia das cidades, 2024.

Figura 129: Alojamento da RFFSA.



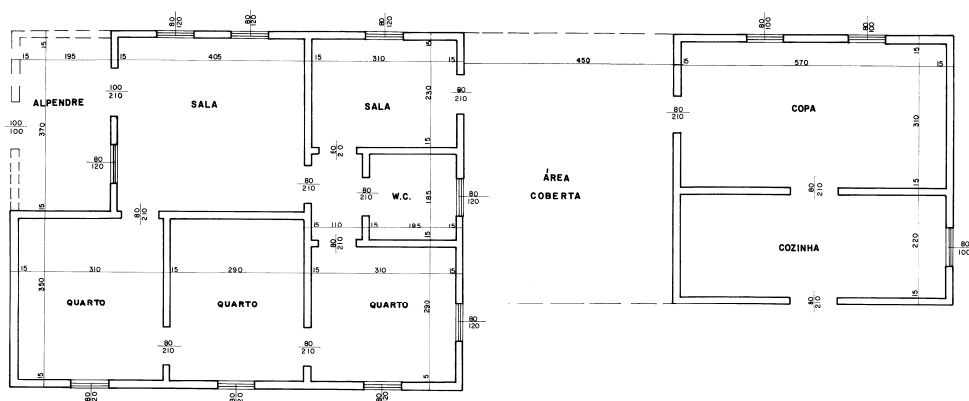
Fonte: DNIT, 2024.

Figura 130: Moradias coletivas da RFFSA.



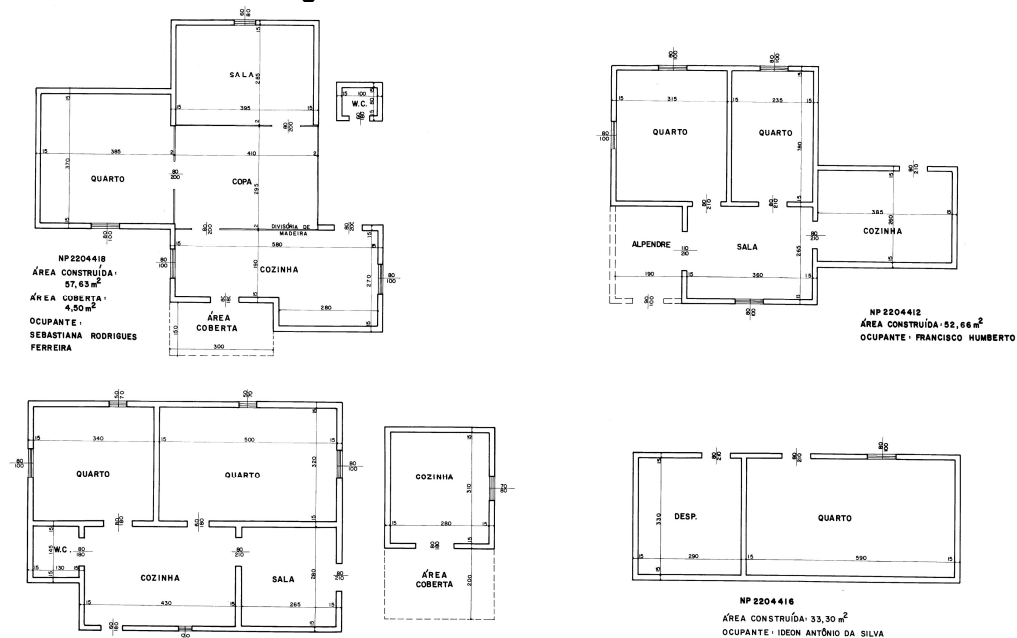
Fonte: DNIT, 2024.

Figura 131: Moradia familiar da RFFSA.



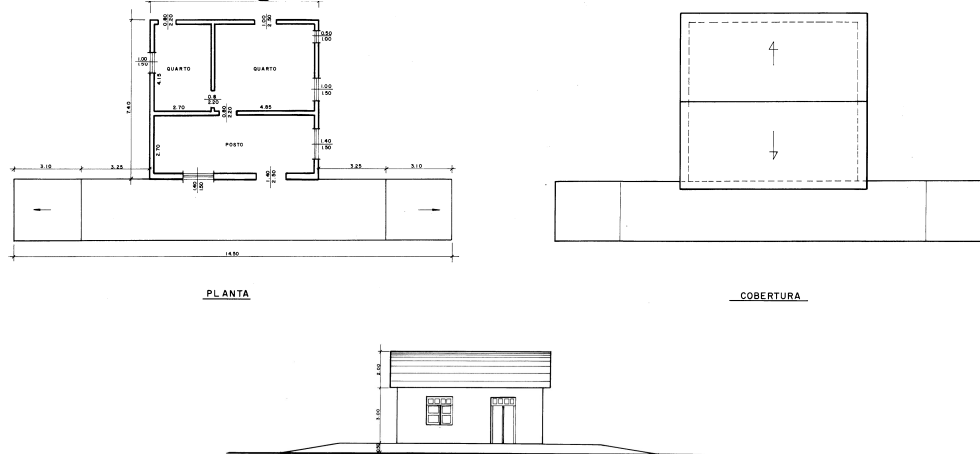
Fonte: DNIT, 2024.

Figura 132: Moradia familiar da RFFSA.



Fonte: DNIT, 2024.

Figura 133: Moradia familiar da RFFSA.



Fonte: DNIT, 2024.

Contudo, mesmo por um período muito curto, após a chegada da estrada de ferro, Goiandira vivenciou, assim como outros municípios, a transformação nas construções, influenciada pelas características dos edifícios ferroviários, sobretudo pelos novos materiais empregados até então desconhecidos na região. Os estilos arquitetônicos variaram (**Figuras 136 a 145**). O ecletismo muito presente, que combinava elementos de diferentes estilos arquitetônicos, e o *Art déco*, caracterizado por linhas geométricas e ornamentação simétrica, foram os mais utilizados, presente inclusive na segunda estação ferroviária construída na região.

Figura 136: Residência em Goiandira influenciada pela arquitetura ferroviária, s/d.



Fonte: Portal Abalcoada, 2024.

Figura 137: Comércio em Goiandira, década de 1950.



Fonte: Portal Abalcoada, 2024.

Figura 138: Vista da cidade de Goiandira, a esquerda os trilhos da EFG, s/d.



Fonte: Portal Abalcoada, 2024.

Figura 139: Grupo Escola de Goiandira, s/d.



Fonte: IBGE, 2024.

Figura 140: Associação Hospitalar de Amparo à Infância, s/d.



Fonte: IBGE, 2024.

Figura 141: Matriz de Goiandira, s/d



Fonte: IBGE, 2024.

Figura 142: Praça do Relógio, s/d.



Fonte: IBGE, 2024

Figura 143: Antiga prefeitura de Goiandira, s/d



Fonte: IBGE, 2024.

Figura 144: Residência em Goiandira, s/d.



Fonte: IBGE, 2024.

Figura 145: Residência em Goiandira, s/d.



Fonte: IBGE, 2024.

Embora a importância econômica da ferrovia tenha diminuído ao longo do tempo, seu legado ainda está presente na memória e na paisagem urbana da cidade. Goiandira preserva parte de sua história ferroviária por meio de edificações e traçados que remetem à época de sua fundação e desenvolvimento inicial. A cidade é um exemplo de como a ferrovia moldou o território e impulsionou o progresso no interior de Goiás. Paradoxalmente, o próprio não desenvolvimento da cidade contribuiu para a conservação de sua paisagem histórica: a estagnação econômica atuou como um fator de preservação, mantendo elementos urbanos e arquitetônicos.

iii. Cumari;

Cumari surgiu a partir de um pouso de tropeiros na virada do século XX, entre os municípios de Anhanguera (GO) e Goiandira. Inicialmente conhecida como povoado de Samambaia, sua origem remonta a 1908, quando Marcolina Martins Pereira, comerciante, construiu um barracão para atender viajantes e operários que trabalhavam na construção da ferrovia. Logo, o ponto estratégico acabou atraindo outros moradores, consolidando-se com um núcleo urbano (Dossiê de Goiás, 1996; Prefeitura de Cumari, 2023), sendo ponto de apoio a boiadas que vinham do Triângulo Mineiro e de outras localidades.

A inauguração da estação ferroviária em 1913, a segunda em solo goiano, foi o principal impulso para a consolidação do núcleo urbano. A estação tornou-se o epicentro econômico e social, atraindo sobretudo novos comerciantes e um número considerável de habitantes. Com os trilhos vieram as reivindicações para que o povoado fosse elevado a distrito e recebesse o nome de Cumari.

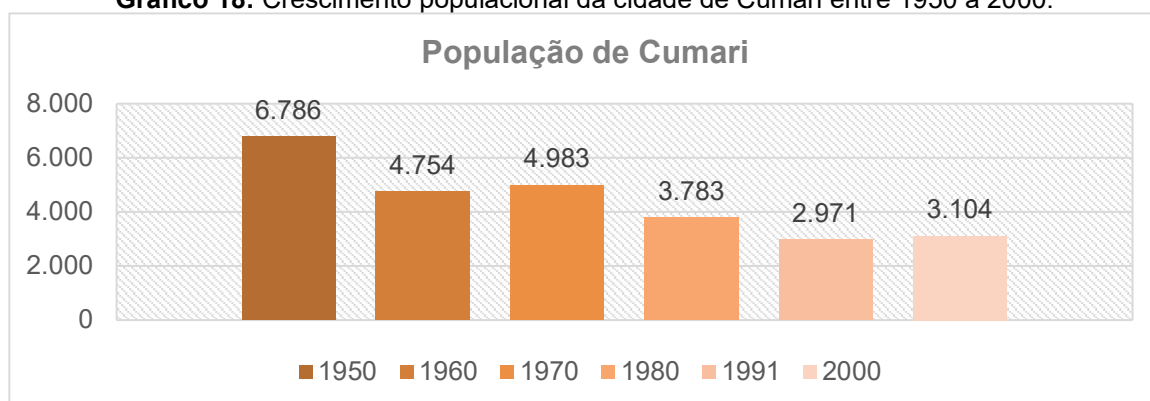
Em 1927, por meio da Lei Municipal nº 76, de 24 de setembro de 1927, o povoado se tornou distrito de Catalão, passando em 1933 à subordinação do município de Goiandira e permanecendo assim até o início da década de 1940. Em 1947, num processo que resultou em aquisição de partes dos distritos de Catalão e de Goiandira, o município de Cumari se emancipou, elevado à categoria de município com a denominação de Cumari, pela Lei Estadual nº 38.

Seu desenvolvimento foi lento em função de sua condição administrativa e pela proximidade com outras cidades que também receberam estações ferroviárias no mesmo ano, em 1913, como Araguari, Anhanguera, Catalão e Ipameri. Essas duas últimas já existiam desde o século XIX, sendo mais conhecidas e em consolidação

acelerada com a chegada da ferrovia.

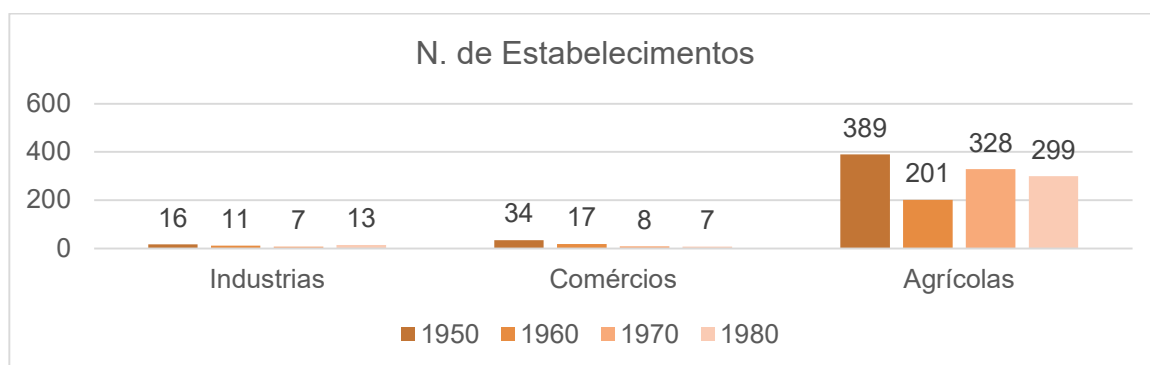
Durante a década de 1940 e 1950, Cumari viveu o apogeu do seu desenvolvimento, alcançando a marca de 6.786 habitantes em 1950 (**Gráficos 18 e 19**), com economia impulsionada, mesmo que tardiamente, pela ferrovia. Esse crescimento não durou muito tempo e entre 1950 e 1960 a população caiu 43%; em 1970, reduziu 4% e em 1980 chegou ao patamar de 3.783 habitantes. O mesmo aconteceu com os estabelecimentos industriais, comerciais e agrícolas na época. As indústrias passaram de 16, em 1950, para 11, em 1960; os estabelecimentos comerciais reduziram em 50%, de 34 para 17, em 1960; e, por fim, os estabelecimentos agrícolas, que passaram de 389, em 1950, para 201, em 1960, impactando diretamente no crescimento e desenvolvimento da cidade, assim como na geração de empregos, ofertas de serviços entre outros.

Gráfico 18: Crescimento populacional da cidade de Cumari entre 1950 a 2000.



Fonte: Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1898, 1905), Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000).

Gráfico 19: Número de estabelecimentos industriais, comerciais e agrícolas na cidade de Cumari entre 1950 a 2000.



Fonte: Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1898, 1905), Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000).

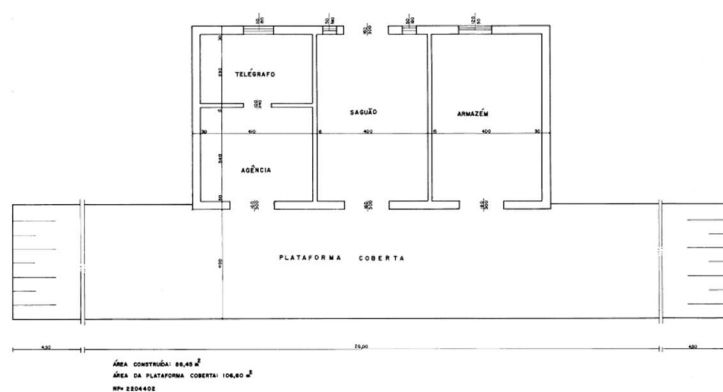
A configuração urbana de Cumari reflete a chegada do trem no povoado, que junto com a estação implantou outros edifícios, tais como: garagem, casa telegráfica, casa do manobreiro e seis moradias. A estação ferroviária (**Figuras 146 a 153**) era bem pequena, com quatro ambientes e a plataforma cobertura.

Figura 146: Antes e depois da Reforma da Estação Ferroviária de Cumari, s/d.



Fonte: Portal do Ministério Público de Goiás, 2015.

Figura 147: Planta da Estação de Cumari, s/d.



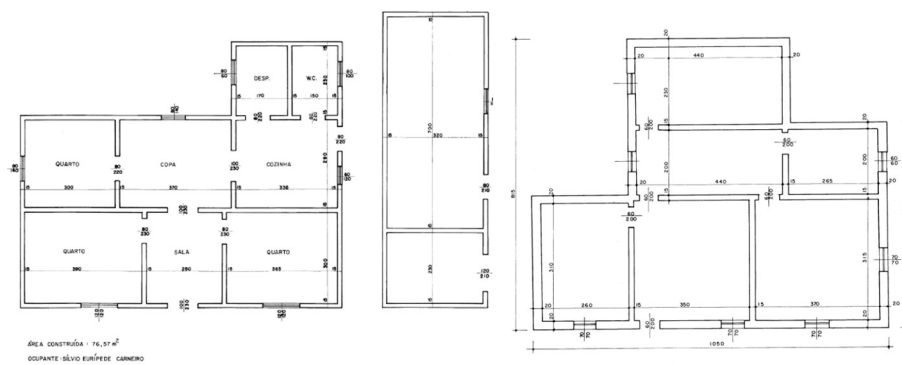
Fonte: DNIT, 2024.

Figura 148: Planta de locação da Estação e residências da EFG, s/d.



Fonte: DNIT, 2024.

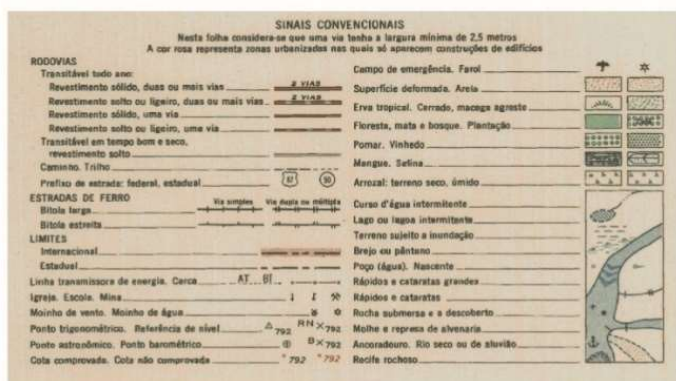
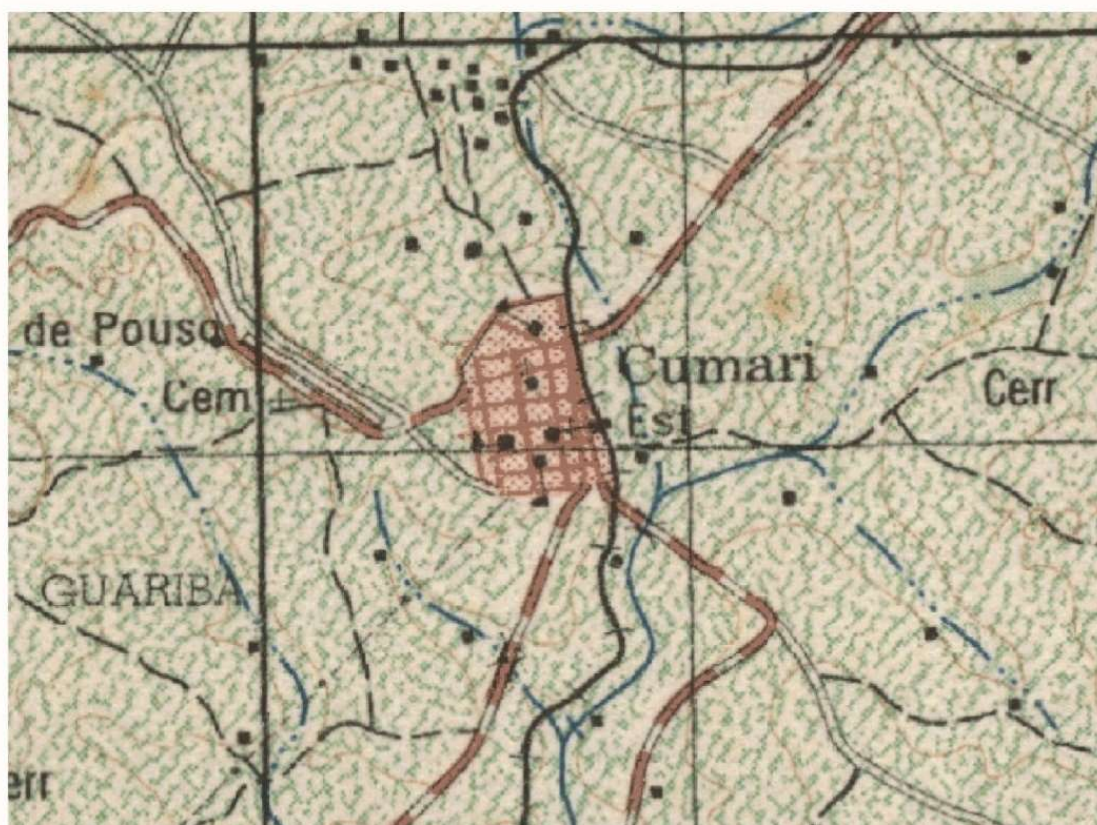
Figura 149: Residências locadas em Cumari, s/d.



Fonte: DNIT, 2024.

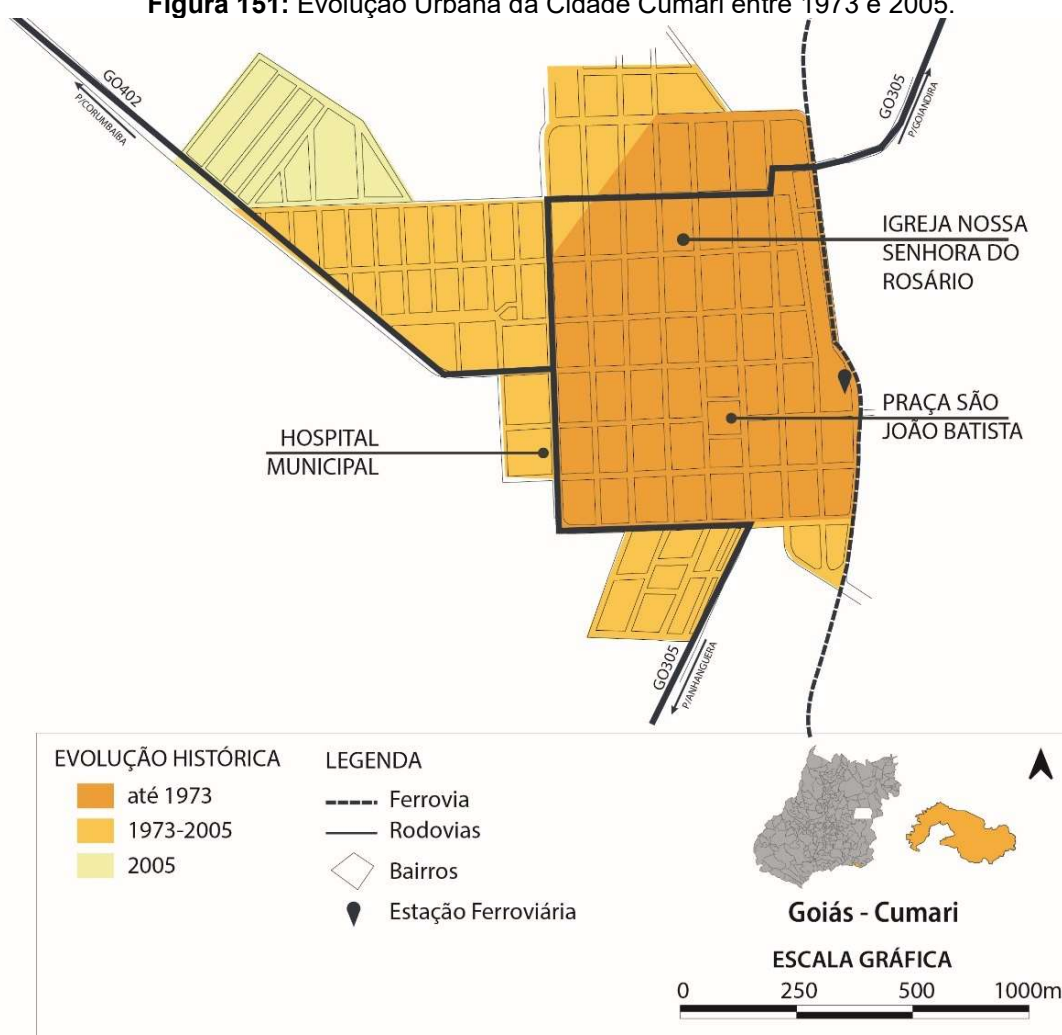
O desenho retangular do traçado urbano (**Figuras 150 e 151**) demonstra rigor geométrico, simetria nas quadras, ruas em sua maioria com a mesma largura (todavia não se encontrou um plano urbanístico ou autoria do traçado por um profissional). Após a ferrovia a mancha urbana pouco se alterou, algumas áreas foram ocupadas além do perímetro inicial, mas não avançaram os limites dos antigos trilhos, que hoje já não se encontra operante.

Figura 150: Desenho da cidade de Cumari feito pelo Diretoria de Serviços Geográficos em 1973, com base em aerofotografias de 1965, sem escala.



Fonte: Banco de Dados Geográficos do Exército Brasileiro (BDGEx), Deus (2020); Base Cartográfica CELG, 2004. Organização: Autora, 2024.

Figura 151: Evolução Urbana da Cidade Cumari entre 1973 e 2005.



Fonte: Banco de Dados Geográficos do Exército Brasileiro (BDGEx), Bueno (2006, 2007); Base Cartográfica CELG, 2004. Organização: Autora, 2024.

Cumari, hoje, vive desafios com a diminuição da população e consequentemente falta de atração a empreendedores, como foi um dia. Apesar dos desafios, Cumari não perdeu completamente seu vínculo com o passado. Em 2008, a antiga estação ferroviária foi restaurada pela prefeitura, que também revitalizou a praça ao seu redor. O local que atualmente abriga a biblioteca pública municipal, tornou-se um espaço de lazer e cultura, resgatando parte da memória da cidade e adaptando-a às necessidades contemporâneas. A arquitetura urbana de Cumari, parece que parou no tempo (**Figuras 152 e 153**), com a presença do ecletismo dos tempos da ferrovia.

Figura 152: Igreja Nossa Senhora do Rosário, s/d.



Fonte: Enciclopédia das cidades IBGE, 2024.

Figura 153: Hospital Municipal José Martins de Cumari, s/d.



Fonte: Enciclopédia das cidades IBGE, 2024.

i. Urutaí;

Urutaí é mais um dos municípios goianos que se desenvolveram em função da construção da E.F.G.. A chegada dos trilhos atraiu inúmeras famílias que se estabeleceram na região para trabalhar como funcionários e operadores da ferrovia, cuja estação foi inaugurada em 1914.

Nos primeiros anos de povoamento, a cidade recebeu migrantes vindos de Minas Gerais, São Paulo e das regiões do Nordeste do Brasil. Com a ferrovia, chegaram também trabalhadores estrangeiros, que trouxeram mão de obra qualificada para a construção das linhas. Após a implantação dos trilhos, surgiram as primeiras casas simples destinadas a abrigar ferroviários e lavradores, além de depósitos voltados ao armazenamento de mercadorias.

A origem do nome “Urutaí” possui duas explicações. De acordo com o historiador Ubiratan Galli, o nome teria surgido na década de 1930, no período nacionalista do Estado Novo (1937-1945), quando tropas de boiadas e carreteiros que descansavam na região deixavam restos de carne e ossos, atraindo urubus. Os moradores então costumavam dizer: “O urubu tá aí”. Já o folclorista Bariani Ortêncio sugere que o nome tem origem indígena, significando “rio dos urutaus” ou “pássaro noturno que voa na natureza” (Prefeitura de Urutaí, 2025).

Do ponto de vista administrativo, o distrito de Urutaí foi criado pela Lei Municipal nº 100, de 22 de outubro de 1917, subordinado ao município de Ipameri. Em 1933, continuava figurando como parte de Ipameri, situação que permaneceu nas divisões territoriais de 1936 e 1937. O distrito foi elevado à categoria de município, com o nome de Uruthaí, pela Lei Estadual nº 45, de 15 de dezembro de 1947, desmembrando-se de Ipameri. A instalação oficial do município ocorreu em 1º de janeiro de 1949. Posteriormente, pela Lei Estadual nº 141, de 16 de setembro de 1948, a grafia foi alterada para Urutaí.

Em termos de urbanização, a ferrovia não apenas impulsionou a produção local, mas também deu início ao processo de formação do tecido urbano. O desenho da cidade (**Figura 154**) foi estruturado a partir da estação, que serviu como ponto central, com ruas regulares formando quadras retangulares e pouca variação nos perfis. Em frente à estação, foi planejada uma praça central, ao redor da qual se organizaram edifícios residenciais e comerciais.

Figura 154: Desenho da cidade de Urutai feito pelo Diretoria de Serviços Geográficos em 1973, com base em aerofotografias de 1965, sem escala.

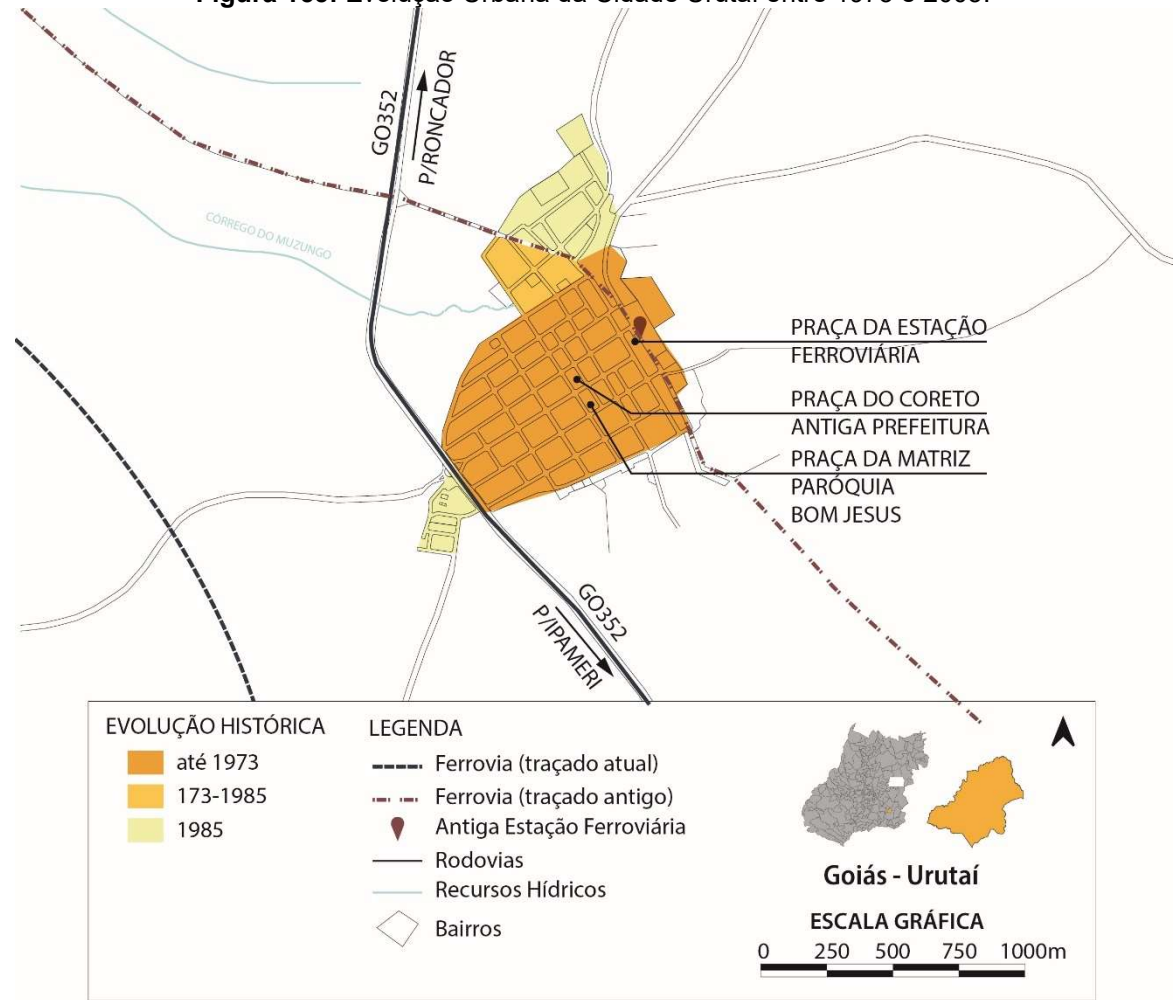


Fonte: Banco de Dados Geográficos do Exército Brasileiro (BDGEx), Deus (2020); Base Cartográfica CELG, 2004. Organização: Autora, 2024.

Ainda, o traçado previu a implantação da matriz com uma praça em frente e a praça do coreto com a prefeitura – posteriormente relocada (**Figura 155**). Os estilos arquitetônicos eram influenciados pela modernidade que chegou junto com os trilhos, com predominância das telhas francesas, telhados independentes com beirais, assim como o uso da madeira em esquadrias e elementos decorativos. Algumas edificações, principalmente públicas – como a Prefeitura – apresentavam telhado

frontal camuflado por platibanda formando uma fachada plana, geométrica (**Figuras 156 a 160**).

Figura 155: Evolução Urbana da Cidade Urutaí entre 1973 e 2005.



Fonte: Banco de Dados Geográficos do Exército Brasileiro (BDGEx), Bueno (2006, 2007); Base Cartográfica CELG, 2004. Organização: Autora, 2024.

Figura 156: Estação de Urutaí antes e depois da reformar, 2006.



Fonte: Facebook Urutaí no tempo, 2024.

Figura 157: Praça da Estação da Estrada de Ferro Goiás e a estação à direita, s/d.



Fonte: IBGE (1958).

Figura 158: Praça da Estação da Estrada de Ferro Goiás, s/d.



Fonte: IBGE (1958).

Figura 159: Praça da Antiga Matriz, s/d.



Fonte: IBGE (1958).

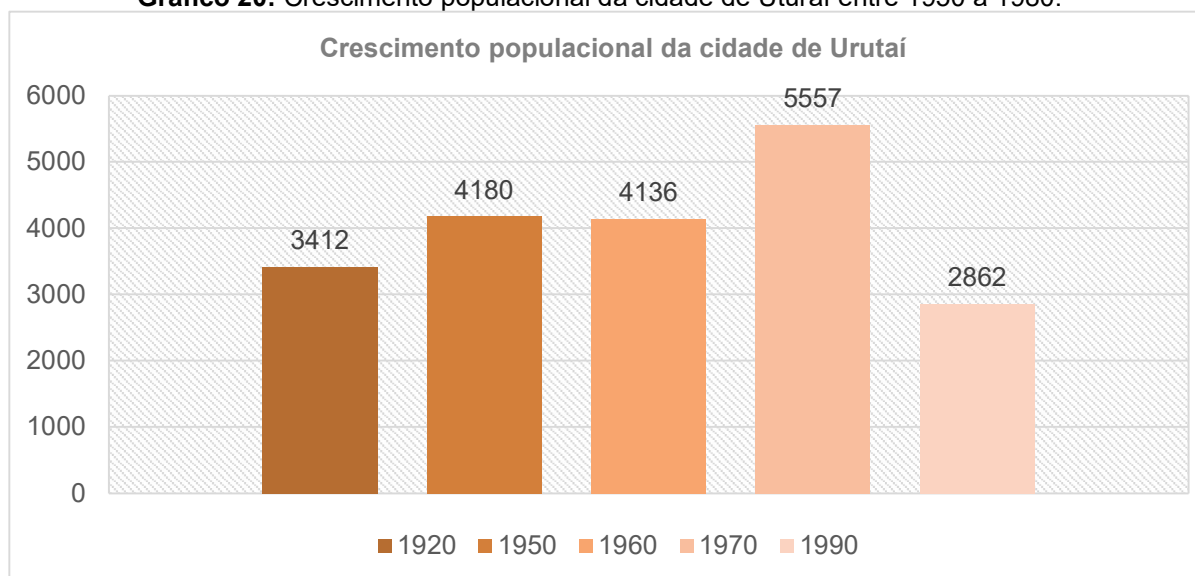
Figura 160: Prefeitura Municipal, s/d.



Fonte: IBGE (1958).

A chegada dos trilhos impulsionou significativamente o crescimento populacional de Urutaí (**Gráfico 27**), alcançando 3.412 habitantes em 1920. Nas décadas seguintes, esse número continuou a crescer, atingindo o pico de 5.557 habitantes em 1960. Contudo, a partir desse momento, houve uma queda brusca, reduzindo a população pela metade, chegando a 2.862 habitantes em 1980.

Gráfico 20: Crescimento populacional da cidade de Urutaí entre 1950 a 1980.

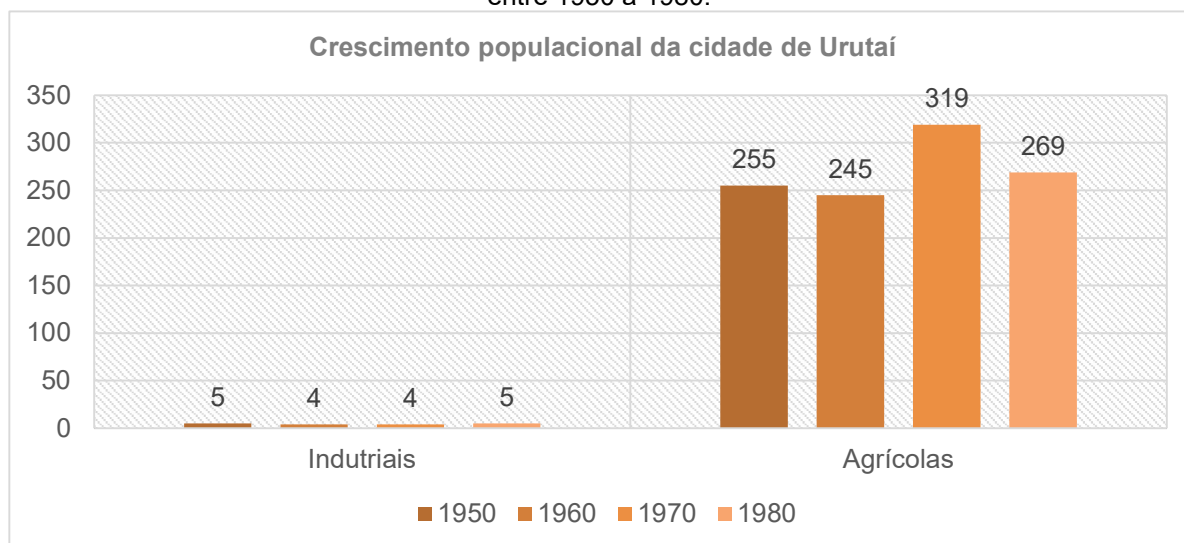


Fonte: Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1898, 1905), Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000).

Esse expressivo número de habitantes nas primeiras décadas pode ser parcialmente explicado pela condição de Urutaí como ponta de linha da ferrovia entre 1914 e 1922. Durante esse período, o município desempenhou um papel estratégico, concentrando atividades econômicas (**Gráfico 28**) e atraindo novos moradores. No entanto, em 1922, a linha ferroviária foi estendida até Leopoldo de Bulhões, que acabou herdando parte das atividades de Urutaí. A cidade, por sua vez, entrou em um período de estagnação (Melo, 2008).

Até 1950, ainda sobre influência da ferrovia, o pequeno município abrigava 5 indústrias, especializadas na produção de manteiga, rapadura, queijo e farinha de mandioca, e 255 estabelecimentos agrícolas, consolidando-se como um polo agropecuário. Em relação aos estabelecimentos comerciais, em 1950, a cidade apresentava apenas 7 unidades, aumentando para 8, em 1960. Esses dados revelam que a maioria da população se ocupou com atividades na agricultura e pecuária, com destaque para a produção de arroz, milho, feijão e a criação de bovinos, equinos, muares e suínos.

Gráfico 21: Número de estabelecimentos industriais, comerciais e agrícolas da cidade de Ouvidor entre 1950 a 1980.



Fonte: Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1898, 1905), Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000).

Em síntese, Urutaí é um exemplo de como a chegada da ferrovia moldou não apenas o desenvolvimento econômico, mas também a organização urbana e a dinâmica social dos municípios do interior goiano. Contudo, o deslocamento da linha férrea resultou em um processo de estagnação da cidade, que pouco se expandiu territorialmente, inclusive com a queda no número populacional. Reforçando essa situação, o ex-prefeito Nelson Donizete Ferreira alegou em entrevista ao historiador Edmar César (2020) “quando a ferrovia saiu daqui, infelizmente a cidade caiu muito e foi um grande baque. O novo trajeto foi bom para o sistema ferroviário, mas não foi bom para a cidade que era movimentada devido à grande operação e movimento dos trens de ferro na estação” (César, 2020, p.181).

ii. Pires do Rio;

A história da cidade de Pires do Rio é profundamente entrelaçada com a Estrada de Ferro Goiás. A estação estava prevista para ocupar o outro lado do rio Corumbá, entre os quilômetros 217 e 219, na Comarca de Santa Cruz (Luziânia), em terras da Fazenda do Brejo ou do Sampaio, de propriedade do fazendeiro local Lino Teixeira Sampaio.

Segundo Ferreira (1999), sabia-se que uma estação seria erguida depois de Roncador. Era comum à época a cada 15 ou 20 quilômetros de linha um ponto de

parada, em função da baixa autonomia das locomotivas a vapor, que necessitavam de constante abastecimento de água e lenha. Diante disso, Teixeira Sampaio se preparou para receber a estrutura ferroviária, doando quatro alqueires e elaborando o desenho da cidade que ali seria erguida junto com a estação.

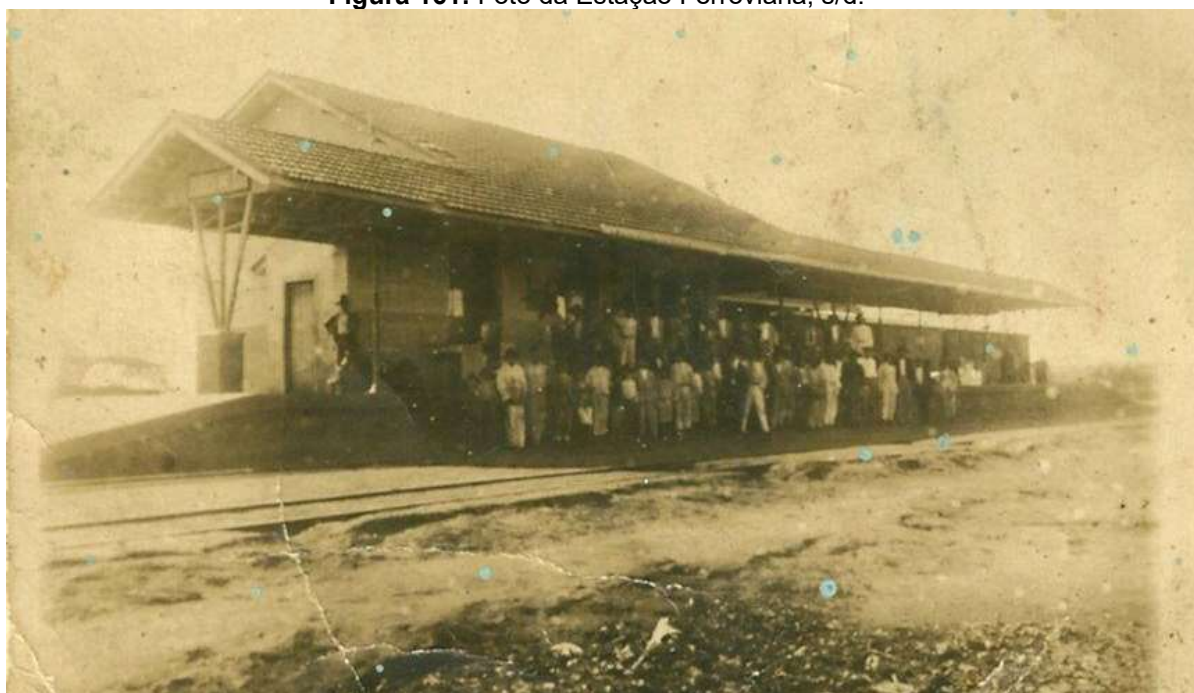
Esse primeiro projeto, segundo Ferreira (1999) era de autoria do engenheiro da Estrada Álvaro Pacca, e foi apresentado e aprovado pela direção da estrada ainda em 1 de janeiro de 1922. Contudo, não possuía medidas tão pouco a posição exata de implantação da cidade nova, levando à elaboração de outro projeto assim que estação foi implantada.

Junto com a inauguração da estação ferroviária, em 9 de novembro de 1922, também foi festejada a fundação da cidade de Pires do Rio (**Figuras 161 e 162**). Há quem diga que a cidade foi fundada pelo fazendeiro Lino Teixeira Sampaio, enquanto outros afirmam que foi pelas mãos do engenheiro da Estrada de Ferro Goiás, Balduino Ernesto de Almeida.

Aqui não cabe dizer a autoria do fato, apenas que a Lino muitos atribuem o heroísmo e a visão pioneira (empreendedor) de levar o desenvolvimento da região do estado, através da doação de suas terras. O fazendeiro exigiu que às margens dos trilhos fossem edificadas uma pequena cidade, com pequenos lotes (Ferreira, 1999). Enquanto, Balduino nessa história foi quem trouxe os primeiros trilhos para o estado de Goiás e mandou chamar o engenheiro Álvaro Pacca até Santa Cruz para realizar a negociação de doação das terras para atender à ferrovia.

Por fim, com a cidade fundada, segundo Ferreira (1999) um novo desenho foi feito (**Figura 163**), mais ortogonal, com três avenidas principais ligadas diretamente a estação ferroviária (**Figura 164**). Um traçado bem definido, com quadras regulares que permitiriam o acesso fácil a estação a partir da composição das vias em *patte-d'oie* (pata de ganso ou tridente) – comum em cidades novas ferroviárias da época (Trevisan *et al.*, 2019). Um modelo que refletia o papel da hierarquia da estação na articulação da paisagem da nova cidade.

Figura 161: Foto da Estação Ferroviária, s/d.



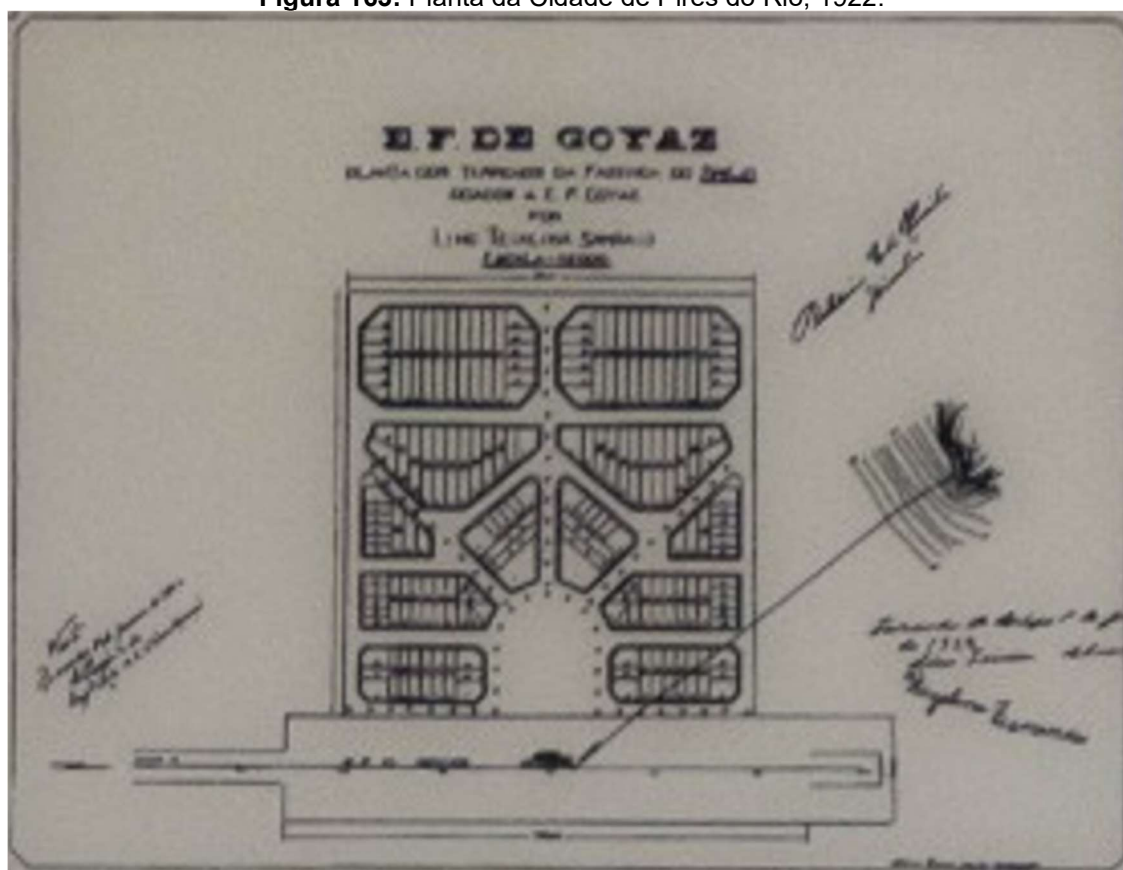
Fonte: Facebook, Página Histórias antigas de Pires do Rio, acesso 2025.

Figura 162: Foto da Estação Ferroviária, s/d



Fonte: Facebook, Página Histórias antigas de Pires do Rio, acesso jan. 2025.

Figura 163: Planta da Cidade de Pires do Rio, 1922.



Fonte: Museu Ferroviário de Pires do Rio, 2024.

Figura 164: Vista da Av. principal a partir da estação ferroviária, s/d.



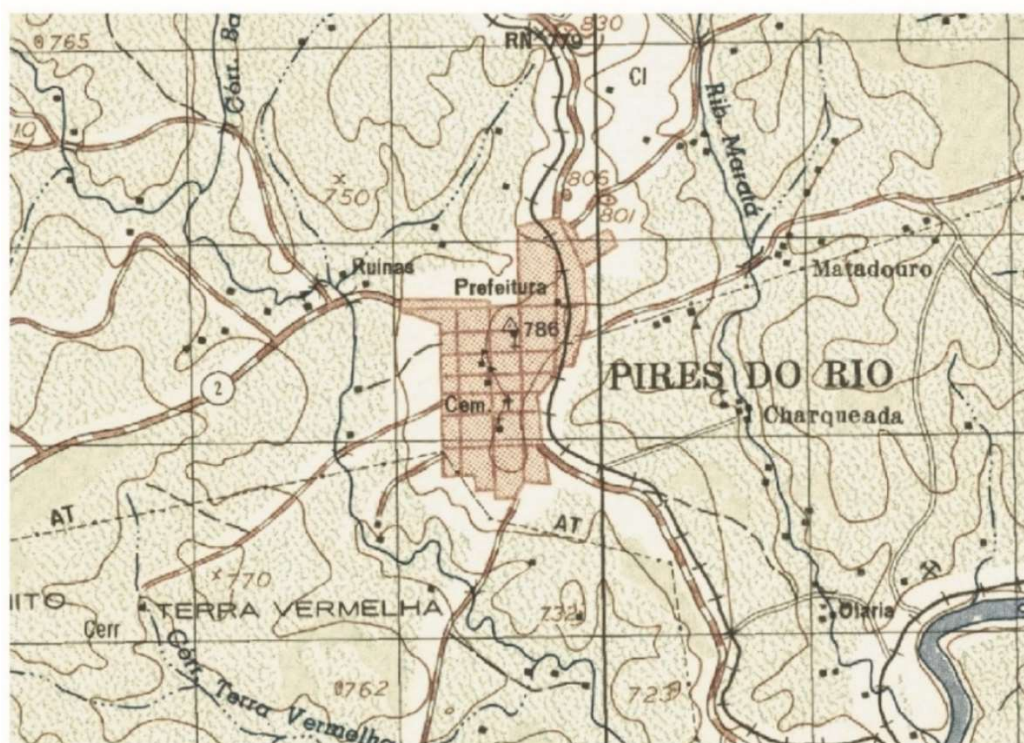
Fonte: Museu Ferroviário de Pires do Rio, 2024.

Contudo, antes mesmo da inauguração da estação e concepção do projeto urbano, novas construções já eram levantadas próximas à área, dando origem ao

primeiro núcleo habitacional, chamado pelos moradores de “Rua do Fogo” (Silva e Barbosa, 2017). Situação que levou à ampliação do desenho da cidade ainda em 1923 (**Figura 165**), com mais quadras, ruas, avenidas e a praça central, o que seria posteriormente chamado de centro urbano.

Ao longo dos anos a cidade não se restringiu à dependência da estação, tão pouco à linha que corta a cidade de norte a sul. O tabuleiro se expandiu seguindo principalmente o eixo das avenidas. Entre 1940 e 1980 a cidade teve um avanço expressivo observados pela mancha urbana (**Figura 166**). Sucessivamente, outras áreas foram sendo ocupadas preenchendo os vazios urbanos.

Figura 165: Desenho da cidade de Pires do Rio feito pelo Diretoria de Serviços Geográficos em 1973, com base em aerofotografias de 1965, sem escala.

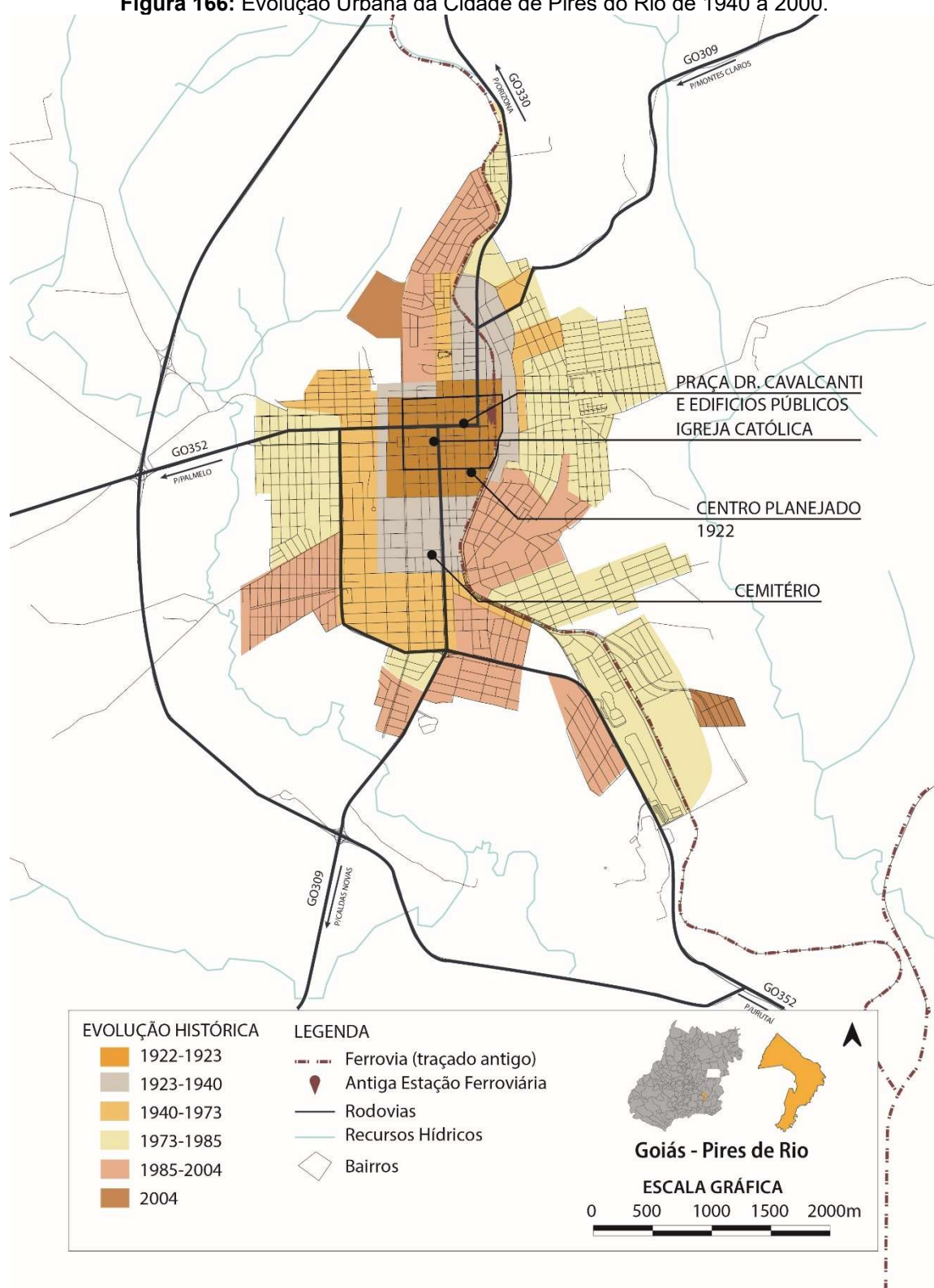


SINAIS CONVENCIONAIS	
Nesta folha considera-se que uma via tenha a largura mínima de 2,5 metros. A cor rosa representa zonas urbanizadas nas quais só aparecem construções de edifícios.	
RODOVIAS	
Transitável todo ano:	
Revestimento sólido, duas ou mais vias	— 2 VIAS —
Revestimento sólido ou ligeiro, duas ou mais vias	— 2 VIAS —
Revestimento sólido, uma via	— 1 VIA —
Revestimento sólido ou ligeiro, uma via	— 1 VIA —
Transitável em tempo bom e seco, revestimento sólido	— 1 VIA —
Caminho, trilho	— 1 VIA —
Perfil de estrada: federal, estadual	— 1 VIA —
ESTRADAS DE FERRO	
Bitola larga	— 1 VIA —
Bitola estreita	— 1 VIA —
LIMITES	
Internacional	— 1 VIA —
Estadual	— 1 VIA —
Linha transmissora de energia: Cerca	— 1 VIA —
Igreja, Escola, Mina	— 1 VIA —
Moinho de vento, Moinho de água	— 1 VIA —
Ponto trigonométrico, Referência de nível	— 1 VIA —
Ponto astronômico, Ponto barométrico	— 1 VIA —
Cota compressada, Cota não compressada	— 1 VIA —
Campo de emergência, Tenda	— 1 VIA —
Superfície deformada, Área	— 1 VIA —
Erva tropical, Cerrado, macega agreste	— 1 VIA —
Floresta, mata e bosque, Plantação	— 1 VIA —
Pântano, Várzea	— 1 VIA —
Margem, Salina	— 1 VIA —
Arrozal: terrenos secos, úmidos	— 1 VIA —
Correio d'água intermitente	— 1 VIA —
Lago em lagoa intermitente	— 1 VIA —
Torreno sujeito a inundação	— 1 VIA —
Brasão ou pântano	— 1 VIA —
Pego (água), Nascente	— 1 VIA —
Rápidos e cachoeiras grandes	— 1 VIA —
Rápidos e cachoeiras pequenas	— 1 VIA —
Rocho submerso e a descoberto	— 1 VIA —
Mulhe e represa de alvenaria	— 1 VIA —
Acendedor, Rio seco ou de aluvião	— 1 VIA —
Recife rochoso	— 1 VIA —



Fonte: Banco de Dados Geográficos do Exército Brasileiro (BDGEx), Deus (2020); Base Cartográfica CELG, 2004. Organização: Autora, 2024.

Figura 166: Evolução Urbana da Cidade de Pires do Rio de 1940 a 2000.

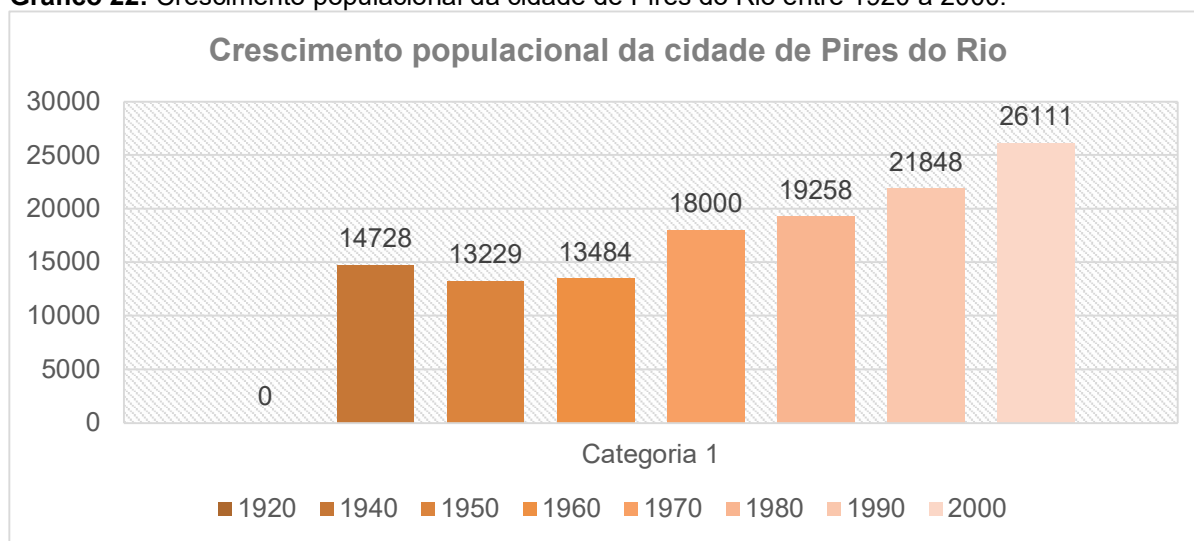


Fonte: Banco de Dados Geográficos do Exército Brasileiro (BDGEx), Bueno (2006, 2007); Base Cartográfica CELG, 2004. Organização: Autora, 2024.

Sobre o contingente populacional (**Gráfico 22**), a migração inicial de deu por alemães que vieram e se foram, depois por baianos e pelos sírio-libaneses, os

quais se fixaram acreditando na futura cidade. Também se fizeram presente italianos e espanhóis, mas eram os paulistas e mineiros os mais representativos. Ao todo, a cidade alcançou o número de 14.728 habitantes logo nas primeiras décadas entre 1920 e 1940. Índice que reduziu na próxima década, em 1950, refletindo em parte o prolongamento da linha. Era comum as pessoas acompanharem a extensão e se alojarem no ponto de linha (cidade ou núcleo boca de sertão), em função da oferta imediata de frente de trabalho que a ferrovia abria.

Gráfico 22: Crescimento populacional da cidade de Pires do Rio entre 1920 a 2000.



Fonte: Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1920), Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000).

A produção agrícola também se alterou, estimulada pela facilidade do transporte pela ferrovia. Deixou de se resumir a lavouras de subsistência, assim como em outras localidades e se desenvolveu ainda na década de 1920. A industrialização da atividade agropecuária permitiu que Pires do Rio se tornasse entreposto de gado e arroz, contribuindo com 2/6 da produção de arroz do estado de Goiás.

Além da agricultura e pecuária, o comércio se desenvolveu com a chegada de muitas mercadorias, algumas importadas graças à industrialização. A oferta era vasta, como afirma Ferreira,

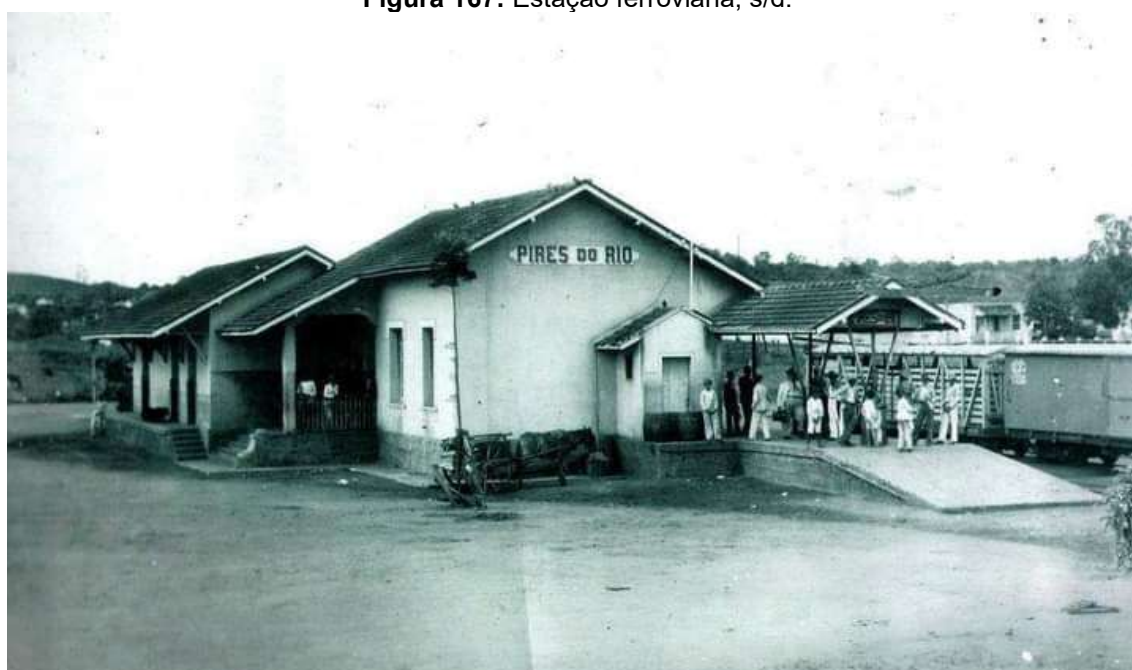
Desnatadeiras Balctik e Fogões Wallig na Casa David Abdalla & Cia; tecidos só nas “Casas Pernambucanas”; Colgate, para o mau hálito; Palmolive, o único sabonete embelezador; Cafiaspirina, o remédio da confiança; tijolos incomparáveis, na Olaria Laranjal. (Ferreira, 1999, p.112).

A diversidade de produtos era enorme, desde oferta de livros a produtos

alimentícios, distribuídos nos variados estabelecimentos comerciais na cidade, como: o Armazém do livro, a Casa São Sebastião, o Empório das Famílias, a Farmácia S. Lucas, a Confeitaria e Padaria Leal, a Padaria e Confeitaria a Sul Goiana, a Normalista, entre tantos outros.

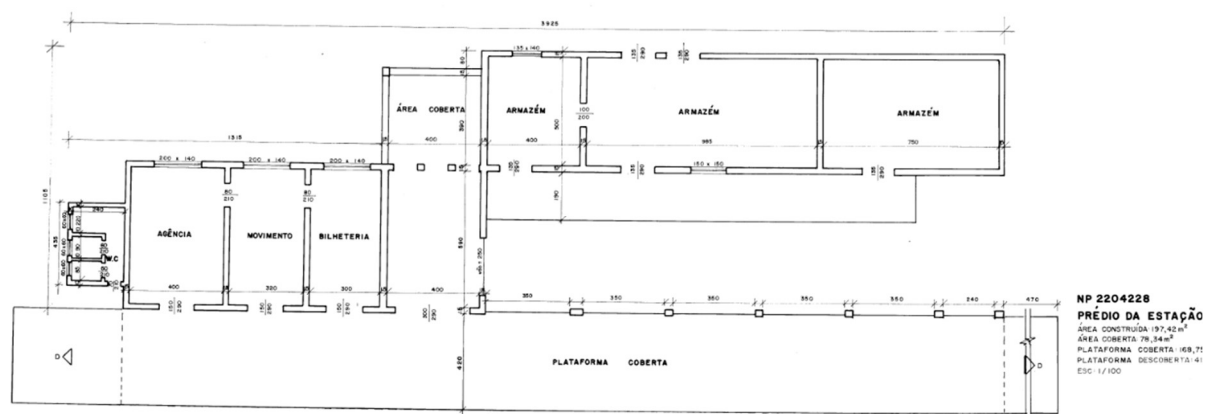
Ainda, sobre a estação ferroviária, junto com o edifício principal (**Figura 167**) vieram outras edificações (**Figura 168**), como a garagem, o alojamento de maquinistas, o depósito, escritórios entre outros. A estação foi implantada com a fachada para a cidade, enquanto a plataforma era o limite urbano (**Figuras 169 a 172**).

Figura 167: Estação ferroviária, s/d.



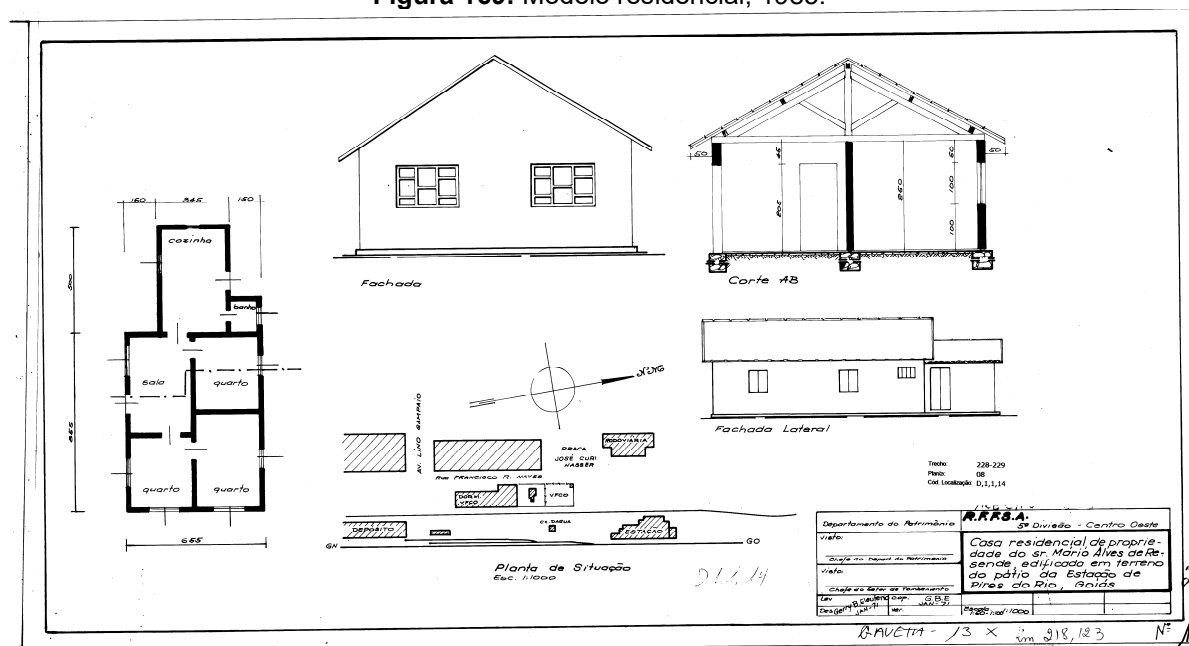
Fonte: Museu Ferroviário de Pires do Rio, 2024.

Figura 168: Planta da Estação Ferroviária, 1985.



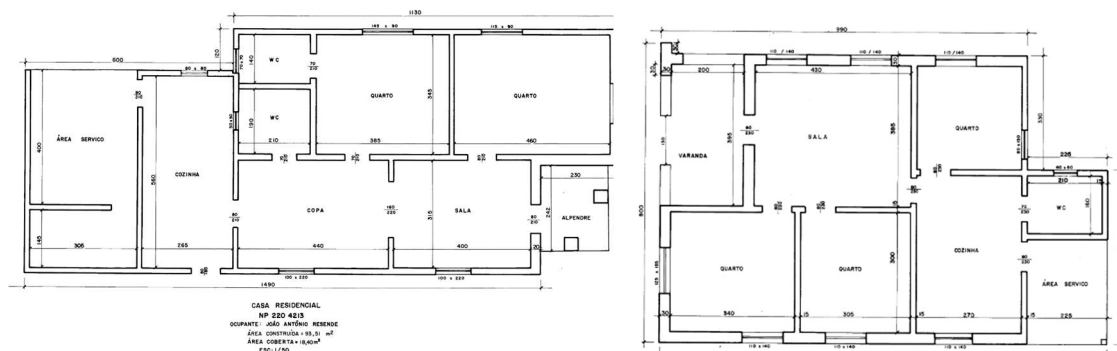
Fonte: DNIT, 2024.

Figura 169: Modelo residencial, 1985.



Fonte: DNIT, 2024.

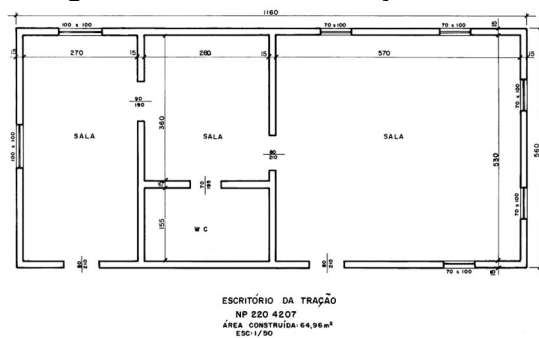
Figura 170: Modelos residenciais, 1985.



Fonte: DNIT, 2024.

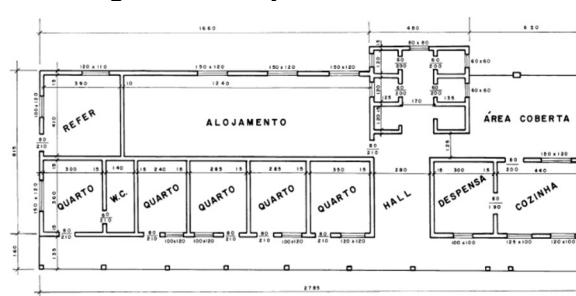
Fonte: DNIT, 2024.

Figura 171: Escritório de tração, 1985.



Fonte: DNIT, 2024.

Figura 172: Alojamentos, 1985.



Fonte: DNIT, 2024.

Junto com a fundação da cidade, vieram uma sucessão de novidades. Em 1927, entrou em circulação o primeiro jornal da cidade: *O Pires do Rio*; em 1932, *O Estado de Goyaz*; em 1938, o *Goyaz* passou a ser editado em Pires do Rio, assim como o *Nossa Folha*, em 1939. Em 1924, ocorreu a primeira charruada da cidade. Em 1925, Manoel Cavalcanti Nogueira instalou a primeira máquina de beneficiamento de arroz. No mesmo ano, duas fábricas de manteigas, padarias, curtumes e outros tantos pequenos centros de produção, que impulsionaram a indústria local, foram abertos gerando além de novos empregos a atração de pessoas de outras localidades.

A energia só chegou em 1934 e na esteira, vários edifícios públicos foram inaugurados. Em 1938 foram inaugurados o Grupo Escolar Martins Borges, o Fórum, a Prefeitura Municipal, a Escola Normal, o Jardim Pública – conhecido como Praça Dr. Cavalcanti (**Figuras 173 a 177**).

Figura 173: Grupo Escolar Martins Borges, s/d.



Fonte: Museu Ferroviário de Pires do Rio, 2024.

Figura 174: Fórum, s/d.



Fonte: Museu Ferroviário de Pires do Rio, 2024.

Figura 175: Comércio, s/d.



Fonte: Museu Ferroviário de Pires do Rio, 2024.

Figura 176: Pernambucanas, s/d.



Fonte: Museu Ferroviário de Pires do Rio, 2024.

Figura 177: Hotel Goyano, s/d



Fonte: IBGE, 2024.

Em síntese, a convergência de todos esses avanços foi fundamental para a concepção da cidade de Pires do Rio, moldando seu desenho urbano e impulsionando sua expansão ao longo dos anos. No entanto, o entusiasmo inicial não perdurou. O avanço da linha férrea, aliado à desaceleração do crescimento populacional e, sobretudo, à decadência do sistema ferroviário, deixou marcas profundas no desenvolvimento da cidade, freando seu dinamismo e trazendo desafios significativos para sua continuidade como um polo regional.

A história de Pires do Rio evidencia a dualidade da ferrovia como agente de desenvolvimento urbano. Se, por um lado, promoveram a urbanização e a modernização, por outro, elas também criaram dinâmicas de dependência que se tornaram entraves ao desenvolvimento equilibrado e contínuo ao longo dos anos. A cidade, hoje, carrega em sua morfologia e em seu patrimônio arquitetônico os vestígios de sua origem ferroviária, mas enfrenta desafios para reintegrar esses elementos em uma visão contemporânea de planejamento urbano.

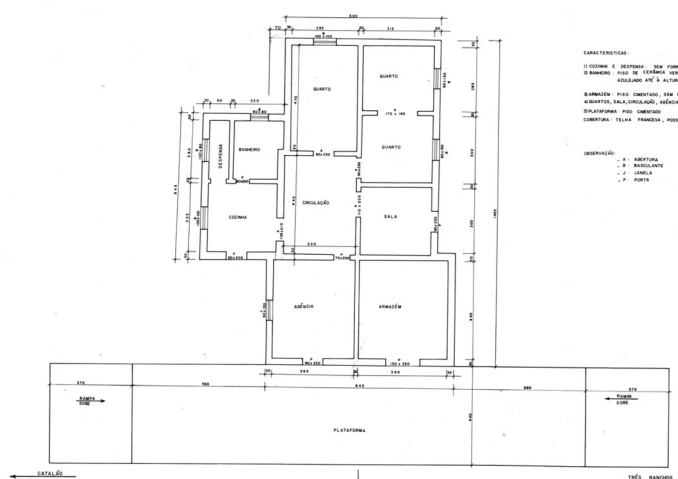
iii. Ouvidor;

O povoado de Ouvidor teve início no ano de 1922, com a inauguração nas terras do município de Catalão de uma estação da Estrada de Ferro da Rede Mineira de Viação¹⁶⁰, que ligava Monte Carmelo, em Minas Gerais, a Goiandira.

¹⁶⁰ O município se formou na estação que conectava as duas linhas, a Estrada de Ferro Goiás e a Estrada de Ferro Oeste de Minas.

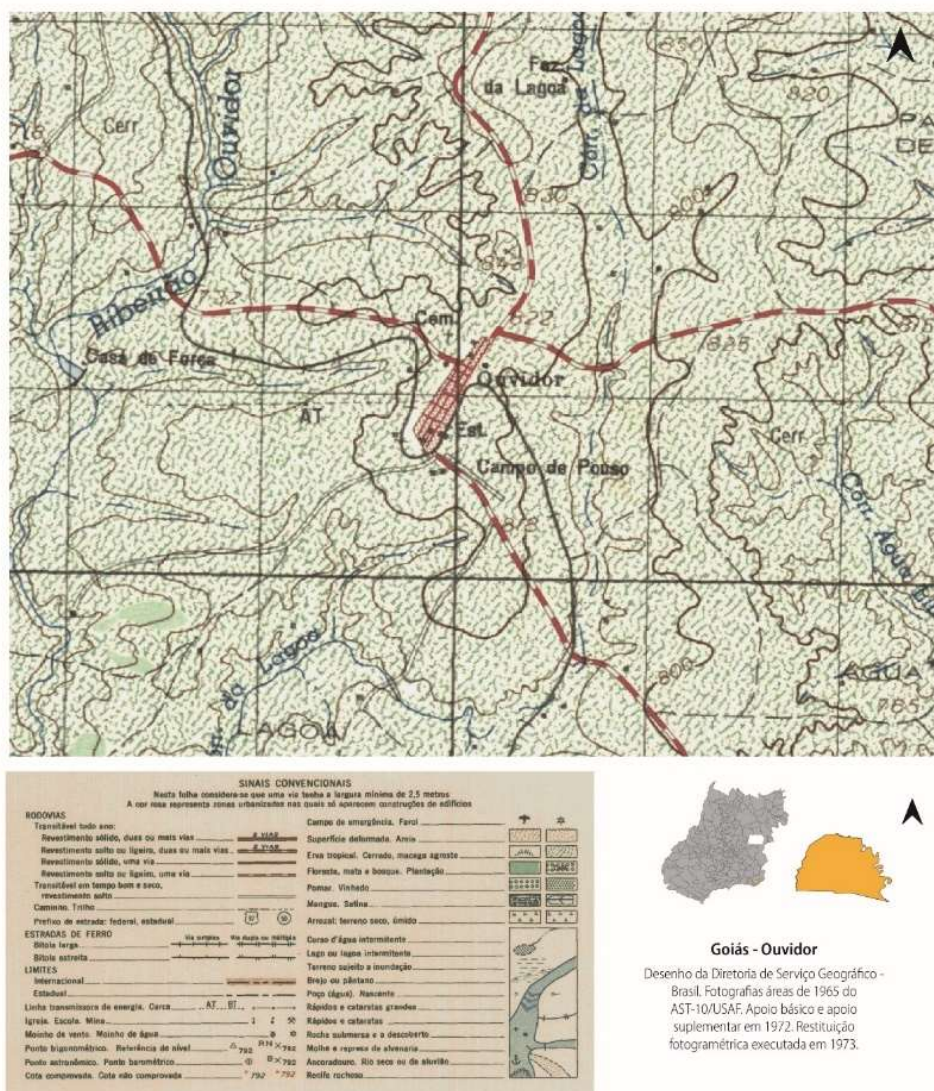
Com a inauguração da estação (**Figuras 178 e 179**) a cidade passou lentamente, assim como Anhanguera e Cumari, pelo processo de desenvolvimento. O desenho da cidade (**Figura 180**), assim como outras, começou a partir da estação com quadras retangulares, poucas ruas, em sua maioria com as mesmas dimensões, tendo a estação como ponto estratégico, com alguns poucos comércios, um grupo escolar e sem qualquer serviço de assistência médica (IBGE, 1958).

Figura 179: Planta da Estação de Ouvidor, 1985.



317

Figura 180: Desenho da cidade de Ouvidor feito pelo Diretoria de Serviços Geográficos em 1973, com base em aerofotografias de 1965, sem escala.

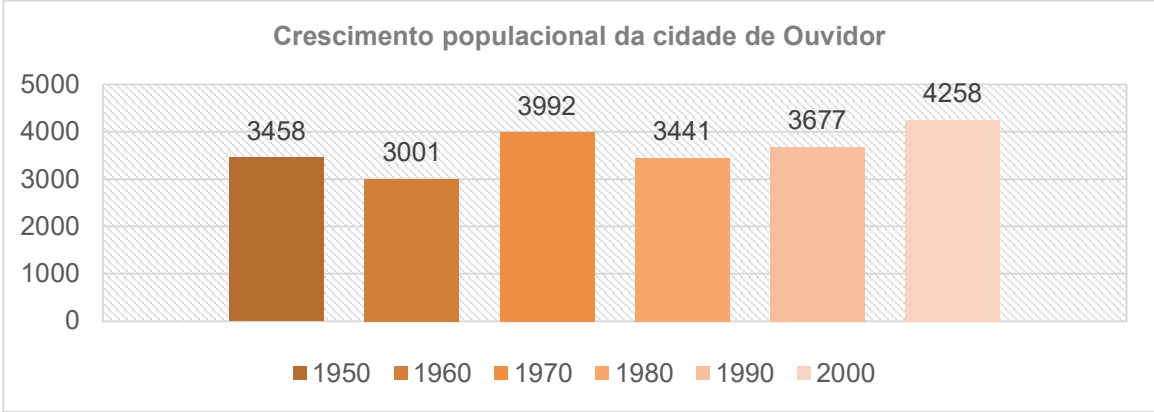


Fonte: Banco de Dados Geográficos do Exército Brasileiro (BDGEx), Deus (2020); Base Cartográfica CELG, 2004. Organização: Autora, 2024.

Nesse processo de desenvolvimento, a população chegou na década de 1950 a alcançar 3.458 habitantes e oscilando entre aumento e reduções nas décadas seguintes (**Gráfico 23**). Entre 1950 e 1960, a população reduziu 15%, chegando a 3.001 habitantes; em 1970, aumentou 25% com 3.992; em 1980, novamente uma queda de 16%, chegando a 3.441 habitantes. Essa oscilação, sem grandes perdas populacionais, reflete em parte a implantação da ferrovia, mas também as condições industriais, comerciais e agrícola ao longo dos anos (**Gráfico 24**), sobretudo pela descoberta de jazidas minerais na década de 1970, que possibilitou a implantação da

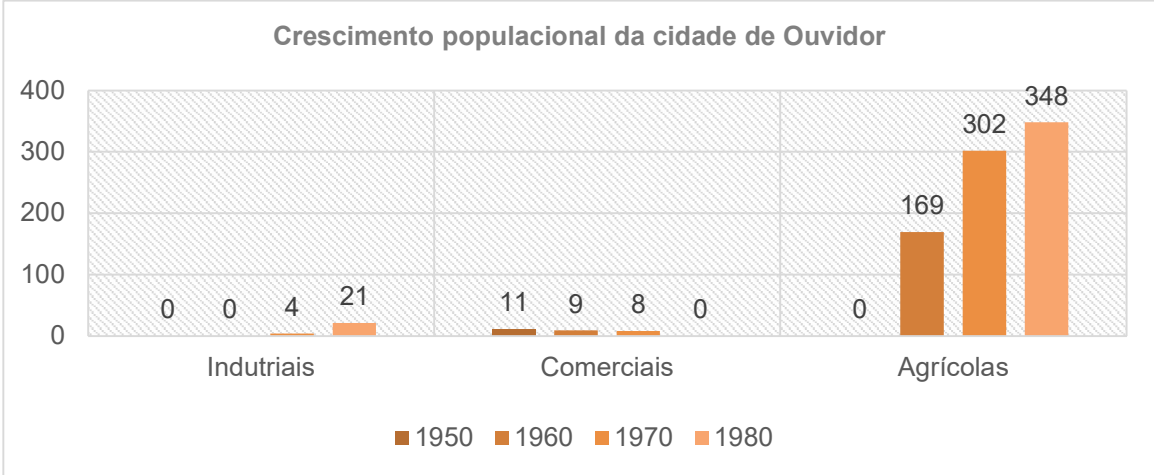
empresa Mineração Catalão de Goiás¹⁶¹ e a Copebrás (Portal Prefeitura de Ouvidor, 2024; Melo, 2008). É possível observar que, a partir da economia extrativista de mineração, o índice populacional aumentou em 1970.

Gráfico 23: Crescimento populacional da cidade de Ouvidor entre 1950 a 1980.



Fonte: Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1898, 1905), Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000).

Gráfico 24: Número de estabelecimentos industriais, comerciais e agrícolas da cidade de Ouvidor entre 1950 a 1980.



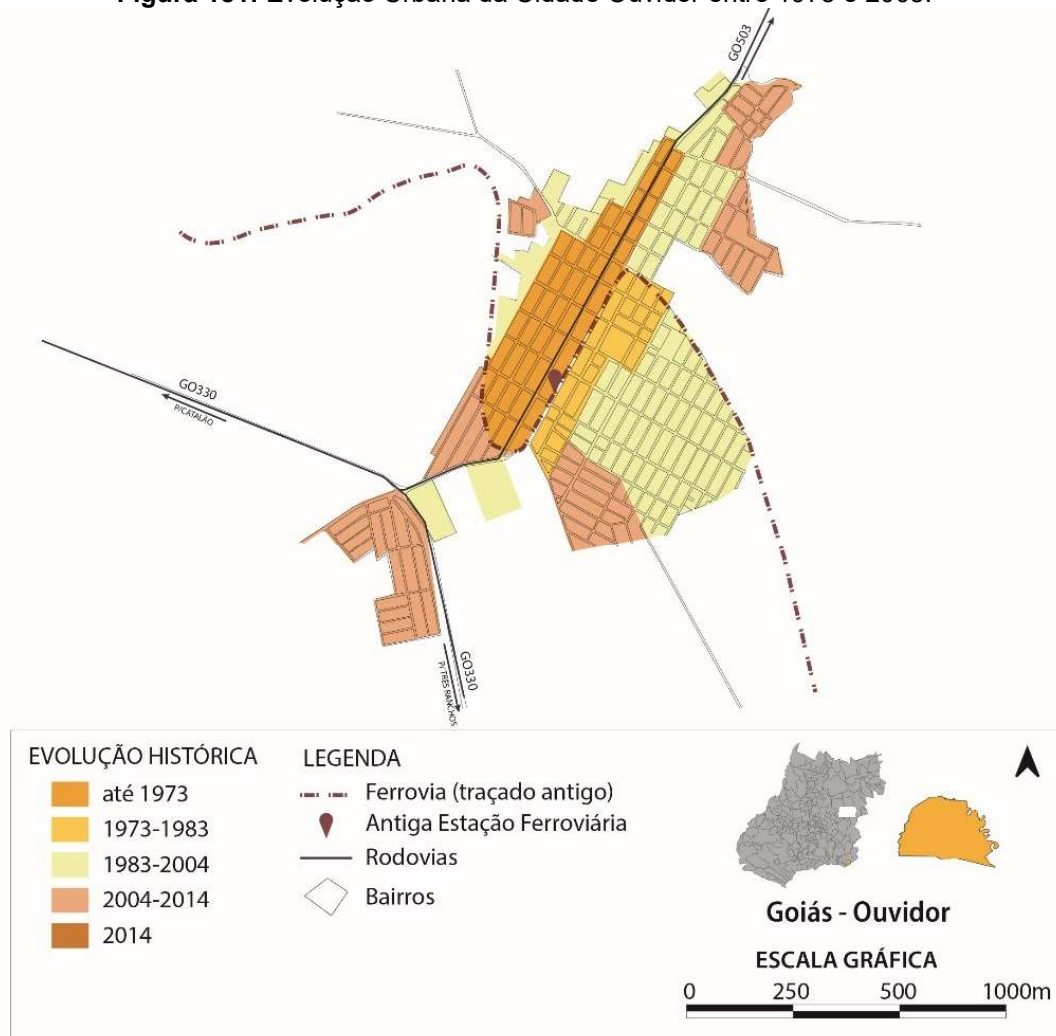
Fonte: Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1898, 1905), Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000).

Apesar da pouca variação populacional, o município apresentou um crescimento na mancha urbana ao longo dos anos (**Figura 181**), vencendo o obstáculo da linha férrea, expandindo o núcleo central para o outro lado. Situação até então esperada, visto que essa conformação inicial estava presa dentro de uma alça formada pelos trilhos da ferrovia. Apesar da mancha urbana ter se expandido, o

¹⁶¹ A região de jazidas é compreendida pelos municípios de Catalão e Ouvidor.

processo foi lento e gradativo, seguindo o desenho inicial da cidade, em malha, com quadras retangulares e vias em sua maioria com perfis semelhantes. De modo geral, as novas áreas acompanham a linha férrea e a rodovia GO-503, que passa dentro da zona urbana formando uma via paralela aos trilhos, que atualmente já não existem mais.

Figura 181: Evolução Urbana da Cidade Ouvidor entre 1973 e 2005.



Fonte: Banco de Dados Geográficos do Exército Brasileiro (BDGEx), Bueno (2006, 2007); Base Cartográfica CELG, 2004. Organização: Autora, 2024.

Quanto à arquitetura da cidade (**Figuras 182 a 184**), essa se mostra pouco expressiva, típica da época e da região, com predominância do vernacular e algumas edificações com linhas geométricas simbolizando a modernidade na fachada.

Figura 182: Avenida Governador José Ludovico, s/d



Fonte: Enciclopédia das cidades, IBGE, 2024.

Figura 183: Rua Coelho Neto, s/d



Fonte: Enciclopédia das cidades, IBGE, 2024.

Figura 184: Avenida Governador José Ludovico, s/d



Fonte: Enciclopédia das cidades, IBGE, 2024.

iv. Vianópolis;

Vianópolis é um município que nasceu nos terrenos da antiga Fazenda Tavares em consequência da chegada da Estrada de Ferro Goiás. Conhecida anteriormente como “Pouso do Carreiro”, era ponto de parada de boiadeiros e tropeiros. Situação que se transformou quando em 1924, o então diretor da Estrada de Ferro Goiás marcou o lugar em que ia ser construída a estação, o que motivou o senador Felismino de Souza Viana a adquirir terras na região dando início ao processo de povoamento que teve o nome de Vianópolis, em homenagem ao fundador (IBGE, 1958).

Com a implantação da estação de Vianópolis (**Figuras 185 e 186**), em 1927, a região passou a figurar como distrito do município de Bonfim por meio da Lei Municipal nº 121. Em 1948, foi elevado à categoria de município, por meio da Lei Estadual nº 115 em função do desenvolvimento provocado pela ferrovia.

Além da estação ferroviária, o pátio comportava um alojamento e algumas moradias de ferroviários. O desenho da cidade¹⁶², partiu desse ponto de chegada, com uma praça em frente à estação e abertura para uma única avenida – até aquele momento –, as quadras seguiram o padrão ortogonal, retangulares, acompanharam o traçado da linha férrea formando ruas com pouco diferenciação no perfil (**Figuras 187 e 189**).

Figura 185: Estação Ferroviária de Vianópolis, 1983.



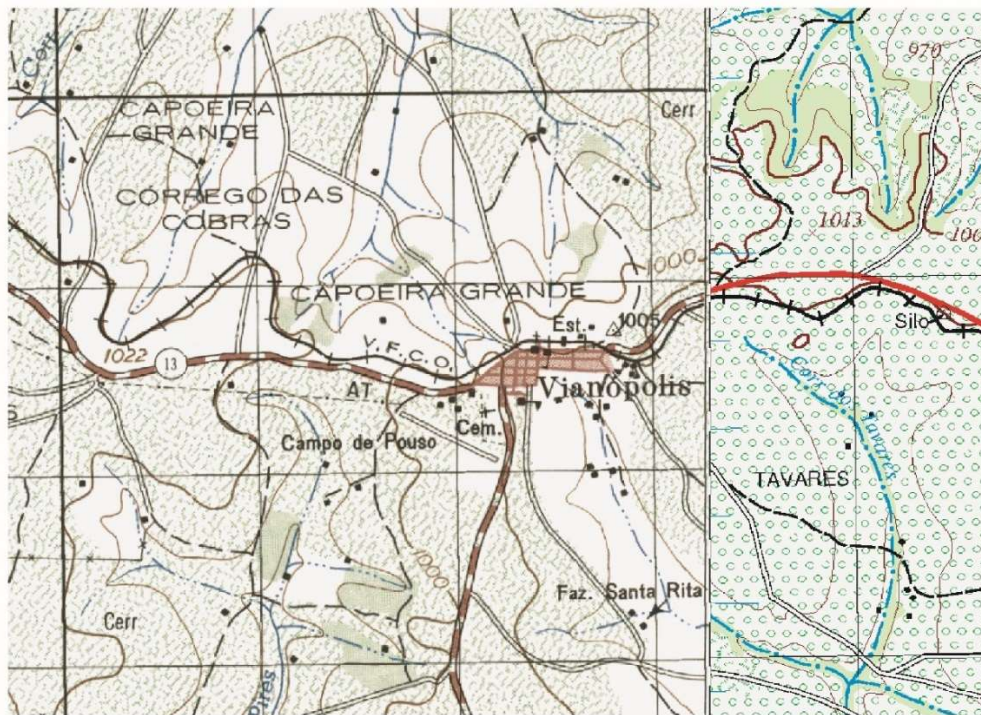
¹⁶² Até este momento da pesquisa não se identificou autoria de um projeto urbanístico.

Figura 186: Pátio da EFG, 1985.



Fonte: DNIT, 2024.

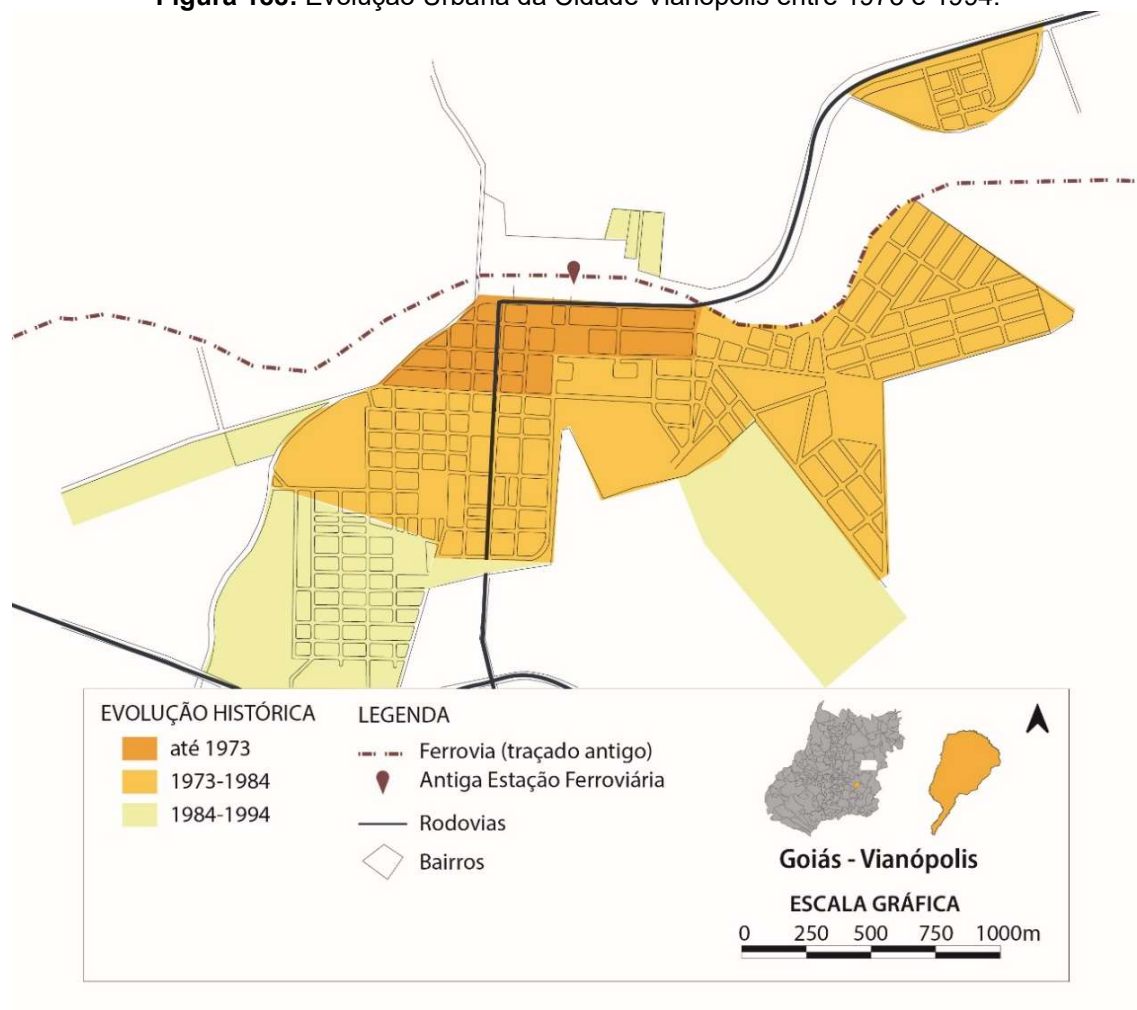
Figura 187: Desenho da cidade de Vianópolis feito pelo Diretoria de Serviços Geográficos em 1973, com base em aerofotografias de 1965, sem escala.



Goiás - Vianópolis
Desenho da Diretoria de Serviço Geográfico -
Brasil. Fotografias áreas de 1965 do
AST-10/USAF. Apoio básico e apoio
suplementar em 1972. Restituição
fotogramétrica executada em 1973.

Fonte: Banco de Dados Geográficos do Exército Brasileiro (BDGEx), Deus (2020); Base

Cartográfica CELG, 2004. Organização: Autora, 2024.
Figura 188: Evolução Urbana da Cidade Vianópolis entre 1973 e 1994.



Fonte: Banco de Dados Geográficos do Exército Brasileiro (BDGEx), Bueno (2006, 2007); Base Cartográfica CELG, 2004. Organização: Autora, 2024.

Figura 189: Rua Engenheiro Balduino, s/d.



Fonte: Enciclopédia das Cidades, IBGE, 2024.

Diferente de outras regiões por onde a ferrovia passou, inaugurou uma estação e continuou o processo de implantação, em Vianópolis a linha ficou paralisada por seis anos. Essa situação possibilitou que a cidade usufrísse dos privilégios que os trilhos carregam às localidades chamadas de ponto de linha, como se observa na colocação de Helou (1969),

Desde que a locomotiva da estrada de ferro apitou, pela primeira vez, nas cercanias de Tavares, surgiu uma povoação com todos os requisitos da vida moderna, que, dia a dia, está colhendo louros, tanto no campo comercial, como no campo industrial (Helou, 1969, p.82 *apud* Ferreira, 1999, p. 78).

Vianópolis (...) teve um desenvolvimento rápido; moradores afluiram de toda a parte, surgiram casas comerciais, Agência de Banco, uma capela e um cinema. Não faltaram consultórios de dentistas, médicos, um hotel, uma máquina de beneficiar arroz, propriedade de nossa firma, Cecílio José Rassi & C., um posto de venda de gasolina Atlantic também da firma C.J.R.C. (Helou, 1969, p82 *apud* Ferreira, 1999, p. 73).

Com a linha parada em seu processo de expansão, a localidade viveu rápido crescimento populacional, afinal de contas,

[...] com a instalação de uma máquina de beneficiar arroz, de última e mais perfeita criação do engenho humano, na matéria, dotamos a futura cidade de Vianópolis, em particular, e o querido Estado de Goiás, em geral, de um fator de progresso, de um índice de adiantada civilização. Os mestres de economia nacional ensinam que as indústrias são consideradas padrão de progresso de um povo. As indústrias são grandes cooperadoras da formação das elites. Basta mencionar que as invenções, frutos de estudo, esforços e sacrifícios de toda sorte, constituem o princípio vital das grandes indústrias. Foram as máquinas que reduziram o preço de custo das utilidades, pondo ao alcance das bolsas mais modestas, o que dantes era privilégio dos ricos. A máquina, aumentando sua produtividade, afasta o homem do trabalho manual embrutecedor, aguça-lhe a inteligência, e permite a elevação do nível dos salários. A redução das horas de trabalho favorece as possibilidades de instrução proletária, enfim, sorte da humanidade (Helou, 1969, p82 *apud* Ferreira, 1999, p. 75).

Entre 1950 e 1960 a cidade alcançou um total de 6.021 habitantes, um número considerável para novos núcleos que surgiram com a ferrovia (**Figuras 190 a 191**). Diferente de cidades como Anhanguera e Ouvidor, a cidade manteve seu crescimento ao longo das décadas, chegando a 8.205 em 1970 e 8.988 em 1990. Entre 1970 e 1980, o número reduziu minimamente sem gerar queda significativa.

Figura 190: Rua Senador Felismino Viana, s/d.



Fonte: Enciclopédia das Cidades, IBGE, 2024.

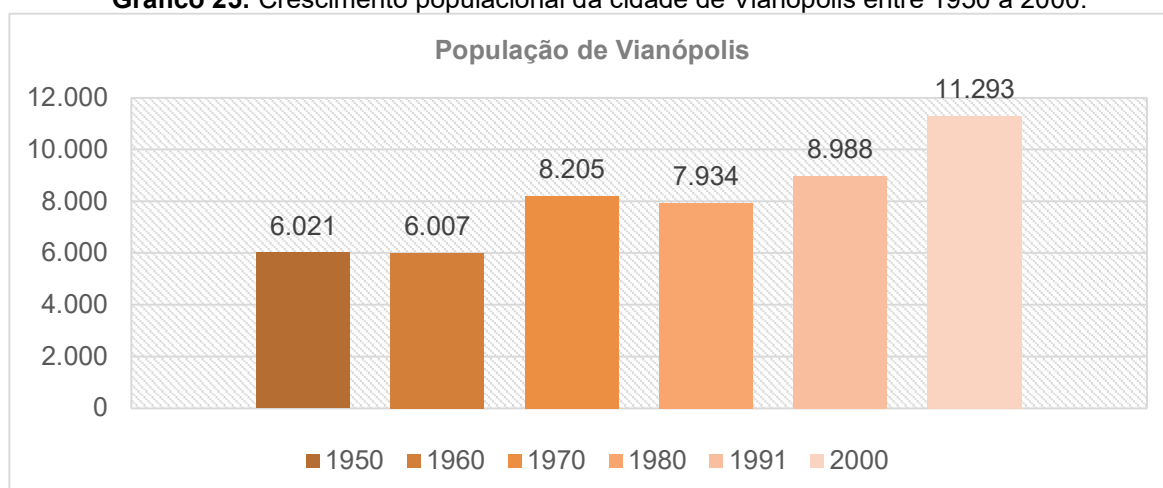
Figura 191: Rua Senador Felismino Viana, s/d.



Fonte: Enciclopédia das Cidades, IBGE, 2024.

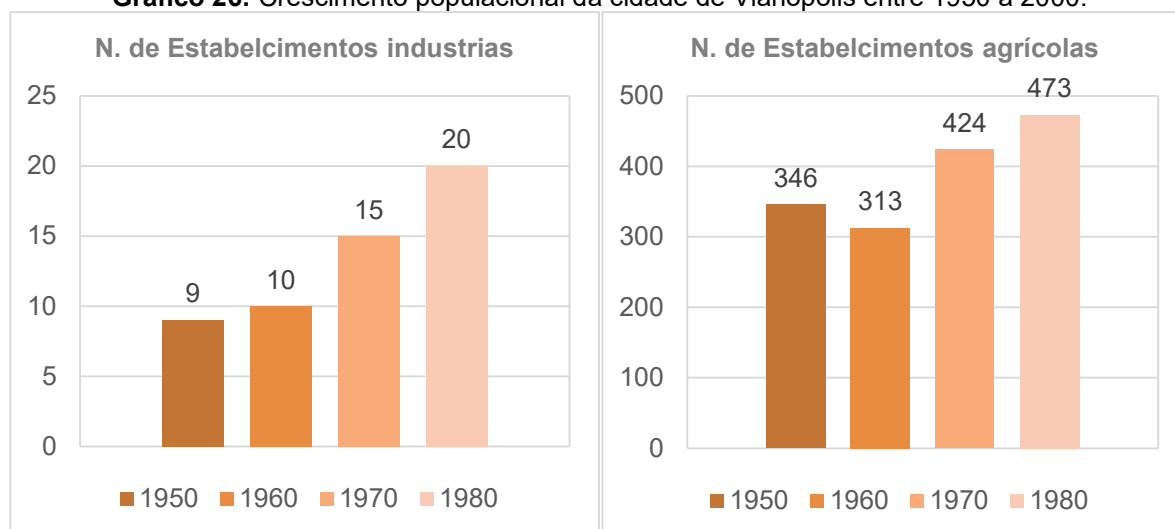
Concomitantemente, é possível observar que o crescimento populacional acompanhou o crescimento de estabelecimentos industriais e agrícolas ao longo dos anos (**Gráficos 25 e 26**). Esse cenário, sem dúvida, contribuiu para a permanência da população e conseqüentemente para o seu desenvolvimento.

Gráfico 25: Crescimento populacional da cidade de Vianópolis entre 1950 a 2000.



Fonte: Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1898, 1905), Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000).

Gráfico 26: Crescimento populacional da cidade de Vianópolis entre 1950 a 2000.



Fonte: Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1898, 1905), Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000).

A permanência dos trilhos por mais tempo na cidade também contribuiu com a transformação nas construções, influenciadas pelas características dos edifícios ferroviários, mas sobretudo pelos novos materiais empregados (**Figuras 192 a 194**). Nesse sentido, algumas edificações buscaram a modernidade através dos traços do *Art.déco*, pouco expressivos, mas o suficiente para a identificação da influência. Outras, na busca por substituir o arcaico, o rudimentar, buscaram o neocolonial e o ecletismo.

Figura 192: Residência em Vianópolis, s/d.



Fonte: Enciclopédia das Cidades, IBGE, 2024.

Figura 193: Vista da Escoa Doralice de Carvalho, 1952.



Fonte: Enciclopédia das Cidades, IBGE, 2024.

Figura 194: Ginásio Armindo Gomes em Vianópolis, s/d.



Fonte: Enciclopédia das Cidades, IBGE, 2024.

v. Leopoldo de Bulhões;

Leopoldo de Bulhões era um pequeno povoado localizado à margem esquerda do córrego Pindaíba, pertencente a José Cândido Louza e chamado inicialmente de Pindaibinha, em referência ao córrego. Os primeiros a ocupar a região foram Sebastião Celestino Mariano, José Abílio e Francisco Rodrigues da Cruz, pioneiros que aguardavam a chegada dos trilhos (Prefeitura de Leopoldo de Bulhões, 2017).

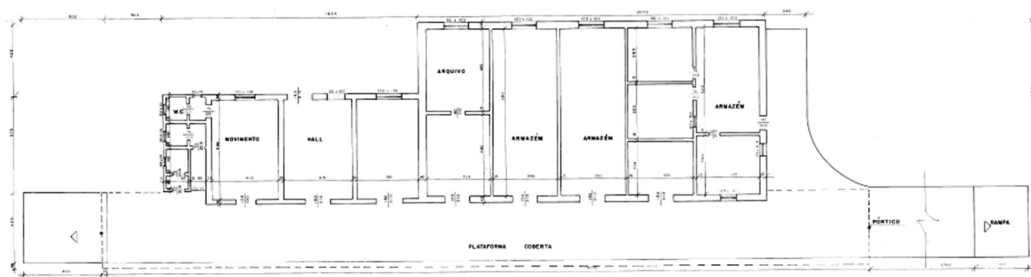
Assim como em outras cidades ao longo do percurso da E.F.G., a chegada dos trilhos transformou o pequeno povoado, impulsionando o desenvolvimento urbano, arquitetônico e socioeconômico. Essa transformação começou em 1931, com

a implantação da estação ferroviária (**Figuras 195 e 196**), consolidando o papel estratégico do município como ponto de conexão no sistema de transporte ferroviário.

Com a construção da estação ferroviária, o povoado alcançou um novo *status*, sendo elevado à categoria de distrito por meio do Decreto nº 66, de 8 de dezembro de 1931, e renomeado como Leopoldo de Bulhões, subordinado ao município de Bonfim. Com o passar dos anos, o distrito ganhou autonomia, tornando-se município em 1948. O nome é uma homenagem a José Leopoldo de Bulhões Jardim, natural de Goiás e ex-Ministro da Fazenda, cargo que ocupou em duas ocasiões, em 1902 e 1906.

Junto com a estação, surgiram outras edificações essenciais para o funcionamento e suporte às atividades ferroviárias, como o alojamento, a área de vestiário, o depósito de ferramentas, a cantina e diversos modelos residenciais destinados aos ferroviários (**Figuras 197 a 201**).

Figura 195: Planta da Estação de Leopoldo de Bulhões, 1985.



Fonte: DNIT, 2024.

Figura 196: Estação Ferroviária de Leopoldo de Bulhões, s/d.



Fonte: Enciclopédia das cidades, IBGE, 2024.

Figura 1071: Planta da Estação de Leopoldo de Bulhões, 1960.

Figura 198: Planta do alojamento, 1985

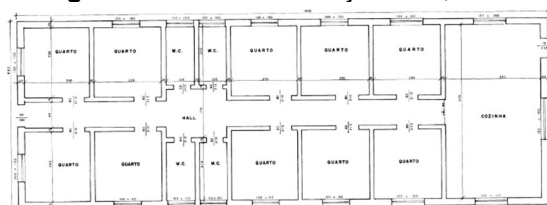


Figura 199: Planta do depósito de ferramentas, vestiário e depósito, 1985.

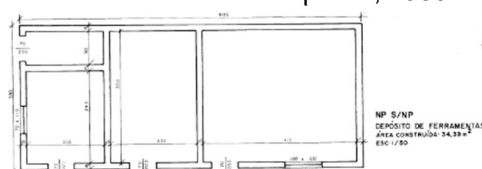


Figura 200: Planta de residência com área de serviço e quarto externo, 1985.

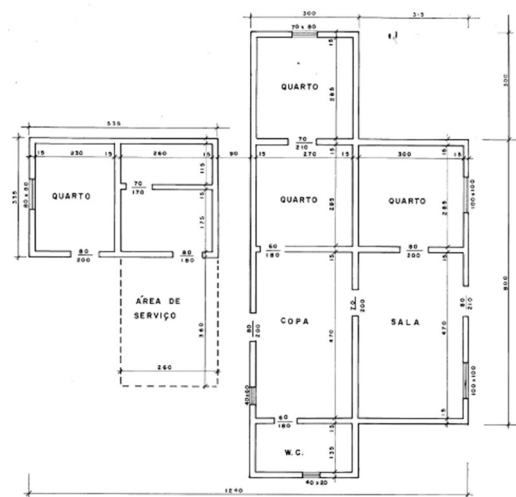
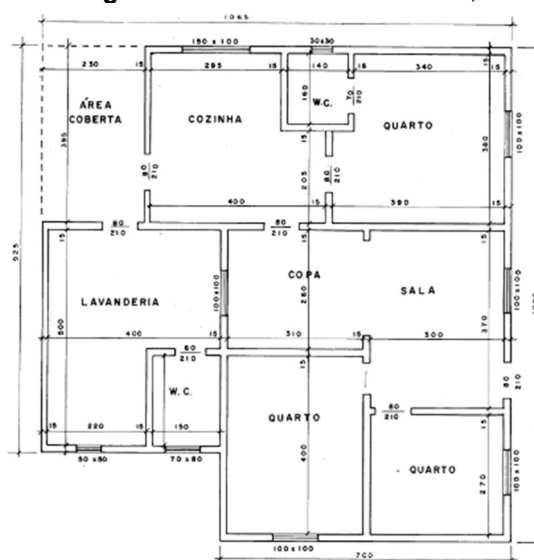


Figura 201: Planta de residência, 1985.



330

A ferrovia não apenas definiu o traçado urbano de Leopoldo de Bulhões, mas também promoveu a integração entre as áreas residenciais e comerciais, facilitando o acesso ao transporte e impulsionando o comércio regional (Recanto das Letras, 2023). A estação seguiu o mesmo modelo arquitetônico da estação de Cumari, construída 17 anos antes, apresentando uma plataforma coberta, um *hall*, uma área de arquivo e vários cômodos destinados a armazéns.

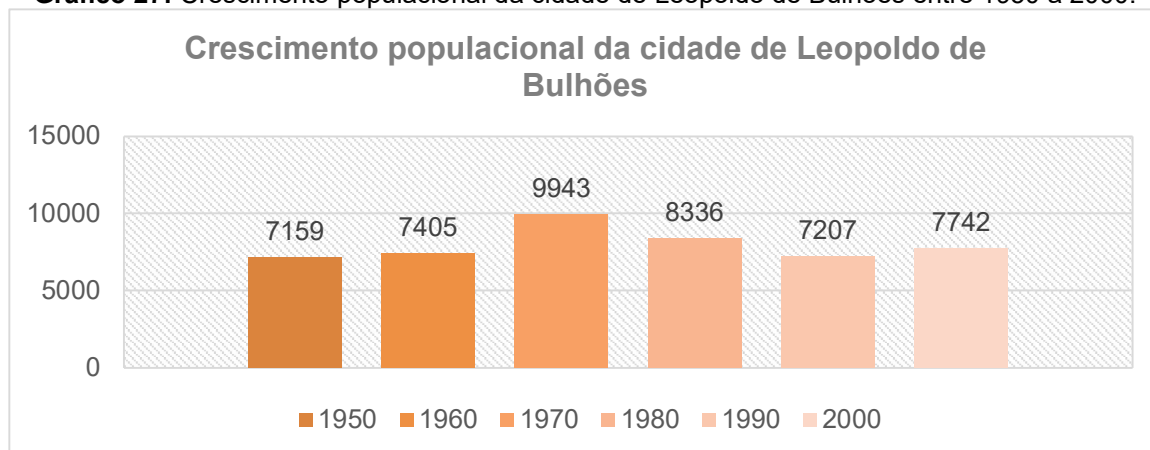
[illegible]

331

Com a chegada dos trilhos à cidade, ao contrário de Cumari, o município de Leopoldo de Bulhões acompanhou um crescimento populacional contínuo até a década de 1970, alcançando a marca de 7.159 habitantes em 1950, 7.405 em 1960 e 9.943 em 1970 (**Gráfico 27**). No entanto, os índices começaram a apresentar uma leve redução a partir de 1980, quando a população passou para 8.336 habitantes, chegando a 7.745 em 2000.

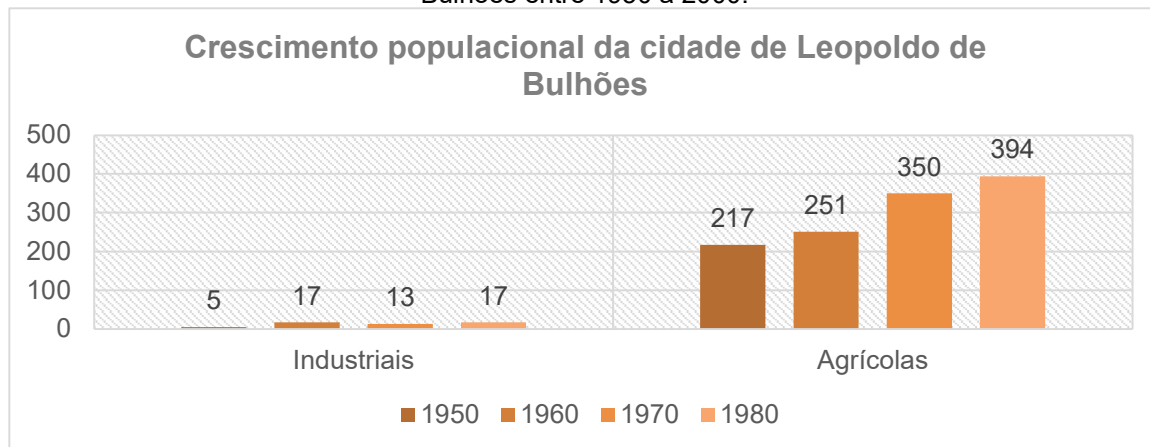
Seguindo essa tendência populacional, os estabelecimentos comerciais e industriais também experimentaram um ritmo de crescimento entre 1950 e 1980, com variações pouco expressivas ao longo das décadas (**Gráfico 28**). Esses dados reforçam o papel da estrada de ferro como um elemento indutor de desenvolvimento, mesmo em uma cidade que ainda estava em processo de consolidação.

Gráfico 27: Crescimento populacional da cidade de Leopoldo de Bulhões entre 1950 a 2000.



Fonte: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000).

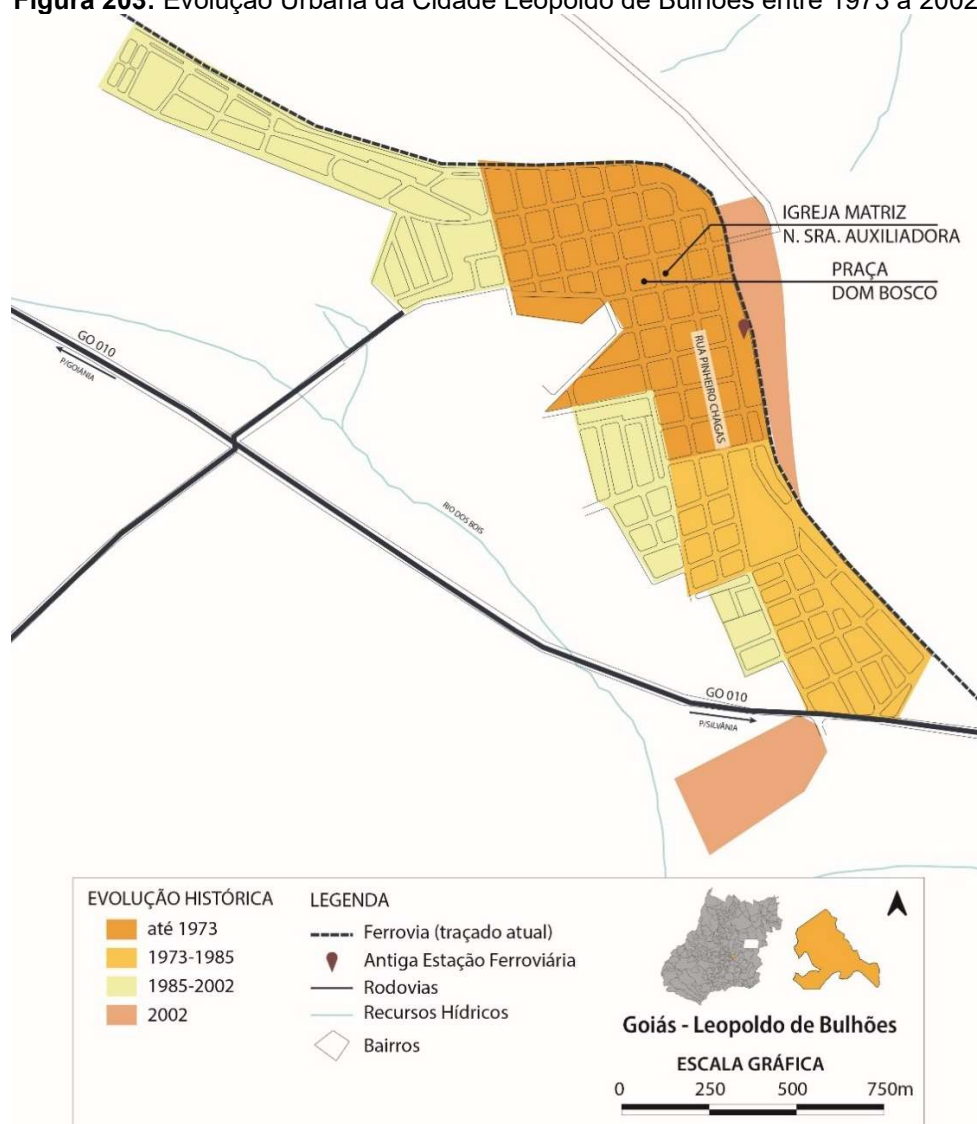
Gráfico 28: Número de Estabelecimentos industriais e agrícolas da cidade de Leopoldo de Bulhões entre 1950 a 2000.



Fonte: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000).

Esse crescimento populacional e o desenvolvimento comercial e industrial proporcionou ao longo dos anos uma expansão territorial lenta e gradual (**Figura 203**). Até 1973, o tecido pouco cresceu, indicando que a região inicial foi se consolidando a partir da chegada do pátio da E.F.G.. Entre 1973 e 1985, uma nova área foi criada seguindo o mesmo desenho e se estendendo no sentido mais a sul, próximo à rodovia GO-010 e ao traçado da via férrea. E, por fim, uma nova expansão entre os anos de 1985 e 2002. Nota-se que as expansões acompanharam o traçado inicial, sem transpor a linha, mas crescendo de modo linear. Cabe destacar que a cidade se encontra num perímetro entre barreiras físicas significativas como o rio dos Bois, a linha férrea e a GO-010.

Figura 203: Evolução Urbana da Cidade Leopoldo de Bulhões entre 1973 a 2002.



Fonte: Banco de Dados Geográficos do Exército Brasileiro (BDGEx), Bueno (2006, 2007); Base Cartográfica CELG, 2004. Organização: Autora, 2024.

Sobre as edificações da cidade, o que se nota é uma influência bem singela de alguns traços edilícios em *Art déco* e neocolonial, com formas retas, simétricas, enquadramento da fachada levemente ornamentado, como é possível observar no Posto de Saúde e Ambulatorial e na antiga Prefeitura. Houve ainda a adoção de elementos construtivos modernos, como o tijolo e o concreto (**Figuras 204 a 207**).

Figura 204: Praça Dom Bosco e Igreja Nossa Senhora Auxiliadora, 1959.



Fonte: Enciclopédia das cidades, IBGE, 2024.

Figura 205: Rua Pinheiros Chadas, Leopoldo de Bulhões, s/d.



Fonte: Enciclopédia das cidades, IBGE, 2024.

Figura 206: Posto de Saúde e Ambulatório Vicentino, Leopoldo de Bulhões, s/d.



Fonte: Enciclopédia das cidades, IBGE, 2024.

Figura 207: Prefeitura Municipal de Leopoldo de Bulhões, s/d.



Fonte: Enciclopédia das cidades, IBGE, 2024.

No entanto, o declínio do sistema ferroviário ao longo da segunda metade do século XX trouxe desafios significativos para Leopoldo de Bulhões. Com a desativação de trechos ferroviários e a redução das atividades ligadas à ferrovia, a cidade experimentou uma diminuição no dinamismo econômico, o que evidenciou a dependência histórica do município em relação ao transporte ferroviário. Ainda assim, o legado da ferrovia permanece visível, tanto na configuração urbana quanto na memória coletiva da população. Hoje, Leopoldo de Bulhões carrega em sua identidade a marca indelével da ferrovia, que desempenhou um papel central em sua formação e desenvolvimento.

vi. Senador Canedo;

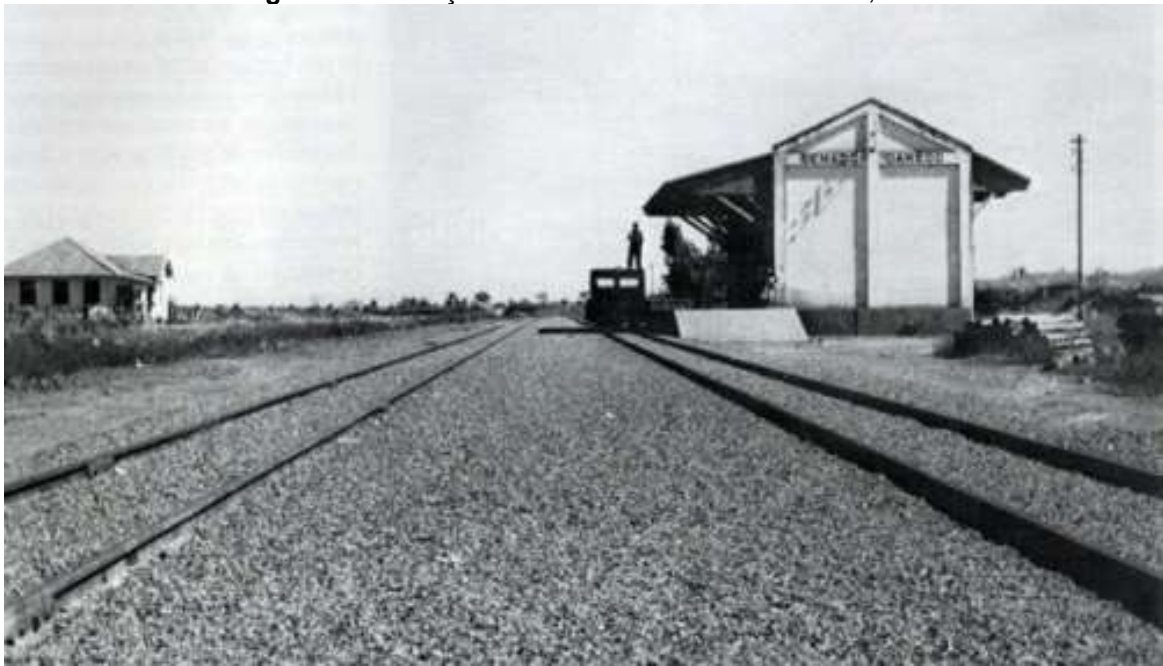
Senador Canedo, localizado na Região Metropolitana de Goiânia, tem sua história marcada pelo desenvolvimento impulsionado pela construção da ferrovia. Originalmente, a região era composta por grandes fazendas, muitas das quais pertenciam ao senador Antônio Amaro da Silva Canedo (1842-1895), cujo nome batiza o município e a estação. Ele foi o primeiro representante do estado de Goiás no Senado Federal (César, 2020).

A região tornou-se uma das rotas das grandes boiadas que saíam do norte do estado e do país, sendo conduzidas para a região Sudeste. As fazendas na área onde hoje está Senador Canedo serviam como pontos de pouso dessas boiadas. Nesse trajeto, destacavam-se duas áreas: a região do Bonsucesso e a região do Bonito, ambas na divisa com o município de Bela Vista de Goiás (Prefeitura de

Senador Canedo, 2024).

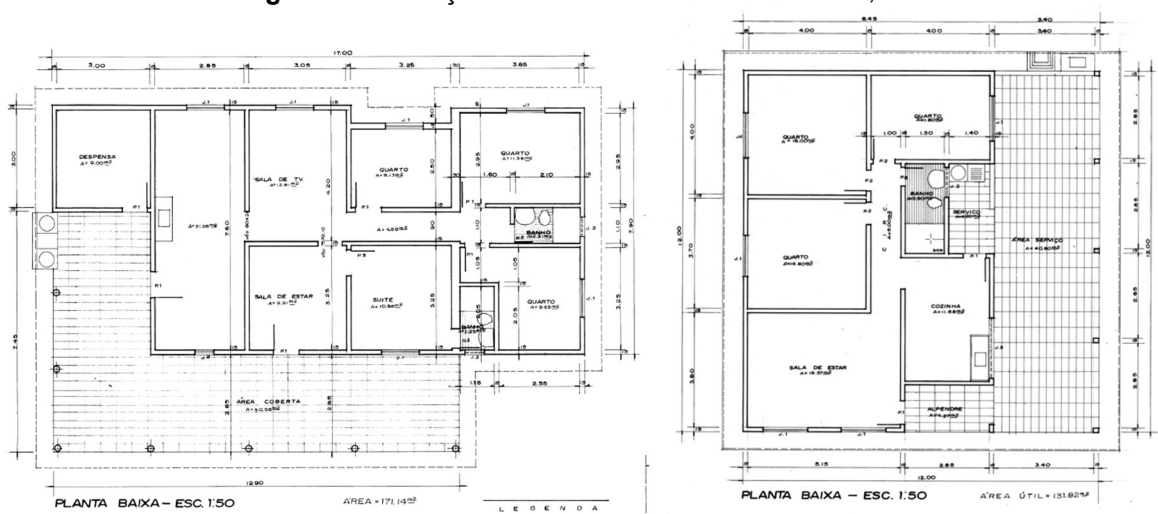
A implantação da estrada de ferro trouxe mudanças significativas, transformando a área de pouso de boiadas em um ponto estratégico e atraindo trabalhadores para a construção e operação da linha férrea (**Figuras 208 a 209**). O local, inicialmente conhecido como Esplanada, passou a se desenvolver com a chegada de migrantes de diversas regiões do país, incluindo Minas Gerais, São Paulo e o Nordeste.

Figura 208: Estação Ferroviária de Senador Canedo, s/d.



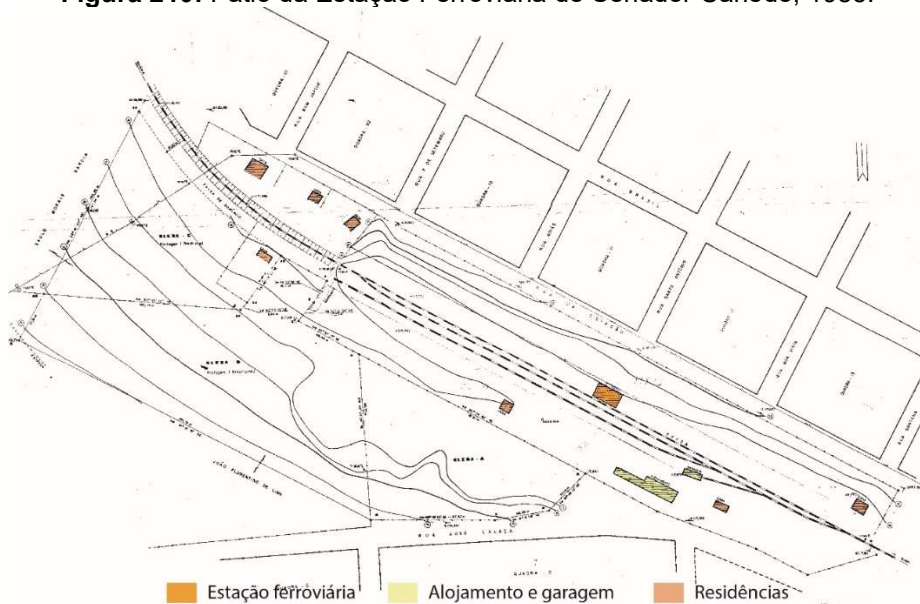
Fonte: Ministério Público, 2024.

Figura 209: Estação Ferroviária de Senador Canedo, s/d.



Fonte: Ministério Público, 2024.

Figura 210: Pátio da Estação Ferroviária de Senador Canedo, 1985.



Fonte: DNIT, 2024.

Em 1953, o povoado foi elevado à condição de distrito de Goiânia. Nas décadas seguintes, especialmente nos anos 1980, Senador Canedo experimentou um crescimento populacional significativo, impulsionado pela chegada do transporte coletivo e por projetos como o “Goiás Hortigranjeiro”. Esse período foi marcado pela construção de novas escolas e pela consolidação do ensino médio na cidade (Prefeitura de Senador Canedo, 2024).

A emancipação política e administrativa ocorreu em 1º de junho de 1989, quando Senador Canedo foi desmembrada de Goiânia, tornando-se um município independente. Desde então, a cidade tem se destacado pelo rápido desenvolvimento econômico e populacional. Atualmente, é sede do maior polo petroquímico do Centro-Oeste brasileiro, abrigando empresas de grande porte, como a Transpetro, subsidiária da Petrobras.

A Estação de Senador Canedo foi inaugurada em 7 de setembro de 1950, implantada nas terras da fazenda Vargem Bonita, propriedade do senador Antônio Amaro da Silva Canedo. O povoado permaneceu com o nome de Esplanada até 1953, quando foi elevado à condição de distrito por intermédio da vereadora de Goiânia, Maria José Cândido.

Com o movimento gerado pela construção da ferrovia, os fazendeiros da região começaram a abrir os primeiros loteamentos. O primeiro deles, Vargem Bonita, foi traçado com vias e quadras bem delimitadas, seguindo o percurso da ferrovia,

As primeiras três vias de acesso a Senador Canedo foram construídas entre as décadas de 1950 e 1960, sendo elas: a Estrada Sete Grotas, que conectava a cidade à rodovia GO-010; a Estrada da Mata do Algodão, que deu origem à rodovia SEN-01 (não pavimentada); e a atual rodovia GO-536. Em 1960, chegou energia elétrica, e, na mesma década, foi instalada a primeira rede de esgoto pluvial e a linha telefônica. A rua da Estação concentrava o comércio local, que incluía farmácia, dentistas, loja de tecidos, mercearia, uma máquina de beneficiar arroz e uma pensão (Lima, 2015) (**Figuras 212 e 213**).

A cidade cresceu lentamente até a década de 1970, com a ocupação restrita aos lotes traçados na década de 1950 (**Figura 214**). Alguns fatores contribuíram para essa estagnação: o curto período de funcionamento da ferrovia como meio de transporte de passageiros e mercadorias (entre 5 e 10 anos) e o monopólio dos transportes rodoviários, que passaram a dominar o fluxo de pessoas e produtos, o que impactou diretamente o processo migratório e o êxodo rural (Lima, 2010). Esse cenário também marcou um novo período de urbanização, em que a ferrovia foi substituída pela rodovia como infraestrutura de desenvolvimento.

Figura 212: Antiga subdelegacia de Senador Canedo, 2009.



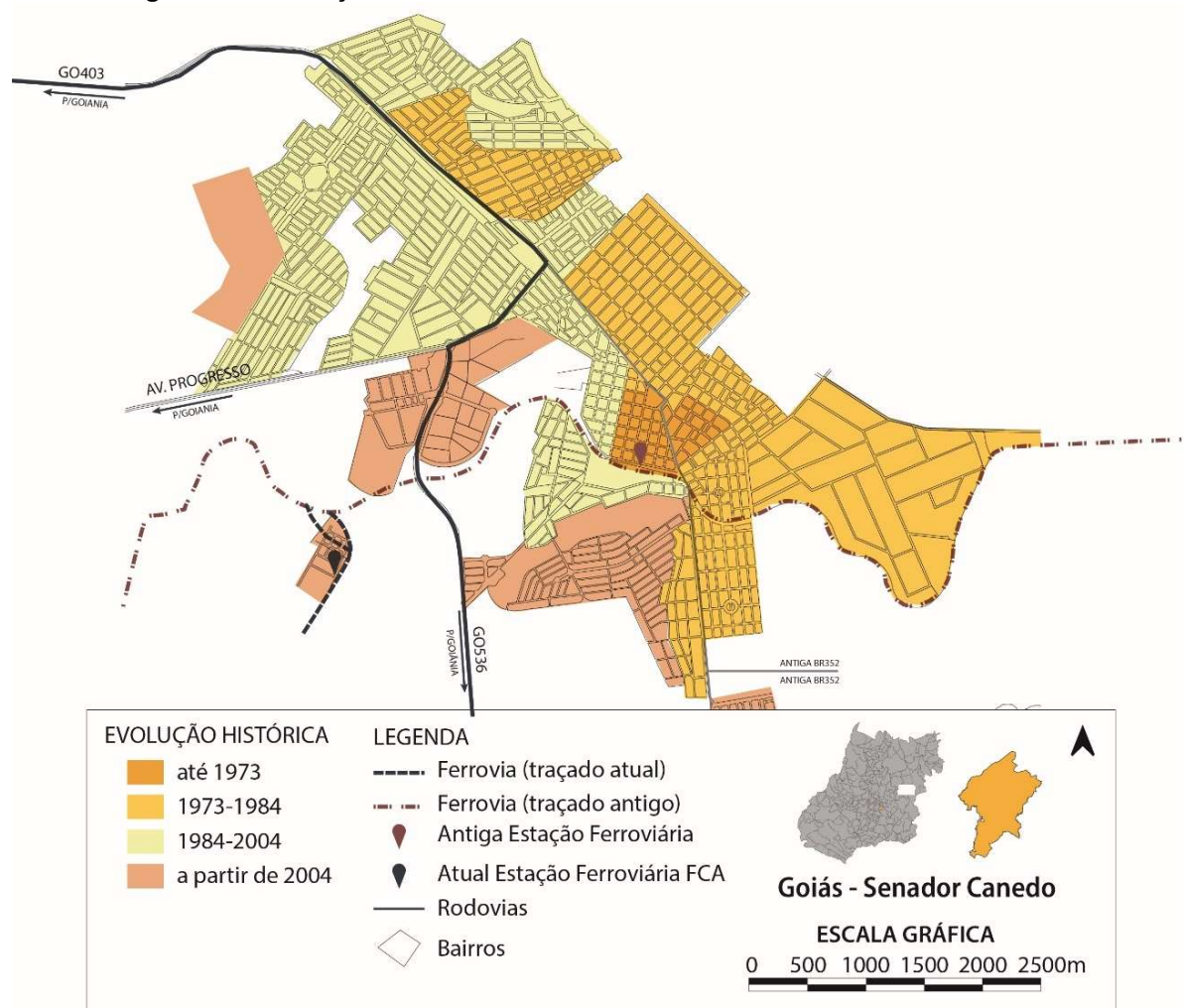
Fonte: Lima, 2009.

Figura 213: Antiga prefeitura Senador Canedo, 2009



Fonte: Lima, 2009.

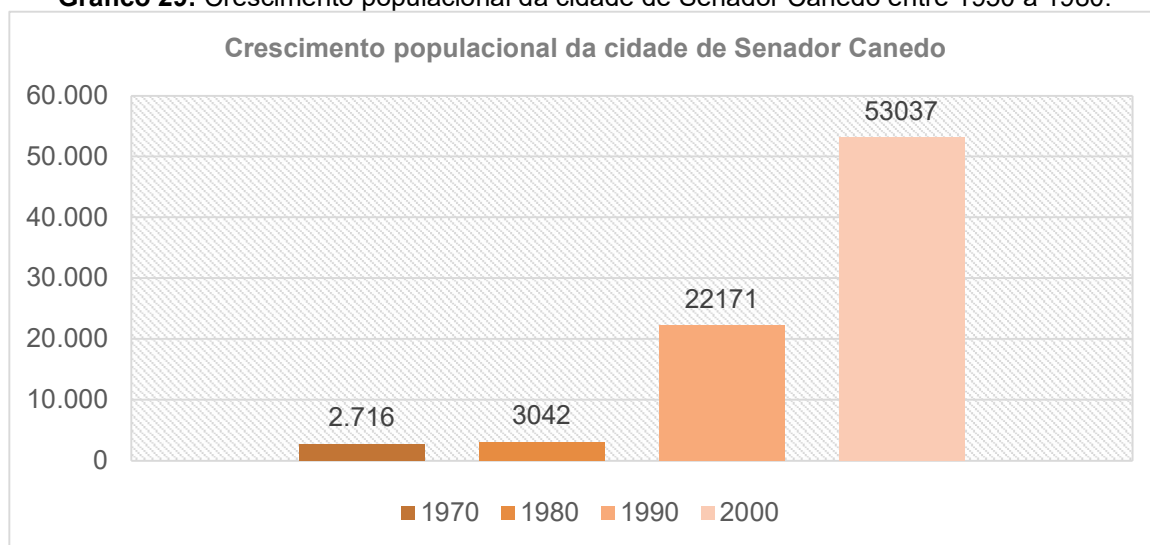
Figura 214: Evolução Urbana da Cidade de Senador Canedo entre 1973 e 2005.



Fonte: Banco de Dados Geográficos do Exército Brasileiro (BDGEx), Bueno (2006, 2007); Base Cartográfica CELG, 2004. Organização: Autora, 2024.

Essa situação impactou diretamente o número de habitantes na cidade (**Gráfico 29**). Embora não existam dados sobre as primeiras décadas (1950 e 1960), em 1970 a população era de 2.176 habitantes. Em 1980, registrou-se um crescimento modesto, atingindo 3.042 moradores. A aceleração populacional ocorreu entre 1980 e 1990, quando a cidade alcançou 22.171 habitantes. Na década de 2000, esse número mais que dobrou, atingindo 53.037 moradores – muito influenciado pela Região Metropolitana de Goiânia.

Gráfico 29: Crescimento populacional da cidade de Senador Canedo entre 1950 a 1980.



Fonte: Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas (1898, 1905), Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1940, 1950, 1960, 1970, 1980, 1991, 2000).

Entre as décadas de 1970 e 1990, Senador Canedo começou a apresentar seus primeiros sinais de expansão da mancha urbana, como é possível observar na figura 206. Inicialmente, o crescimento concentrou-se no entorno da estação ferroviária e, posteriormente, seguiu o traçado dos trilhos. Diversos fatores contribuíram para o crescimento explosivo da mancha urbana nesse período.

O primeiro foi a erradicação do ramal ferroviário de Goiânia, que resultou no fechamento das estações de Campinas, Goiânia, Santa Marta e Engenheiro Nunes Galvão – esta última localizada a 6,8 km de distância da estação de Senador Canedo. Esse contexto levou à construção de um novo pátio ferroviário e de uma nova estação em Senador Canedo, consolidando a cidade como um ponto estratégico na região.

Outro fator determinante foi a substituição do transporte ferroviário pelo rodoviário, acompanhado de uma série de melhorias na infraestrutura local. Além disso, a instalação do Terminal de Combustíveis da Petrobras na década de 1990 desempenhou um papel transformador, impulsionando o desenvolvimento econômico e a urbanização da cidade.

vii. Bonfinópolis;

Chamada inicialmente de “36” por ficar na tal quilometragem da cidade de Goiânia. A cidade de Bonfinópolis teve as suas primeiras casas implantadas ainda na década de 1930, pelos pioneiros chamados Juca Araujo e Sebastião Arigó, situadas

no rancho pertencente a Sianinha. Em 1940, chegaram ao local famílias provenientes de São Gotardo, Minas Gerais, como Antônio Alves da Silva e Maria José de Jesus, seguidos por Tertuliano Pereira da Silva e Afonsina Maria (Prefeitura de Bonfinópolis, 2024), considerados os pioneiros na sua formação.

Em 1950, é inaugurado um ramal da ferrovia ligando Leopoldo de Bulhões à Goiânia. Em 1º de janeiro de 1959, atendendo a reivindicações populares, o então prefeito de Leopoldo de Bulhões, Mário Rodrigues da Paixão, criou o distrito de Bonfinópolis. O nome foi uma homenagem à cidade de Bonfim, atualmente Silvânia. O processo de emancipação ganhou força com um abaixo-assinado datado de 18 de junho de 1985, liderado por Onofre Barbosa Tristão e subscrito por 137 moradores. Um plebiscito realizado em 15 de novembro de 1987 confirmou o desejo de autonomia municipal: dos 1.562 eleitores, 1.230 votaram a favor. Consequentemente, a Lei Estadual nº 10.408, de 30 de dezembro de 1987, desmembrou Bonfinópolis de Leopoldo de Bulhões, oficializando sua emancipação, com publicação no Diário Oficial, em 27 de janeiro de 1988. A instalação oficial do município ocorreu em 1º de junho de 1989.

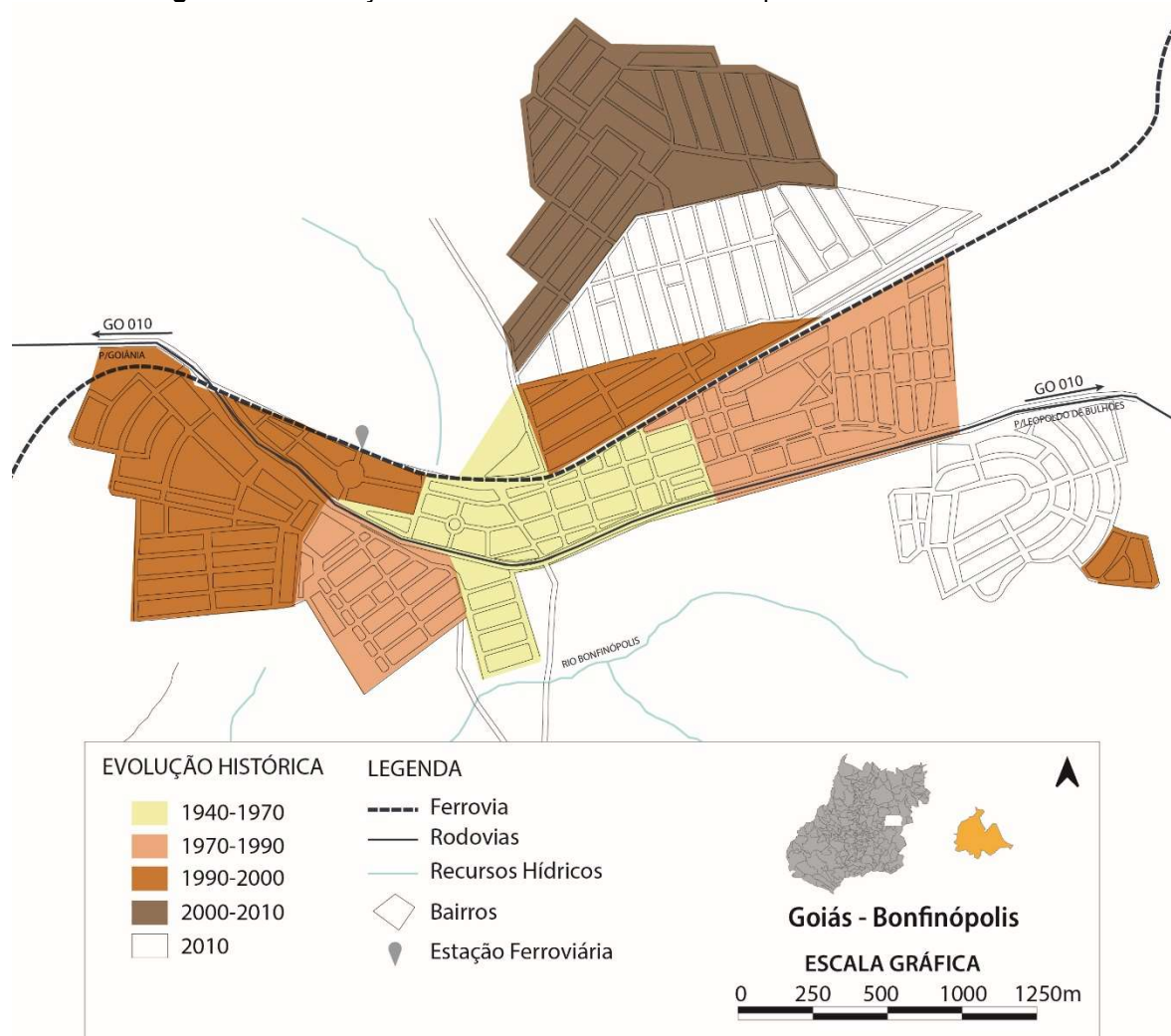
Quanto ao desenho urbano, a linha férrea quando instalada cruzou com a rodovia GO-010, delimitando um pequeno bolsão de área entre a linha e o trecho da rodovia, local este onde foi criada a cidade (**Figuras 215 e 216**). A estação foi locada próximo do entroncamento entre os eixos ferroviário e rodoviário. O tecido urbano implementado apresenta certa regularidade, tangenciando os eixos de transporte. Ao longo dos anos, a cidade cresceu além desses limites.

Figura 215: Desenho da cidade de Bonfinópolis feito pelo Diretoria de Serviços Geográficos em 1973, com base em aerofotografias de 1965, sem escala.



Fonte: Banco de Dados Geográficos do Exército Brasileiro (BDGEx), Deus (2020); Base Cartográfica CELG, 2004. Organização: Autora, 2024.

Figura 216: Evolução Urbana da Cidade de Bonfinópolis entre 1973 e 2005



Fonte: Banco de Dados Geográficos do Exército Brasileiro (BDGEx), Bueno (2006, 2007); Base Cartográfica CELG, 2004. Organização: Autora, 2024.

Atualmente, Bonfinópolis integra a Região Metropolitana de Goiânia e, conforme estimativas de 2022, possui uma população de 10.296 habitantes. O município abrange uma área de 123,427 km² e seus habitantes são denominados bonfinopolinos.

3.4. Urbanização orientada pela ferrovia: um traçado estruturante

É sabido que as ferrovias foram vetores de urbanização em escala mundial e no Brasil. Há consenso entre autores como Mumford (1991), Castells (2020), Santos (1997; 2013) que os trilhos foram responsáveis pelo processo de crescimento e

desenvolvimento de cidades existentes, pela formação de novas e pela emancipação de tantas outras. O que difere em suas análises é a escala do sistema ferroviário e o fenômeno da urbanização em diferentes territórios.

Na mesma linha de análise e consenso Borges (1990) e Castilho (2017) mencionam que o processo de urbanização no estado de Goiás igualmente foi impulsionado pela ferrovia. Esse terceiro capítulo comprova essas afirmações por meio de levantamentos de dados sobre os índices populacionais, os indicadores de estabelecimentos agrícolas, industriais e comerciais, a expansão da malha urbana das cidades assistidas pelos trilhos da E.F.G..

A tentativa de compreender o impacto das ferrovias no surgimento e desenvolvimento de núcleos urbanos exige, como bem aponta Castells (2020, p. 44), entender o processo de urbanização como

[...] a constituição de formas espaciais específicas das sociedades humanas, caracterizadas pela concentração significativa das atividades e das populações num espaço restrito, bem como à existência e a difusão de um sistema cultural específico, a cultura urbana Castells (2020, p. 44).

Essa definição fornece a base para analisar como a ferrovia não apenas conectou espaços, mas produziu efetivamente cidades enquanto centros de concentração populacional, econômicas e culturais. Isso significa que a urbanização não é simplesmente uma consequência demográfica ou funcional da infraestrutura, mas um processo social e cultural que se realiza no espaço.

Com base nessa concepção, o capítulo 3 permitiu aprofundar o entendimento de que cidade e urbanização não são instâncias dissociadas. O crescimento das cidades analisadas ao longo do traçado da E.F.G. não deve - e não foi suficiente - ser compreendido apenas pela presença física da ferrovia, mas pela capacidade que ela teve de catalisar dinâmicas econômicas, sociais e culturais específicas. Nesse sentido, a cidade é entendida como resultado de uma concentração de fluxos e interações promovidas pela presença da ferrovia (Castells, 2021).

Essa leitura se alinha ao pensamento de Milton Santos (2013b), que adverte para a necessidade de diferenciar os conceitos de cidade, urbano e espaço, uma vez que são categorias distintas, embora inter-relacionadas. Para o autor, o urbano é frequentemente o abstrato, o geral, o externo, sendo uma totalidade que envolve as múltiplas dimensões do viver coletivo em um espaço socialmente

produzido. Já a cidade seria a materialização dessas práticas e relações no território, e o espaço, por sua vez, é uma categoria histórica, cujo conceito se transforma com o tempo e com os modelos de organização social e técnica vigentes.

O estudo da cidade exige a necessidade de se articular o conceito de espaço. Sem isso, nem mesmo saberemos do que vamos tratar (Santos, 2013b). Nesse sentido, a análise da ferrovia como vetor de urbanização só pode ser feita se considerarmos as transformações espaciais que ela promoveu e as estruturas históricas que moldaram tais transformações. Ao propor uma segunda periodização¹⁶³ da ferrovia, o capítulo aplica essa orientação teórica, tratando o espaço não como cenário passivo, mas como produto das ações, decisões e estruturas sociais vigentes em determinado tempo, o que Santos define como ações “submetidas à mesma lei histórica, com a manutenção das estruturas” (Santos, 2013b, p. 67).

Portanto, nesse terceiro capítulo foi possível representar o que seria uma articulação entre a teoria de Castells (2020; 2020) — que entende urbanização como concentração e difusão cultural — e de Santos (1997, 2013b) — que diferencia cidade, urbano e espaço, propondo uma leitura histórica das formas espaciais. Essa base teórica permitiu compreender por que algumas cidades surgiram ou se consolidaram com a ferrovia e outras não, ao considerar as condições sociais, econômicas, técnicas e políticas presentes no momento da sua inserção no território.

Em outras palavras, a história de uma dada cidade se produz através do urbano que ela incorpora ou deixa de incorporar. No caso, a história dessas cidades estaria atrelada à história da ferrovia e das atividades que se desencadearam no processo. E, por isso, nesse capítulo foi necessário fazer uma segunda periodização da ferrovia, já que a noção de espaço que é necessária para entender a história da cidade e do urbano, exige a determinação de um período, onde as ações e eventos “estão submetidas à mesma lei história, com a manutenção das estruturas” (Santos, 2013, p.67).

Assim, realizou-se a análise durante o período em que a ferrovia foi considerada um **vetor de penetração** no território de Goiás, entre 1909 e 1957. Entendido isto, nesse capítulo foi possível confirmar que além de sua função como objeto de circulação e vetor econômico, a ferrovia serviu como um elemento

¹⁶³ Essa periodização diz respeito da ferrovia como vetor de penetração e vetor de conexão, diferente da periodização do processo de implantação da E.F.G..

estruturante do espaço urbano e regional, influenciando diretamente a organização e o crescimento das cidades ao longo de seu traçado. Não fosse esse processo de penetração, a ferrovia serviria exclusivamente para a economia agroexportadora como foi em várias outras regiões. O peso desse processo influenciou a chegada de grande leva populacional e intensa mobilidade para e dentro do próprio estado, parte em função do processo de extensão dos trilhos que geravam oferta de serviços e emprego nas localidades por onde passou. Fato é que à medida que o trem avançava as pessoas se dirigiam para o fim da linha, onde a possibilidade de crescimento era certa e evidente.

Em menor ou maior grau, a ferrovia impulsionou o processo de urbanização. Porém, cabe ressaltar que o fator preponderante que fez surgir novos núcleos urbanos nessa fase de penetração, diferentemente de processos tradicionais de surgimento de cidades, onde o ponto de partida é a igreja, a praça ou um entreposto comercial, foi a construção das estações ferroviárias. Atendendo ao contrato de 17 de maio de 1907¹⁶⁴, que determinava:

O povoamento das terras marginaes ou proximas á estrada deverá ser compreendido e activado pela companhia, independente de qualquer iniciativa do Governo Federal ou dos Estados, de associações ou de particulares (Ministério da Viação e Obra Pública, 1908, p.1087).

§ 1º O povoamento effectuar-se-ha mediante a localização definitiva de familias de immigrantes, habituados a trabalhos de agricultura ou de industria agro-pecuaria, como proprietarios de lotes regularmente medidos e demarcados, situados á margem ou dentro da zona de 20 kilometros de cada lado do eixo da estrada, formando nucleos ou linhas coloniaes, estradas de rodagem, ladeadas de lotes (Ministério da Viação e Obra Pública, 1908, p.1088).

§ 2º A escolha das localidades mais apropriadas aos nucleos obedecerá a prévio estudo de todas as circunstancias essenciaes ao seu desenvolvimento, attendendo-se especialmente á benignidade do clima e salubridade; abundancia, qualidade e distribuição das aguas; condições orographicas, natureza e fertilidade das terras e sua aptidão productiva, extensão em mattas, capoeiras, campos e culturas; área disponivel e tudo quanto seja de interesse para a mais proveitosa instalação de immigrantes estrangeiros (Ministério da Viação e Obra Pública, 1908, p.1088).

§ 3º A escolha das localidades, feita pela companhia, fica sujeita a estudo e informação do respectivo engenheiro fiscal, exame e acceitação do Governo Federal (Ministério da Viação e Obra Pública, 1908, p.1088).

¹⁶⁴ O contrato citado refere-se à atualização do Decreto n.5.949 de 28 de março de 1906 e o termo de acordo de 1906 sob o qual definiu a nova denominação de Companhia Estrada de Ferro Goyaz a antiga Companhia Estrada de Ferro Alto Tocantins. O antigo contrato, celebrado nos termos do decreto n.5.349 de 18 de outubro de 1904 foi alterado acrescentando um novo traçado

§ 4º O plano geral, compreendendo a divisão das terras em lotes, área destes, estradas de rodagem e caminhos vicinaes a construir, e typo de casas para os immigrantes, será submettido pela companhia á approvação do Governo Federal e executado na conformidade do que fôr approved, sob pena de não serem prestados os auxilios e favores de que trata o § 17 da presente clausula (Ministério da Viação e Obra Pública, 1908, p.1088).

§ 5º As terras necessarias para os nucleos ou linhas coloniaes serão adquiridas pela companhia, por compra, concessão, ou accôrdo com os Estados ou com os proprietarios, podendo, quando necessario, realizar-se a desapropriação, de accôrdo com as disposições constantes da alinea b do n. XIII do art. 35 da lei n. 1617, de 30 de dezembro de 1906 (Ministério da Viação e Obra Pública, 1908, p.1088).

§ 6º Em cada lote, nas proximidades da casa de morada, a companhia fará preparar o terreno para as primeiras culturas (Ministério da Viação e Obra Pública, 1908, p.1088).

§ 7º Sempre que, a juizo do Governo Federal, a situação do nucleo ou a quantidade de lotes ruraes exigir o preparo de uma séde ou futura povoação, a companhia fundal-a-ha com os competentes lotes urbanos e segundo o plano aprovado (Ministério da Viação e Obra Pública, 1908, p.1088).

Ainda que tenha atendido parcialmente às exigências contratuais¹⁶⁵, a ferrovia foi responsável pela criação de alguns núcleos urbanos que se desenvolveram a partir da implantação das estações. Esses núcleos, surgidos de forma espontânea ou intencional — alguns deles profissionalmente planejados — tornaram-se polos de interação econômica e social, atraindo trabalhadores, comerciantes e migrantes de diversas regiões e países. A lógica era clara, a instalação de uma estação implicava, quase automaticamente, na fundação de um núcleo urbano, já que a própria estrutura ferroviária induzia a urbanização da porção do território onde se estabelecia. Esse processo não apenas favorecia a mobilidade e a migração, como também impunha uma dinâmica de modernização espacial. A chegada dos trilhos impulsionava a economia local e introduzia novos padrões de ocupação do solo urbano, com traçados regulares e estilos construtivos que expressavam a técnica e a racionalidade projetual da época.

Os dados levantados corroboram com a descrição desse fenômeno **(Quadro 13)**.

¹⁶⁵ Até o momento da escrita desta tese não foi possível confirmar as ações do Governo Federal em relação a compra, doação e venda de terras para ocupação por parte de imigrantes, tão pouco, se os núcleos urbanos que surgiram foram projetados por engenheiros da ferrovia ou outro profissional como aconteceu em Pires do Rio.

Quadro 13: Situação geral dos núcleos urbanos [consolidação/fundação] servidos pela ferrovia entre o período de inauguração da estação ferroviária e 1957.

Cidades existentes antes da E.F.G. [consolidação]		
Cidade [data de inauguração da estação]	Infraestrutura urbana e estabelecimentos (inauguração – 1957)	Aspectos gerais do desenho da cidade
Ipameri [10.12.1913]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 58 Logradouros públicos, 1.590 prédios; ▪ 1915: primeiro cinema; ▪ Revitalização urbana: alargamento das ruas; Inauguração do coreto e praças públicas; ▪ 1920: Instalação da rede de esgoto e água; ▪ 1958: 17 estabelecimentos abastecidos com água; ▪ 1913: Inauguração da Usina hidrelétrica; 19 Vias públicas iluminadas; 1.240 domicílios com rede elétrica; ▪ 1914: chega o primeiro automóvel; ▪ 1914: chega o serviço público de telefones; ▪ 1915: primeiro cinema; ▪ 1917: Jornal <i>O Pavor</i>; ▪ 1921: primeiro Banco; ▪ 5 Bancos; ▪ 123 estabelecimentos comerciais; ▪ 18 Indústrias; ▪ Transporte: E.F.G. e 2 linhas de ônibus; ▪ Comunicação: Telégrafo E.F.G.; 11 aparelhos telefônicos; ▪ 1 Hospital; 1 Casa de Saúde; 1 Posto de Higiene; 1 Posto para leprosos; 3 Asilos; ▪ 36 Escolas de ensino primário; 2 Ensino Secundário; 1 Ensino Técnico; ▪ 2 Jornais; ▪ 1 Rádio; ▪ 5 Bibliotecas. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cidade existente; ▪ Ruas irregulares alargadas, abertura de avenidas e praças; ▪ Quadras largas; ▪ Ocupação acompanha o eixo da ferrovia.
Catalão [10.12.1913]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1920: Instalação da rede de esgoto; ▪ 1923: Instalação da iluminação pública – 1958: 1.038 ligações elétricas; ▪ 1919: 3 charqueadas; 1 fábrica de beneficiamento de arroz; 1 fábrica de manteiga e 1 de banha; 1958: 53 estabelecimentos industriais; ▪ 4 Bancos; ▪ 122 edificações residenciais; ▪ Transporte ferroviário, aeroviário e ferroviário; 4 trens; 76 automóveis; 141 caminhões, 2 aviões; ▪ Comunicações telegráficas: 1923 - telégrafos E.F.G. e radiotelegráfico dos correios; ▪ 226 aparelhos telefônicos; ▪ 2 Hotéis; ▪ 1923: 1 cinema; ▪ 1 Livraria; ▪ 1 Hospital; 1 Posto de Saúde; 1 Posto de Puericultura; ▪ 2 Ginásios; 1 Escola Normal; 42 estabelecimentos de ensino primário; ▪ 3 Jornais; ▪ 2 Bibliotecas. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Cidade existente; ▪ Traçado inicial irregular; ▪ Abertura de vias para conectar a estação e ocupação irregular para além da estação.

Silvânia [03.05.1930]	<ul style="list-style-type: none"> 26 Estabelecimentos comerciais; Iluminação Pública; 270 ligações domiciliares; 1 Hospital; 1 Posto de Puericultura; 23 Estabelecimentos de Ensino Primário; 3 Ginásios; 5 Cursos de Alfabetização de Adultos; 1 Escola Agrícola. 	<ul style="list-style-type: none"> Cidade existente; Estação longe do desenho da cidade.
Anápolis [12.04.1935]	<ul style="list-style-type: none"> Reurbanização: parte central da cidade toda asfaltada e com calçadas; 1952: instalação do serviço de abastecimento de água e esgoto; 264 aparelhos telefônicos; 3 agências telegráficas; 3.865 ligações elétricas; 1935: Fundado jornal <i>O Anápolis</i>; Transporte ferroviário, aeroviário e ferroviário; 3 trens diários; 750 automóveis; 27 empresas de transporte rodoviário; 8 Hotéis; 53 Pensões; 2 Cinemas; 1 Estabelecimento de radiodifusão; 7 Hospitais; 1 Posto de Higiene e Saúde; 1 Posto de Puericultura; 24 Estabelecimentos atacadistas; 464 Varejistas; 8 Bancos; 128 Indústrias; 80 unidades escolares de ensino primário; 1 unidade de ensino superior; 1 unidade de ensino especializado; 11 unidades de ensino médio. 	<ul style="list-style-type: none"> Cidade existente; Ocupação no entorno da estação inicialmente – radial; depois passando para um espraiamento no sentido dos córregos e eixos viários; Redesenho de ruas e quadras, abrindo avenidas, asfaltando vias e implantando calçadas no entorno da estação.
Núcleos urbanos (cidades/municípios/distritos) formados após a implantação da E.F.G. [fundação]		
Cidade [data de inauguração da estação]	Infraestrutura urbana e estabelecimentos (inauguração – 1957)	Aspectos gerais do desenho da cidade
Anhanguera [24.02.1913]	<ul style="list-style-type: none"> Urbanização: 10 logradouros, 8 ruas, 2 praças; 152 ligações elétricas; 1 pensão; 1 Cinema; 4 Indústrias: 1 cerâmica; 1 fábrica de calçados; 1 beneficiar arroz; 1 produtora de farinha e fubá; 13 estabelecimentos comerciais; 2 estabelecimentos atacadistas; 1 dentista; 1 Grupo Escolar e uma Escola Reunida. 	<ul style="list-style-type: none"> Estação + praça; Quadras regulares, geométricas, pouca variação de perfis de vias.
Goiandira [24.02.1913]	<ul style="list-style-type: none"> Ruas de terra natural; 3 Pensões; 1 Hotel; Casa de negócios; 1 Banco; 2 Conexões Ferroviárias: E.F.G. e RMV; 76 Automóveis; 141 caminhões; 1 Hospital; 1 Asilo; 	<ul style="list-style-type: none"> Cidade desenvolveu em dois sentidos, do lado nordeste e sudoeste, seguindo a linha da ferrovia – que forma um desenho em “T”; Quadras regulares; Estação + Praça.

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 17 Escolas Primárias; 1 Secundária; 1 Ginásio; ▪ 3 Bibliotecas; ▪ 1 Cine-Teatro. 	
Cumari [24.02.1913]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 18 ruas, 304 prédios; ▪ 1920: Instalação da Iluminação Pública; ▪ 1958: 11 ruas iluminadas 242 ligações elétricas; ▪ 6 Indústrias: 2 beneficiamentos de arroz; 1 manteiga; 1 farinha de mandioca; 1 de açúcar mascavo; 1 calçados; ▪ 27 Estabelecimentos comerciais; ▪ Comunicação: telegráfico E.F.G.; ▪ 1 Linha de ônibus e a E.F.G.; ▪ 2 Farmácias; ▪ 18 Estabelecimentos de Ensino Primário; 1 de Ensino Secundário. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Estação + praça; ▪ Quadras regulares, geométricas, pouca variação de perfis de vias.
Urutai [15.11.1914]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 4 Indústrias; ▪ 7 Estabelecimentos comerciais; ▪ Telégrafo da E.F.G.; ▪ 1 Correio; ▪ 9 Estabelecimentos de Ensino Primário; ▪ 1 Curso Agrícola; ▪ 212 ligações elétricas domiciliares; ▪ 1 Hotel; 4 Pensões; ▪ 1 Cinema. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Estação + praça; ▪ Quadras regulares, geométricas, pouca variação de perfis de vias.
Pires do Rio [09.11.1922]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1934: Instalação de Energia Elétrica; Iluminação Pública; 1958: 659 ligações domiciliares; ▪ 29 Indústrias; ▪ 62 Estabelecimentos comerciais; ▪ 3 Bancos; ▪ 3 Linhas de ônibus; ▪ 3 Agências de automóveis; 81 caminhões, 32 automóveis; ▪ 1 Hotel, 5 pensões; ▪ 1 Cinema; ▪ 2 Organizações de Assistência médica; 1 Laboratório de Análises; ▪ 18 Estabelecimentos de Ensino Primário; 2 Ginásios; 1 Estabelecimento técnico. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Estação + praça – em frente a grande avenida; ▪ Quadras regulares, geométricas, divididas pela avenida.
Ouvidor [09.11.1922]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 16 Indústrias pequenas; ▪ 11 Estabelecimentos varejistas; ▪ 1 Pensão; ▪ 11 Estabelecimentos de Ensino Primário. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Estação + praça; ▪ Quadras regulares, geométricas, pouca variação de perfis de vias.
Vianópolis [15.09.1924]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 10 Indústrias; ▪ 13 Estabelecimentos comerciais: 10 varejistas; 3 atacadistas; ▪ 2 Linhas de ônibus e 1 de transporte de carga; ▪ 1 Correio; ▪ 2 Hotéis; 2 Pensões. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Estação + praça; ▪ Quadras regulares, geométricas, pouca variação de perfis de vias.
Leopoldo de Bulhões [13.05.1931]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 20 Logradouros públicos, 528 prédios, 3 vias arborizadas; 14 vias iluminadas; ▪ 170 Ligações elétricas; ▪ 1 Usina Hidrelétrica; ▪ 17 Indústrias; ▪ 21 Estabelecimentos Comerciais varejistas; ▪ 12 Estabelecimentos de Ensino Primário; ▪ 1 Cinema; 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Estação + praça; ▪ Quadras regulares, geométricas, pouca variação de perfis de vias.

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1 Biblioteca. 	
Senador Canedo [07.09.1950]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 3 Avenidas; ▪ 38 Logradouros. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Estação + praça; ▪ Quadras regulares, geométricas, pouca variação de perfis de vias.
Bonfinópolis [07.09.1950]	<ul style="list-style-type: none"> ▪ - 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Estação + praça; ▪ Quadras regulares, geométricas, pouca variação de perfis de vias.

A síntese apresentada no **quadro 13** — que traz de forma compilada e sistemáticas dados sobre as cidades consolidadas e fundadas a partir da implantação da E.F.G. entre sua inauguração e o ano de 1957 — permite observar com base nos indicadores de infraestrutura urbana e desenho das cidades, uma distinção bastante clara entre dois grupos de núcleos urbanos: os pré-existentes que foram consolidados com a chegada da ferrovia, e os novos núcleos urbanos fundados a partir dela.

As cidades existentes anteriormente à implantação da E.F.G., como Ipameri, Catalão, Silvânia e Anápolis, passaram por processos de requalificação urbana significativos, sobretudo nos aspectos ligados à infraestrutura básica - como energia elétrica, esgoto, água encanada, iluminação pública e telefonia (telégrafo) - e à oferta de equipamentos públicos e sociais como hospitais, escolas, bibliotecas, cinemas, bancos, entre outros. Silvânia nesse contexto, apesar de existente, pouco alterou em função do posicionamento da estação, a quase 5 quilômetros de distância do perímetro urbano.

Esses municípios, que já apresentava um processo de ocupação e urbanização, dispondo de uma malha urbana em consolidação, reestruturaram seu traçado a partir da inserção do eixo ferroviário, expandindo suas áreas edificadas, abrindo novas avenidas e adaptando o tecido urbano para articular-se ao novo elemento estruturante.

O caso de Anápolis é exemplar nesse sentido. Além de reurbanizar seu centro, asfaltando e calçando as vias, a cidade investiu em sistemas de abastecimento de água, esgoto, eletrificação ampla e em um diversificado conjunto de instituições educacionais, de saúde e comerciais. A localização da estação induziu um redesenho da ocupação urbana, que passou do modelo radiocêntrico - inicialmente concentrado ao redor da estação - para um espraiamento orientado pelos cursos d'água e eixos viários. Cabe aqui destacar, que além da estação central de Anápolis, ao longo da linha foi instalada a Estação Engenheiro Castilho.

Em contrapartida, os núcleos fundados a partir da chegada da ferrovia, como Goiandira, Pires do Rio, Cumari, Vianópolis, Leopoldo de Bulhões, Anhanguera, Urutaí, Ouvidor, Senador Canedo e Bonfinópolis, apresentaram uma urbanização mais padronizada, associada à lógica funcional e planejada imposta pela E.F.G. De maneira geral, essas cidades seguem um traçado ortogonal (ou quadriculado), organizado a partir de dois elementos centrais: a estação ferroviária e a praça pública. As quadras são regulares e geométricas, com pouca variação dos perfis de vias, demonstrando a influência direta do planejamento técnico sobre sua conformação espacial.

Nesse contexto, o papel da estação ferroviária é indiscutivelmente estruturante. Ela está associada a um conjunto de praças públicas, edifícios institucionais - prefeitura, escolas, igrejas - e ao traçado regular do desenho urbano. Isso remete à cláusula do contrato de 1907, transcrito anteriormente e no capítulo 3, que exigia da companhia ferroviária a criação de núcleos urbanos articulados, com infraestrutura mínima, acesso à água e serviços essenciais – o que pode ser interpretado como um embrião de planejamento territorial técnico.

Observa-se que, nesses núcleos fundados, a chegada da ferrovia induziu a implantação da infraestrutura urbana, como energia elétrica, iluminação pública, estabelecimentos de ensino primário, alguns centros de saúde e, em menor medida, indústrias, estabelecimentos comerciais entre outros aos poucos e em etapas, conforme o núcleo urbano ia crescendo, mas de maneira consistente e significativa. A presença de cinemas, hotéis, pensões e bibliotecas também é recorrente, sugerindo uma preocupação com a construção de uma ambiência urbana moderna e civilizada, compatível com o projeto nacional de interiorização e ocupação racional do território.

A cidade de Goiandira, por exemplo, embora pequena, apresentava um traçado urbano em "T", claramente condicionado pela linha férrea, além de escolas, hospital, banco e rede de comércio local. Já Cumari e Leopoldo de Bulhões demonstram o mesmo padrão morfológico e institucional: quadras regulares, ruas paralelas à ferrovia, instalação de indústrias alimentícias e cerâmicas, assim como de equipamentos urbanos mínimos.

Castilho (2017) reforça que as estações não eram apenas pontos de parada de trens, mas centros irradiadores de vida urbana. Isso se confirma em Urutaí e Vianópolis, onde o “conjunto ferroviário” (estação + praça + igreja + serviços) ainda

é visível como marca urbana.

Outro ponto a se destacar é que a presença da ferrovia proporcionou um adensamento demográfico relativo e uma ampliação da base econômica local, ainda que em graus distintos. Enquanto Anápolis e Ipameri se tornaram centros regionais com maior diversificação econômica, cidades como Cumari e Urutaí mantiveram-se dependentes das dinâmicas locais e da ferrovia como seu principal elo com o restante do estado.

Os dados evidenciam que o crescimento populacional nas cidades cortadas pela ferrovia superou, em diversos momentos, a média estadual. Entre 1900 e 1920, enquanto o estado de Goiás registrava um crescimento de 50%, o trecho da E.F.G. apresentava taxas ainda maiores, com destaque para Ipameri, que saltou de 10 mil para mais de 19 mil habitantes. A presença dos trilhos também atraiu imigrantes estrangeiros, especialmente portugueses, sírios, libaneses, italianos e alemães, que contribuíram para diversificar o tecido social e impulsionar as atividades comerciais e industriais.

A economia urbana também foi profundamente transformada. A chegada dos trilhos favoreceu a instalação de pequenas indústrias, como charqueadas, beneficiadoras de arroz, fábricas de calçados, móveis, manteiga, sabão, entre outros. Cidades como Catalão e Ipameri concentraram, já em 1920, 88% das indústrias do estado, número que, embora tenha diminuído nas décadas seguintes, evidencia o papel da ferrovia como propulsora da industrialização nascente. Além disso, houve aumento expressivo no número de operários empregados e na diversificação do parque produtivo, com destaque para os setores têxtil, metalúrgico, alimentício e gráfico.

No setor agrícola, a influência da ferrovia também foi determinante. O número de estabelecimentos agrícolas nas áreas cortadas pela linha aumentou exponencialmente entre 1920 e 1940, período em que se consolidava uma agricultura voltada ao mercado nacional. A especialização produtiva substituiu práticas de subsistência, articulando Goiás ao mercado consumidor das regiões Sul e Sudeste.

Do ponto de vista urbano, as cidades sofreram modificações no seu traçado, nas formas construtivas e na paisagem urbana. As praças, os coretos, as escolas, os hospitais, os batalhões militares e os prédios públicos passaram a compor a cena urbana, revelando uma clara influência do ideário da modernidade. A ferrovia

era, também, condutora de valores e símbolos civilizatórios, o que se expressava na arquitetura, na organização dos espaços e na vida cultural.

A E.F.G. também induziu a emancipação de distritos e a formação de municípios, alterando o mapa político-administrativo de Goiás. A urbanização, nesse sentido, não foi apenas um fenômeno morfológico, mas um processo institucional e simbólico de consolidação do estado moderno. Cidades como Pires do Rio, Vianópolis, Goiandira e Bonfinópolis tiveram sua origem diretamente associada à presença da estação ferroviária.

Entretanto, como apontado anteriormente, a intensidade dos investimentos nas cidades foi desigual, refletindo tanto o potencial estratégico de cada localidade quanto a sua inserção nas redes econômicas mais amplas. Além disso, as transformações geradas pela ferrovia foram, em muitos casos, comprometidas pela posterior estagnação do setor ferroviário, pelo desvio de investimentos e pela ascensão do transporte rodoviário a partir da década de 1960. Com isso, muitas dessas cidades, especialmente aquelas criadas exclusivamente a partir da ferrovia, enfrentaram declínio ou estagnação, com parte significativa de sua infraestrutura envelhecida e pouca renovação econômica.

A análise também permite identificar a atuação do Estado, por meio da E.F.G., como agente indutor de ordenamento territorial, especialmente no que se refere à padronização dos traçados urbanos e à provisão mínima de infraestrutura. Tal processo reflete uma tentativa de racionalizar a ocupação do espaço goiano e promover a formação de cidades em áreas antes esparsamente povoadas, em conformidade com o projeto de integração nacional e modernização do interior brasileiro vigente no início do século XX.

Em linhas gerais, essas cidades entre 1909 e 1957 receberam infraestrutura urbana, com exceção de Ouvidor, Urutaí, Goiandira, Vianópolis, Senador Canedo e Bonfinópolis. Todas receberam energia elétrica e passaram gradualmente a implantar um sistema de iluminação pública. Anápolis, Catalão e Ipameri fizeram as primeiras instalações de abastecimento de água e esgotamento sanitários. Em maior ou menor grau todas receberam indústrias e comércios.

Contudo, essas transformações urbanas pouco duraram e com a redução de investimentos no setor ferroviário, as cidades, sobretudo, as novas, estagnaram, com exceção de Senador Canedo e Bonfinópolis, que apesar de não ser abordado

aqui na pesquisa, pela proximidade com Goiânia, cresceram nas últimas décadas em função da Região Metropolitana. Com o fim do transporte de passageiros, os núcleos urbanos, até então alimentados pelo vai-e-vem de pessoas, passaram a viver um período de estagnação.

Ainda que as transformações urbanas tenham sido, em muitos casos, expressivas no primeiro momento da chegada dos trilhos, elas não se sustentaram a longo prazo na maioria dos núcleos urbanos, sobretudo onde a ferrovia representava praticamente o principal vetor de dinamização econômica. A lógica fundiária, os interesses da concessionária e a ausência de políticas públicas contínuas que estimulassem a diversificação econômica contribuíram para um desenvolvimento urbano que, em muitos casos, foi temporário e transitório.

Esse comportamento foi visível, por exemplo, nas cidades fundadas a partir da estação — como Cumari, Leopoldo de Bulhões, Pires do Rio, Goiandira, Urutaí, Bonfinópolis, entre outras — onde o traçado ortogonal, centrado na estação e praça, evidenciava a influência do projeto técnico ferroviário sobre o espaço urbano, mas não se traduziu, necessariamente, em continuidade de crescimento econômico ou urbanístico.

Além disso, como mostra o levantamento, houve uma tendência de urbanização linear — ou seja, cidades estruturadas ao longo da ferrovia, com centralidade na estação — mas pouco preparadas para processos de expansão diversificada ou para a atração de novas funções urbanas. A estrutura espacial de várias dessas cidades reflete uma lógica funcional limitada, em que o núcleo urbano não se desconecta da função originária da ferrovia. Essa dependência ficou ainda mais evidente nas décadas posteriores, sobretudo com a desmobilização gradual do modal ferroviário, a partir da década de 1960, quando os investimentos públicos passaram a privilegiar o transporte rodoviário. Anápolis foi um desses núcleos que com a estagnação do sistema ferroviário passou a exigir rapidamente a retirada dos trilhos e a desativação das estações presentes no núcleo central da cidade, evidenciando que a ferrovia antes vista como indutor de progresso era agora uma barreira física presente na cidade.

Com a perda de importância da ferrovia enquanto infraestrutura de transporte de passageiros, e diante da desativação de ramais e estações, boa parte desses núcleos urbanos vivenciou estagnação ou até retração populacional e

econômica. A ausência de políticas de requalificação dos antigos espaços ferroviários ou de reconversão de suas funções para outros usos urbanos acentuou esse processo. Em cidades como Urutaí, Leopoldo de Bulhões, Bonfinópolis e Cumari, o abandono da ferrovia foi acompanhado de uma retração nos serviços públicos, na infraestrutura urbana e no dinamismo comercial, resultando em espaços com forte marca de obsolescência técnica e funcional.

Por outro lado, em casos como Anápolis, Catalão e Ipameri, o impacto da ferrovia foi mais duradouro, especialmente porque essas cidades já possuíam relativa estrutura urbana anterior à chegada dos trilhos e conseguiram, ao longo do tempo, diversificar sua base econômica. A ferrovia, nesses contextos, funcionou como um catalisador de modernizações urbanas — pavimentação, implantação de serviços básicos, surgimento de equipamentos públicos — que fortaleceram as condições para um crescimento mais autônomo. Essas cidades souberam aproveitar a inserção territorial proporcionada pela ferrovia para integrar-se a outras redes econômicas e políticas, inclusive no contexto posterior à hegemonia rodoviária.

Em termos mais amplos, a análise desse capítulo permite afirmar que a chegada da ferrovia ao território goiano operou não apenas como um vetor físico de integração territorial, mas como um agente ativo na redefinição do espaço urbano e da hierarquia entre as cidades. A ferrovia induziu diferenciações espaciais importantes, favorecendo determinadas localidades em detrimento de outras, o que corrobora os argumentos de autores como Milton Santos (2013), ao afirmar que a técnica, longe de ser neutra, carrega consigo uma lógica de seletividade e de poder.

Por fim, cabe destacar que, embora o ciclo ferroviário em Goiás tenha produzido impactos duradouros na formação urbana do estado, sua descontinuidade revelou a fragilidade de processos de urbanização dependentes de uma única infraestrutura. Sem políticas articuladas de desenvolvimento regional e com a substituição do transporte ferroviário pelo rodoviário, muitas cidades ficaram à margem dos fluxos contemporâneos, transformando-se em espaços marcados pela estagnação ou por trajetórias urbanas incompletas.

Entretanto, o processo não foi linear nem isento de contradições. A partir de 1957, com a criação da RFFSA e a priorização do modal rodoviário nos planos nacionais de transporte, a E.F.G. foi gradativamente esvaziada de sua função original. Ramais foram desativados, estações abandonadas e os trilhos perderam

competitividade frente às rodovias como a BR-050 e a BR-153, que passaram a disputar o mesmo território logístico.

Ainda assim, a herança da ferrovia permanece inscrita no território goiano. As cidades moldadas pelos trilhos carregam, em sua forma e dinâmica, os sinais de um processo de urbanização que foi induzido e estruturado pela lógica da circulação e da técnica. Como demonstrado ao longo do capítulo, a ferrovia não foi apenas um meio de transporte, mas um agente de transformação social, econômica, política e cultural. As marcas desse tempo estão nas estações, nos bairros que se desenvolveram ao seu redor, nas rotas comerciais, nos nomes das ruas e na memória coletiva de cada cidade tocada pelo apito do trem.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Há consenso entre alguns autores como Barbosa et. al. (2004), Borges (1990), Estevam (1997) e Boaventura (2007), que a mineração goiana foi de fato um dos primeiros processos de urbanização que ocorreu no estado de Goiás. Condicionado a política centralizadora portuguesa voltada para a expansão, ocupação e exploração econômica do território colonial e a existência de ouro e pedras preciosas que atraiu expedicionários a penetrar e desbravar a região mais central de todos os sertões do Brasil (Boaventura, 2007).

À medida que penetravam e exploravam o território, produziam representações, abriam caminhos, formavam arraiais, vilas, povoamentos e aldeamentos. Núcleos que passaram a organizar o território de Goiás, exercendo a função de polos econômicos, vinculados a exploração mineradora, a mão de obra indígena e as atividades agrícolas, voltadas para o abastecimento.

Contudo, como afirma Boaventura (2007), esse resultado da urbanização¹⁶⁶ de Goiás foi extremamente pobre e escasso. Apesar de proporcionar o povoamento da região e a criação de núcleos urbanos, com o fim do período aurífero ocorreu um processo de desurbanização (Lima, 2010). Com a quebra de rendimentos das minas de ouro, a população até continuou aumentando em Goiás, principalmente em “função do fluxo migratório ao longo do século XIX, que engendrou certa reacomodação na agropecuária regional proporcionando a consolidação da fazenda de gado enquanto unidade básica de produção” (Lima, 2010, p.58). Consequentemente atraindo a população para essas localidades.

Barbosa et. al. (2004) destaca que apesar de associar a expressão urbanização¹⁶⁷ goiana referindo-se à mineração e atividade agropastoril, é necessário

¹⁶⁶ Barbosa et al (2004) considera que a expressão urbanização no sentido aqui apontado não passa de um eufemismo dada a falta de sistemática de equipamentos e as condições precárias de infraestruturas nesses vilarejos. Apenas Vila Boa, Pirenópolis e Corumbá, desfrutavam de praças, igrejas, equipamentos públicos e casas com diferenciação de classes, consideradas de fato uma cidade.

¹⁶⁷ Segundo Santos (2013) esse processo pode ser definido como “o sistema social colonial”, identificados a partir dos seguintes elementos: a organização político-administrativa, considerados, de um lado, as capitanias e o governo-geral e, de outro, a organização municipal; as atividades econômicas rurais (agricultura de exportação e de subsistência) e as camadas sociais correspondentes, a começar pelos proprietários rurais; as atividades econômicas urbanas e seus atores (comércio, ofícios mecânicos, funcionalismo, mineração).

destacar que apenas Vila Boa, Pirenópolis e Corumbá desfrutavam, até meados do século XIX, de praças, igrejas, equipamentos públicos e casa com diferenciação de classes, consideradas de fato uma organização e estrutura urbana, ou seja, cidades.

Nesse sentido, o processo de urbanização goiano, nesse primeiro momento, pode ser definido como “tratava-se muito mais de um processo de geração de cidades, que mesmo de um processo de urbanização”, como afirma Santos (2013, p.22), uma vez que as relações entre lugares eram fracas, inconstantes, subordinada a uma economia natural, num país com tão grandes dimensões territoriais (Santos, 2013).

Sob essa ótica, dos fatores de povoamento anteriormente mencionados, apenas os postos aduaneiros, os de fiscalização e os postos de policiamento e vigia do território foram tão importantes na formação de núcleos urbanos, já que são característicos hábitos urbanos. Já que apesar do povoamento em Goiás começar com o ouro, tudo dependia da atividade agropastoril, de modo que como afirma Barbosa (2004, p.63), nenhuma cidade goiano-tocantinense nasceu da atividade industrial clássica”.

A urbanização de Goiás, moldada inicialmente pela mineração, revela um cenário de baixa integração territorial e dependência econômica de ciclos efêmeros. No entanto, a chegada da Estrada de Ferro Goiás em 1909 marcou uma transformação estrutural, integrando o território goiano ao circuito nacional de modernização e reorganizando as dinâmicas urbanas e territoriais. A ferrovia, enquanto objeto técnico, possibilitou a ocupação de áreas isoladas e consolidou novas redes urbanas, destacando-se como vetor essencial no processo de urbanização regional.

Dito isto, a presente tese investigou a relação entre a infraestrutura ferroviária e os processos de urbanização e (re)configuração territorial em Goiás, tendo como objeto central a Estrada de Ferro Goiás (E.F.G.). A partir de uma análise em escalas diferentes e interdisciplinar, articulando e compreendendo a produção do espaço com a história técnica, política e social do território, buscou-se compreender de que forma a ferrovia atuou como vetor estruturante na consolidação de núcleos urbanos, na formação de cidades e nas dinâmicas de desenvolvimento socioeconômicas.

Os três capítulos desenvolvidos ao longo do trabalho permitiram confirmar

a hipótese central de que a E.F.G. foi mais que um instrumento de transporte: constituiu-se como um sistema técnico de alcance territorial, responsável por fundar e transformar cidades, mediar fluxos e consolidar novas formas espaciais e sociais. A análise demonstrou que a ferrovia não pode ser compreendida isoladamente, mas como parte de um conjunto mais amplo de decisões políticas, econômicas e técnicas que moldaram — e ainda moldam — o território goiano.

No primeiro capítulo, verificou-se que os Planos Nacionais de Viação (PNVs), longe de representarem uma ação neutra de planejamento, expressaram os interesses hegemônicos de determinados grupos políticos e econômicos em cada período. A construção da malha viária nacional esteve ancorada em um projeto de modernização seletiva, que priorizou a articulação de áreas economicamente dinâmicas e relegou outras à condição de periferia funcional. Goiás, até meados do século XX, figurava como um território marginalizado nas decisões de investimento em infraestrutura. A implantação da E.F.G., nesse contexto, representou uma tentativa — ainda que tardia e limitada — de romper esse isolamento e integrar o estado aos fluxos nacionais, como evidenciado na análise dos PNVs de 1934, 1944, 1964 e 1973.

Contudo, é necessário aprofundar essa leitura à luz da atuação do Estado como agente estratégico na ocupação e integração do território nacional. Goiás desempenhou um papel fundamental no projeto de interiorização do país. Localizado no coração do Planalto Central, o território goiano funcionou como ponto de articulação entre os fluxos litorâneos e as regiões do interior, sendo considerado, desde o século XIX, uma espécie de vazio a ser ocupado. A ferrovia nesse momento, conforme argumenta Vencovsky (2006), não apenas conectava lugares, mas simbolizava a presença do Estado e da modernidade nos confins do sertão, permitindo a circulação de bens, informações e também de normas e políticas.

A interiorização, nesse caso, não foi apenas uma resposta técnica à necessidade de transporte, mas uma operação política de centralidade. A E.F.G. operou como forma técnica de ocupação. Ela estabeleceu centros urbanos, estruturou corredores de circulação e ampliou a capacidade do Estado de fazer-se presente em regiões até então pouco conectadas com os grandes circuitos econômicos. Como destaca Paul Singer (2017), o desenvolvimento só se realiza de fato quando implica uma transformação estrutural das relações entre as partes do território. E de acordo com essa leitura, a ferrovia foi o instrumento através do qual o Estado tentou introduzir

essa transformação em Goiás — articulando o centro do país ao restante do território, ainda que de maneira assimétrica e incompleta.

Nesse sentido, o papel do Estado na indução de infraestrutura ferroviária revela-se ambivalente: promoveu a conexão física e simbólica do território goiano ao imaginário de progresso e unidade nacional, mas também expôs as limitações de uma modernização seletiva, frequentemente pautada por interesses centralizadores e excluindo localidades que não se ajustavam à lógica do capital ou às prioridades políticas da época.

Ademais, cabe destacar que, em seus momentos iniciais, o Estado não assumiu diretamente a condução da infraestrutura ferroviária, optando por delegar a tarefa ao capital privado. Ao incentivar empresas concessionárias, nacionais e estrangeiras, mediante garantias de juros e subsídios, esperava-se promover a integração territorial e econômica sem que o poder público tivesse que arcar diretamente com os custos e riscos do empreendimento.

Uma estratégia frágil do ponto de vista do planejamento e da execução. Ao abrir mão do controle direto sobre a construção e operação das ferrovias, o Estado também abdicava da capacidade de garantir a qualidade do sistema implantado e a plena realização dos serviços prometidos, o que resultou em redes ferroviárias com padrões técnicos heterogêneos, fragmentadas e, por vezes, economicamente inviáveis. Essa delegação excessiva de responsabilidades escancarou os limites de um modelo que, ao invés de fortalecer a infraestrutura nacional, muitas vezes aprofundou as desigualdades regionais e comprometeu a funcionalidade do sistema de transporte na época e ao longo dos anos.

Contudo, apesar das fragilidades apontadas e reconhecidas, o Estado ao incluir Goiás nos grandes projetos de infraestrutura do século XX, não apenas promoveu a circulação, mas promoveu a ocupação daquela região até então estagnada e isolada geograficamente. Ainda, nesse contexto, a E.F.G. pode ser compreendida como um instrumento técnico-político que inscreveu Goiás na lógica dos fluxos nacionais, apesar de manter marcas da desigualdade dos processos de modernização e progresso.

Retomando, o segundo capítulo aprofundou a trajetória da E.F.G., desde sua concepção e implantação até a sua estagnação e declínio, revelando os dilemas e contradições do modelo ferroviário brasileiro. As estações ferroviárias, embora

concebidas nos contratos como núcleos estruturantes de povoamento, nem sempre se consolidaram como tal. Em muitos casos, tornaram-se, de fato, vetores de urbanização, configurando paisagens, induzindo a ocupação territorial e redefinindo relações sociais e econômicas. No entanto, esse vetor de urbanização não se materializou de forma homogênea ao longo de toda a linha da E.F.G., em razão das inúmeras interrupções em sua construção, das falências que marcaram a trajetória da companhia e da longa temporalidade de sua implantação, que se estendeu por décadas. O processo foi, portanto, fragmentado e permeado por incertezas, o que impactou diretamente a consolidação de alguns núcleos urbanos.

Assim, ainda que o projeto ferroviário carregasse uma intencionalidade estruturadora, sua efetivação revelou contradições e desigualdades, tornando evidentes os limites do modelo ferroviário adotado e suas implicações sobre os processos de urbanização impulsionados pelos trilhos.

A ferrovia foi, portanto, um sistema técnico-científico-informacional (Santos, 1996), dotado de intencionalidade e inserido em uma lógica de modernização territorial. No entanto, a crise do modelo ferroviário a partir da década de 1960, somada à hegemonia da política rodoviarista e à criação da RFFSA, comprometeu a continuidade do projeto ferroviário no estado¹⁶⁸ e levou à estagnação de muitos núcleos urbanos que haviam surgido sob a égide dos trilhos.

O terceiro capítulo consolidou essa leitura a partir da análise da urbanização orientada pela ferrovia. Ao mapear e comparar cidades que se consolidaram e as que foram fundadas a partir da E.F.G., foi possível identificar padrões morfológicos, indicadores de infraestrutura e elementos econômicos e culturais que confirmam o papel da ferrovia na produção do espaço urbano. Cidades como Ipameri, Catalão e Anápolis passaram por requalificações profundas, tanto morfológicas quanto econômicas, consolidando-se como centros urbanos modernizados, cujos marcos espaciais foram redefinidos por novos traçados viários, serviços e equipamentos públicos diretamente vinculados ao dinamismo dos trilhos. Ao mesmo tempo, Goiandira, Pires do Rio e Cumari são exemplos de núcleos urbanos que nasceram a partir da instalação de estações, apresentando uma urbanização

¹⁶⁸ Atualmente a Goiás se torna ponto central na consolidação do sistema ferroviário brasileiro, pois hoje abriga a Ferrovia Norte-Sul e ainda é lugar estratégica para a passagem da FIOl – Ferrovia de Integração Oeste-Leste – e a FICO – Ferrovia de Integração Centro-Oeste.

planejada desde sua gênese, diretamente associada à ferrovia. Outros núcleos, como Bonfinópolis, Senador Canedo, Vianópolis, Leopoldo de Bulhões, Urutaí e Ouidor, ascenderam de distritos a municípios após a penetração da E.F.G., evidenciando o papel de fomento urbano desempenhado pelas estações como centros articuladores da economia e do território.

Por outro lado, a análise revela que a presença da ferrovia não foi, por si só, capaz de garantir a consolidação de núcleos urbanos ao longo de todo o seu traçado. Casos como Egerineu Teixeira e Caraíba ilustram situações em que, apesar da implantação da estação e da formação de povoados iniciais, o processo de urbanização pleno não se completou, resultando na condição de distritos subordinados a municípios vizinhos. Ainda mais emblemático é o conjunto de estações implantadas em áreas rurais, como Eng. Veríssimo, Inajá, Jarina, Eng. Nunes Galvão e Santa Marta, que, mesmo contando com a infraestrutura ferroviária, não lograram constituir núcleos urbanos consolidados.

Essas ocorrências demonstram que a ferrovia, apesar de seu caráter técnico-científico-informacional e de sua intencionalidade modernizadora, operou de forma seletiva e desigual sobre o território. Diversos fatores ajudam a explicar esse cenário, tais como o traçado técnico da linha, muitas vezes definido por critérios operacionais e com trechos de baixa atratividade territorial; a ausência de dinâmicas econômicas locais que impulsionassem processos de urbanização; e a emergência de novos eixos rodoviários a partir da década de 1950, como as BRs-153 e 050, que deslocaram os fluxos comerciais e migratórios anteriormente diretamente ligados aos trilhos.

Além disso, a longa e fragmentada trajetória da E.F.G. — marcada por falências, encampações, disputas políticas e sucessivos replanejamentos — comprometeu a continuidade das ações de infraestrutura e planejamento urbano, enquanto objeto de penetração no território. Muitos trechos foram implantados com atraso ou sofreram alterações em seus objetivos originais, o que limitou o potencial de transformação territorial em algumas localidades. Estações como Egerineu Teixeira e Caraíba, por exemplo, chegaram a experimentar momentos de expansão, mas foram posteriormente desativadas ou esvaziadas em função da reconfiguração da malha ferroviária e da descontinuidade dos investimentos.

Soma-se a isso o fato de que várias dessas estações, classificadas como

paradas técnicas ou postos telegráficos, tinham funções eminentemente operacionais, sem a previsão de apoio a processos urbanos mais amplos. A sua existência, portanto, atendeu a uma lógica funcional da ferrovia, e não necessariamente à lógica de indução de povoamento. Tais casos revelam que o modelo ferroviário implementado na E.F.G., ainda que portador de uma proposta modernizadora, expressou na prática um urbanismo fragmentado, marcado por desigualdades espaciais e por uma seletividade estrutural que excluiu certas localidades do circuito da urbanização efetiva.

Dessa forma, o terceiro capítulo revela que a ferrovia não gerou um padrão único de urbanização, mas sim um conjunto de situações diferenciadas: cidades já existentes que se consolidaram, se modernizaram e se fortaleceram; estações que fundaram núcleos e chegaram à emancipação municipal; distritos que permaneceram em estágio intermediário; e estações rurais ou desativadas que jamais alcançaram expressão urbana. Essa diversidade de resultados evidencia que a ferrovia, embora vetor de penetração e estruturante, não operou sozinha. Sua eficácia urbana dependeu de múltiplas mediações — políticas, econômicas, culturais e sociais — que determinaram os rumos e limites do desenvolvimento ao longo do traçado da E.F.G.

Ao longo da tese, autores como Milton Santos, Manuel Castells, Henri Lefebvre e Henri Estevam ofereceram os fundamentos teóricos para uma leitura crítica da técnica, do território e da cidade. A ferrovia foi interpretada como objeto técnico e como expressão de um tempo histórico — uma mediação entre estrutura e ação, entre planejamento estatal e apropriação local, entre projeto e experiência cotidiana. A articulação com esses autores se revela central para a compreensão das formas e dinâmicas urbanas observadas: com Santos (1996, 2013b), destaca-se a concepção de espaço como totalidade formada por sistemas de objetos e de ações; com Castells (2000, 2020), evidencia-se a ideia do espaço dos fluxos e da infraestrutura como produtora de redes e exclusões; e com Lefebvre (1970), reforça-se o entendimento da produção do espaço como prática social e política, permeada por disputas e contradições. Essa base teórica permitiu interpretar a E.F.G. como um dispositivo que transformou radicalmente o território goiano, não apenas conectando fisicamente regiões, mas impondo novas lógicas de tempo, trabalho, mobilidade e sociabilidade.

Nesse sentido, os conceitos de modernidade e progresso foram aqui confrontados a partir da experiência concreta do território goiano. A modernidade, muitas vezes identificada ao discurso desenvolvimentista, impôs-se como promessa

de superação do atraso, mas suas manifestações concretas — especialmente em regiões periféricas — revelaram dinâmicas contraditórias. O progresso materializado pelos trilhos, embora real em determinados aspectos, também foi seletivo e hierarquizado. Como indica Santos (2013b), o território modernizado é aquele submetido à técnica operante, mas a técnica, longe de ser neutra, serve a interesses. A E.F.G., nesse sentido, tanto incorporou Goiás à lógica da circulação quanto reforçou exclusões, relegando cidades, regiões e sujeitos a posições secundárias no espaço dos fluxos. A urbanização, por sua vez, se apresenta como um processo cuja materialidade — feita de ruas, praças, casas, escolas, oficinas — só ganha sentido quando articulada às práticas sociais e às intencionalidades que a sustentam. Não basta haver cidade para que haja urbanidade. A E.F.G. foi, sim, promotora de cidades, mas nem sempre de uma urbanização plena.

Por fim, a pesquisa deixa abertas algumas frentes promissoras de aprofundamento. Embora esta tese tenha se concentrado no período compreendido entre 1909 e 1957 — fase em que a Estrada de Ferro Goiás operava como vetor de penetração territorial —, permanece como possibilidade relevante a investigação dos efeitos decorrentes da desativação da ferrovia, bem como da redefinição de seu papel como eixo de conexão no contexto do sistema ferroviário. Outro desdobramento possível diz respeito à comparação mais detalhada entre os núcleos urbanos formados antes da chegada dos trilhos e aqueles que emergiram a partir de sua implantação, considerando aspectos morfológicos, tipológicos e de uso do solo. Tal análise se torna ainda mais pertinente à luz da sobreposição de infraestruturas no território, sobretudo com a implantação da BR-153, que passou a exercer um papel estruturante na integração rodoviária nacional e na reorganização das dinâmicas espaciais regionais.

Ficou evidente que a E.F.G. enquanto vetor de penetração atuou como indutor de urbanização, que as cidades diretamente impactadas por ela apresentaram transformações significativas e que a ferrovia foi, de fato, um objeto técnico estruturante — não apenas funcional, mas simbólico e político. A originalidade da abordagem proposta, ao integrar urbanismo, história territorial e teoria crítica da técnica, revelou um campo de análise ainda pouco explorado, sobretudo na realidade goiana e principalmente dentro do campo do planejamento urbano.

Dessa forma, os desdobramentos desta pesquisa apontam para múltiplos

caminhos: investigações mais localizadas sobre cidades específicas criadas ou reorganizadas pelos trilhos; estudos sobre o patrimônio ferroviário e sua preservação como estratégia de desenvolvimento local; análises comparativas com outras ferrovias brasileiras de penetração. Em todas essas frentes, permanece o desafio de compreender como os objetos técnicos do passado e entender os impactos no território e no espaço.

Conclui-se, portanto, que a urbanização promovida pela E.F.G. em Goiás foi induzida, mas seletiva; articuladora, mas também excludente. Sua trajetória evidencia as ambivalências do projeto nacional de modernização, em que o território é, ao mesmo tempo, espaço de fluxos e de fixações, de conexões e de silenciamentos. A ferrovia integrou Goiás ao país, mas não necessariamente ao desenvolvimento. Sua herança permanece inscrita nas formas urbanas, nos vazios deixados pelas desativações e nas memórias de um tempo em que o trem era sinônimo de progresso.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABDAL, Alexandre. **Trajetórias regionais de desenvolvimento no Brasil contemporâneo: uma agenda de pesquisa**. Revista brasileira de estudos urbanos e regionais. v.22, E202005, 2020. DOI 10.22296/2317-1529.rbeur.202005

A INFORMAÇÃO GOYANA. Revista mensal, ilustrada e informativa das possibilidades economicas do Brasil Central. Rio de Janeiro, ano II, n. 10, 15 maio 1912. Disponível em: < <https://bibliotecafuturo.com.br/midiateca/a-informacao-goyana-2/>>. Acesso em: 20 dez. 2024.

A INFORMAÇÃO GOYANA. Revista mensal, ilustrada e informativa das possibilidades economicas do Brasil Central. Rio de Janeiro, ano I, n. 1, 15 ago. 1917. Disponível em: < <https://memoria.bn.gov.br/DocReader/docreader.aspx?bib=176648&pesq=&pagfis=3/>>. Acesso em: 20 dez. 2024.

A INFORMAÇÃO GOYANA. Revista mensal, ilustrada e informativa das possibilidades economicas do Brasil Central. Rio de Janeiro, ano III, n.8, 15 jan. 1919. Disponível em: < <https://memoria.bn.gov.br/DocReader/docreader.aspx?bib=176648&pesq=&pagfis=535>>. Acesso em: 20 dez. 2024.

ALBUQUERQUE, A. B. *Desenvolvimentismo nos governos Vargas e JK*. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA, 11., 2015, Vitória. Anais. Vitória: ABPHE, 201. p. 1-28. Disponível em: <https://bit.ly/2LnaCbC>. Acesso em: 20 jun. 2019.

ALVES, Rui Manuel Vaz - **Arquitetura, cidade e caminho de ferro: as transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro**. Coimbra: [s.n.], 2015. Tese de doutoramento. Disponível em <<http://hdl.handle.net/10316/29052>>. Acesso em 30 de agosto de 2022.

AQUILANTE POLICARPO, M.; MARTINS DE SOUZA, R. de C. **Logística de transportes e modernização do território: a importância dos planos viários nacionais para a efetivação geoestratégica da mesorregião do triângulo mineiro/alto paranaíba**. Caminhos de Geografia, Uberlândia, v. 20, n. 69, p. 1–19, 2019. DOI: 10.14393/RCG206940494. Disponível em: <https://seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/40494>. Acesso em: 18 ago. 2024.

ARRAIS, Tadeu Alencar, CASTILHO, Denis, AURÉLIO NETO, Onofre Pereira (2016). **Integração nacional e fragmentação regional: o sentido territorial da BR-153 no centro-norte brasileiro**. GEOgraphia, 18(36), 62-85. <https://doi.org/10.22409/GEOgraphia2016.v18i36.a13743>

BACHA, Edmar Lisboa. **O planejamento no Brasil**. Rio de Janeiro: LTC, 1978.

BAESSE, Cristina. **Estação ferroviária de Araguari: um ícone de transformação do modus vivendis de um povo através dos tempos**. In: COELHO, Gustavo Neiva. (Org.) *Seminário Ferrovia: 150 anos de arquitetura e história*. Goiânia, 2004. pp.103-126.

BARRO, Adriana de Oliveira; JUNIOR, Isais Lobão Pereira. **A abertura dos Portos Brasileiros no Período Imperial**. Revista de Geopolítica. V.14, n.4, p.1-14 (2023). DOI: 10.29327/2283050.14.4-4

BARBOSA, Fábio de Macedo Tristão. **Ferrovia e organização do espaço urbano em Araguari/MG (1896-1978)**. 2008. 179 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal Fluminense, Goiânia, 2008.

BARBOSA, A S. NETO, A. T., GOMES, H. **Geografia: Goiás-Tocantins**. Goiânia: EdUFG, 2004.

BERMAN, Marshall (1982). **Tudo que é sólido se dissolve no ar: a aventura da modernidade**. Trad. de Ana Tello. Lisboa:Edições 70.

BENÉVOLO, Ademar. **Introdução à história ferroviária do Brasil. Estudo social, político e histórico**. Recife: Edições Folha da Manhã, 1953.

BENJAMIN, Walter. **Sobre o conceito de história**. In: _____. Magia e técnica, arte e política: ensaios sobre literatura e história da cultura. São Paulo: Brasiliense, 1992.

BERNARDINO FREITAS, J. F. . **Portos e o regime de concessões: construção, exploração e aterros**. arq.urb, [S. l.], n. 2, p. 4–21, 2010. Disponível em: <https://revistaarqurb.com.br/arqurb/article/view/101>. Acesso em: 12 jul. 2024.

BERTRAND, G. **Paisagem e geografia física global: esboço metodológico**. Curitiba, n.8, p.141-151, 2004. Editora UFPR.

BESERRA, Moises Alves; SILVA, Ronaldo; BESERRA, Raphaella Karla Portes; CAMARGO, Pedro Luiz Teixeira de. **A modernização na cidade de Catalão (GO): um estudo de caso sobre a Avenida 20 de Agosto**. Brazilian Applied Science Review, Curitiba, v. 6, n. 3, p. 1234-1245, maio/jun. 2022. DOI: 10.34115/basrv6n3-031.

BIACHI, Ana Paula Theodoro; MACEDO, Fernando Cezar. **Ferrovia Nova Transordestina e organização espacial**. Revista Mercator da Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, v.17, e.17010, 2018. DOI: <https://doi.org/10.4215/rm2018.e17010>

BORGES, Barsanufo Gomides. **O despertar dos dormentes**. Goiânia: Cegraf, 1990.

BORGES, Barsanufo Gomides (2017) **Ferrovia e Modernidade**. Revista UFG da Universidade Federal de Goiás, v.13, n.11, Goiânia, 2011.

BRANDÃO, Hilma Aparecida. **Memórias de um tempo perdido: a Estrada de Ferro Goiás e a Cidade de Ipameri (início do século XX)**. 2005. 115f. Dissertação. Universidade Federal de Uberlândia. Uberlândia. 2005.

BRANDÃO, Amanda Dias, Melo, Mychelle Priscilla de, Mendes, Estevane de Paula Pontes. **Dinâmicas do território em redes: o advento da ferrovia em Ipameri (GO)**. Revista Geografia, v.28, n.1, pp.47-60. Londrina, 2019. DOI: 10.5433/2447-

BRASIL. **Plano Nacional de Viação e Conselho Nacional de Transporte. Relator: Deputado Edison Passos.** Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional.1952.

BRASIL. **Enciclopédia dos municípios brasileiros.** XXXVI Vol. Rio de Janeiro: IBGE, 1958.

BRASIL. **Recenseamento do Brazil realizado em 1 de setembro de 1920: relação dos proprietários dos estabelecimentos rurais recenseados no Estado de Goyaz.** Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1925. Ministério da Agricultura, Indústria e Commercio. Directoria Geral de Estatística.

BRASIL. **Recenseamento do Brazil realizado em 1 de setembro de 1920: Indústria (modo de organização das empresas, capital empregado, data da fundação, força motriz e pessoal, período de funcionamento, despesas, produção).** Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1927. (Volume V – 1ª parte). Ministério da Agricultura, Indústria e Commercio. Directoria Geral de Estatística.

BRASIL. **Anuario Estatístico do Brazil: 1.º anno (1908–1912). Volume I: Território e população.** Rio de Janeiro: Typographia da Estatística, 1916. Ministério da Agricultura, Indústria e Commercio. Directoria Geral de Estatística.

BRASIL. **Recenseamento do Brazil realizado em 1 de setembro de 1920: relação dos proprietários dos estabelecimentos rurais recenseados no Estado de Goyaz.** Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1925. Ministério da Agricultura, Indústria e Commercio. Directoria Geral de Estatística.

BRASIL. **Recenseamento do Brazil realizado em 1 de setembro de 1920: Indústria (modo de organização das empresas, capital empregado e data da fundação, força motriz e pessoal em serviço, período de funcionamento das fábricas, principais despesas de custeio, produção anual).** Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1927. (Volume V – 1ª parte). Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Directoria Geral de Estatística.

BRASIL. Contadoria Geral de Transportes. **2ª Conferência dos Diretores das Estradas de Ferro Brasileiras: resenha dos trabalhos – 1939.** Rio de Janeiro: Jornal do Comércio – Rodrigues & Cia., 1940.

BRAZIL FERRO CARRIL. **Revista semanal de transportes, econômica e finanças.** Ano XVII, Vol. XXXI, n.457, 1926

BUENO, Edir de Paiva. **Características ambientais e qualidade de vida na cidade de Catalão (GO), no início do século XXI.** Boletim Goiano de Geografia, Goiânia, v. 26, n. 2, p. 103-127, jul./dez. 2006.

BUENO, Edir de Paiva. **Cidade de Catalão (GO): um espaço urbano em expansão e em mutação.** In: X EREGEO – SIMPÓSIO REGIONAL DE GEOGRAFIA. *Abordagens geográficas do cerrado: paisagens e diversidades, Catalão (GO)*, 06 a 09

de set. 2007. Anais [...]. Catalão: Universidade Federal de Goiás, 2007.

CAFFELI, G. V. L. **Preferências e possibilidades de consumo em Goiás nos séculos XVIII e XIX. 2000.** 143f. Dissertação de Mestrado – Universidade Federal de Goiás. Faculdade de História, História das Sociedades Agrárias, GO. 2000.

CONSELHO NACIONAL DE TRANSPORTE. **Planos de Viação – Evolução Histórica (1808 – 1973).** Ministérios dos Transportes:1974.

CAMPOS, Flávia Resende. **A influência da Ferrovia Norte-Sul no desenvolvimento regional do território goiano.** 2015. 159 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2015.

CAMPOS JÚNIOR, Paulo Borges. **A locomotiva nas fronteiras: o veículo das transformações em Goiás - 1913-1940.** 2014. 205 f. Tese (Doutorado em Ciências Ambientais) - Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2014.

CAMPOS JÚNIOR, Paulo Borges. 1998. **A transferência da sede da “Goiás” para Goiânia: 1954.** Goiânia, GO. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Goiás – UFG, 155 p.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Geografia urbana crítica. Teoria e Método.** São Paulo: Contexto, 2018

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A produção do Espaço Urbano.** São Paulo: Contexto, 2020

Carta da Província de Goyaz. **Acervo Biblioteca Nacional.** Disponível em< http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart176010/cart176010.jpg > Acesso: 20 ago. 2024.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede.** São Paulo: Paz e Terra, 2021.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana.** São Paulo: Paz e Terra, 2021.

CASTILHO, D. **Modernização territorial e redes técnicas em Goiás.** 2014. 224 f. Tese de Doutorado – Universidade Federal de Goiás. Instituto de Estudos Socioambientais. Goiânia. 2014.

CASTILHO, D.; ARRAIS, T.A.; NETO, O.P.A. **Integração nacional e fragmentação regional: o sentido territorial da Br-153 no centro-norte brasileiro.** Revista GEOgrafia da Universidade Federal Fluminense, Niterói, v.18, n.36, 2016, 62-85p. Doi: <https://doi.org/10.22409/GEOgraphia2016.v18i36.a13743>

CASTILHO, Denis; SOUZA, D. D. **A ferrovia em goiás-brasil e sua relação com o processo de urbanização na primeira metade do século XX.** In: *XXII Congreso Internacional de Geografía de Chile, 2016, Talca. Geografía para un desarrollo humano sustentable.* Santiago: SOCIEDAD CHILENA DE CIENCIAS GEOGRÁFICAS, 2016. v. 1. p. 79-93.

CASTILHO, Denis. **Os sentidos da modernização e as bases da formação territorial de Goiás**. In: IX *Encontro Nacional da Associação de Pós-Graduação e Pesquisa em Geografia - ENANPEGE*, 2011, Goiânia. Encontro Nacional da ANPEGE. Goiânia: UFG, 2011.

CASTILHO, Denis. Os **sentidos da modernização**. Boletim Goiano de Geografia (Online), v. 30, p. 125-140, 2011.

CASTRO, Ana Claudia Veiga de et al. **Narrar por experiências**. In: JACQUES et al (Org.) *Nebulosas do pensamento urbanístico*. Tomo III. Modos de Narrar. Salvador: EDUFBA, 2020

CHAUD, Antônio Miguel Jorge. **Memórias do Catalão**. Edição do autor, Goiânia, 2000.

CHAUD, Antônio Miguel Jorge. **Imigrantes em Catalão. 1835 – 1995**. Edição do autor, Goiânia, 1996.

CHAUL, Nasr Fayad. **Caminhos de Goiás. Da construção da decadência aos limites da modernidade**. Goiânia: Ed. da UFG, 1997.

COELHO, Gustavo Neiva (Org.). **Seminário Ferrovia: 150 anos de arquitetura e história**. Goiânia, Trilhas Urbanas, 2004.

COELHO, Gustavo Neiva. **Arquitetura da ferrovia em Goiás**. In: COELHO, Gustavo Neiva (Org.). *Seminário Ferrovia: 150 anos de arquitetura e história*. Goiânia, Trilhas Urbanas, 2004.pp.127-144.

COELHO, Gustavo Neiva. **Ruínas da memória**. *Revista UFG*, Goiânia, v. 13, n. 11, 2017. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/revistaufg/article/view/48388>. Acesso em: 7 set. 2022.

COELHO, G. Neiva. **A ferrovia e o desenvolvimento do urbanismo e da arquitetura na região sudeste do estado**. *Revista UFG*, Goiânia, v. 13, n. 11, 2017. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/revistaufg/article/view/48383>. Acesso em: 7 set. 2022.

COIMBRA, Marcos Jank. **História das ferrovias brasileiras: das origens a 1940**. Brasília: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), 1974.

COMISSÃO DE TRANSPORTES, COMUNICAÇÕES E OBRAS PÚBLICAS. **Plano Nacional de Viação e Conselho Nacional de Transporte**. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1952.

CORREA, Roberto Lobato. **Caminhos paralelos e entrecruzados**. São Paulo: Unesp, 2018.

CORREA, Roberto Lobato. **A rede urbana**. São Paulo: Ática, 1996.

CORREA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 1993.

CORREA, Roberto Lobato. **Região e organização espacial**. São Paulo: Ática, 1986.

COSTA, Beth et al. **Ipameri, berço da modernidade em Goiás**. Disponível em: http://www.ipameri.com/old/html/fotos_historicas.html. Acesso em 20 de agosto 2017.

DANTAS, Dallys, MARINHO, Rômulo Hemilton Rocha. **A formação da Estrada de Ferro Goiás e a urbanização no Sudeste Goiano na primeira metade do século XX**. Revista Ateliê Geográfico, da Universidade Federal de Goiás, v.11, n.3, dez/2017, p.213-234, Goiânia, 2017. DOI: <https://doi.org/10.5216/ag.v11i3.53282>

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM. **Histórico das rodovias federais em Goiás**. Ministérios dos Transportes.1984

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO. **Estatística das estradas de ferro do Brasil Relativa ao ano de 1940**. Tomo XLIII. Ministério da Viação e Obras Pública. Araguari. 1941.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO. **Relatório dos serviços da Estrada de Ferro de Goiás Referente ao ano de 1940**. Ministério da Viação e Obras Pública. Rio de Janeiro. 1942.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO. **Estatística das estradas de ferro do Brasil Relativa ao ano de 1952**. Tomo XLIX. Ministério da Viação e Obras Pública. Rio de Janeiro. 1956.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO. **Estatística - Resumo das estradas de ferro do Brasil**. Principais dados relativas ao Triênio 1958-1960. Ministério da Viação e Obras Pública. Rio de Janeiro. 1961.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO. **Estatística das estradas de ferro do Brasil 1969**. Rio de Janeiro. 1969.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO. **Estatística das estradas de ferro do Brasil 1970**. Rio de Janeiro. 1970.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE FERRO. **Estatística das estradas de ferro do Brasil 1972**. Rio de Janeiro. 1972.

DNIT. **Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. Histórico das ferrovias brasileiras**. Disponível em: Acessado em: 05 ago. 2009.

DEUS, J. B. **O Sudoeste Goiano e a desconcentração industrial**. Brasília: Ministério da Integração Nacional: UFG, 2003.

EARP, Fábio Sá. **A economia política da construção ferroviária no Brasil: 1850-1889**. Revista Brasileira de História, São Paulo, v. 4, n. 8, p. 41–60, 1984.

ESTEVAM, Luís Antônio. CMPOS JUNIOR, Paulo Borges. **Caminho nos trilhos da ocupação econômica de Goiás**. Revista CEPPG – CESUC – Centro de Ensino

Superior de Catalão. v. n. 27 pp.60-84 Setembro, 2012.

ESTEVAM, Luís Antônio. **Tempo da Transformação: Estrutura e dinâmica da formação econômica de Goiás**. Goiânia, Ed. UCG, 2004).

FAVARO, T.C.P. **Mauro Borges e a Estrada de Ferro Goiás: o homem certo para o lugar certo**. Revista UFG – Dossiê Ferrovias. n. 11, ano XIII, p.219-227, dez. 2011

FAVARO, Tereza Cristina P. **O governo Mauro Borges (1961-1964): o planejamento tecnocrático e os limites do personalismo populista**. 2015. 435 f. Tese (Doutorado em História) - Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2015.

FERNANDES, Etelvina Rebouças. **Do Mar da Bahia ao Rio do Sertão – Bahia and San Francisco Railway**. Salvador: Secretaria de Cultura e Turismo, 2006.

FERREIRA, Aroldo Márcio. **Urbanização e Arquitetura na Região da Estrada de Ferro Goiás – E.F. Goiás: Cidade de Pires do Rio, um exemplar em estudo**. 1999. 278f. Dissertação (Mestrado em História das Sociedades Agrárias) Universidade Federal de Goiás. Faculdade de Ciências Humanas e Filosofia. Goiânia. 1999.

FERREIRA, Aroldo Márcio. **Arquitetura de Ipameri: resgate de uma memória**. In: COELHO, Gustavo Neiva (Org.). *Seminário Ferrovia: 150 anos de arquitetura e história*. Goiânia, Trilhas Urbanas, 2004. pp. 67-80

FERREIRA, Aroldo Márcio. **A estação: portal do concreto e do imaginário**. Revista UFG, Goiânia, v. 13, n. 11, 2017. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/revistaufg/article/view/48381>. Acesso em: 7 set. 2022.

FINGER, Anna Eliza. **Um século de estradas de ferro: arquiteturas das ferrovias no Brasil entre 1852 e 1957**. 2013. 465 f., il. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Brasília, Brasília, 2013.

FUNDAÇÃO INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo demográfico: 2000 características gerais da população**. IBGE. Rio de Janeiro, 2000. Disponível em: < <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=783pdf> >. Acesso: out. 2024

FURTADO, Celso. **A economia latino-americana**. São Paulo: Editora Nacional. 1976.

FURTADO, Celso. **O mito do desenvolvimento econômico**. São Paulo: Editora Paz e Terra, 1983.

FURTADO, Celso. **A formação econômica do Brasil**. São Paulo: Editora: Nacional. 2005.

GALVÃO, Olímpio J. de Arroxelas. **Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil: uma perspectiva histórica**. In: Revista Planejamento e Políticas Públicas (UFPE), nº 13, junho, 1996.

GHIRARDELLO, Nilson. **À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista**. São Paulo: Editora UNESP, 2002.

GANDA, Jeane Machado Ribeiro. **Transformações nas sociabilidades urbanas: a chegada do trem de ferro em terras catalanas (1880-1915)**. 2017. 38 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2017

GALVÃO, Olímpio J. de Arroxelas. (2022). **Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil: uma perspectiva histórica**. Planejamento E Políticas Públicas, (13). Recuperado de [//www.ipea.gov.br/ppp/index.php/PPP/article/view/137](http://www.ipea.gov.br/ppp/index.php/PPP/article/view/137). Acesso: jun. de 2024.

GEIPOT (Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes). **Anuário estatístico dos transportes 1984**. Brasília: GEIPOT, 1984.

GÓMEZ, J. R. M. **Crítica ao conceito de desenvolvimento. Pegada** - A Revista da Geografia do Trabalho, [S. l.], v. 3, n. 1, 2011. DOI: 10.33026/peg.v3i1.798. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br/index.php/pegada/article/view/798>. Acesso em: 24 mar. 2025.

GONÇALVES, Paola Santiago dos Santos. **A toponímia e a estrada de ferro de goiás**. Revista UFG, Goiânia, v. 13, n. 11, 2017. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/revistaufg/article/view/48384>. Acesso em: 7 set. 2022.

GRANDI, Guilherme. **Transportes e planos de viação no Brasil imperial**. Revista USP, São Paulo, Brasil, n. 132, p. 101–124, 2022. DOI: 10.11606/issn.2316-9036.i132p101-124. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/revusp/article/view/196265>. Acesso em: 12 jul. 2024.

GUEDES, Karla. **A cidade e a ferrovia**. In: COELHO, Gustavo Neiva (Org.). Seminário Ferrovia: 150 anos de arquitetura e história. Goiânia, Trilhas Urbanas, 2004, pp.145-160.

HOBBSAWN, Eric. **A era das revoluções**. Europa. 1780-1848, 5 ed., Rio de Janeiro, Paz e Terra: 1986, p.262.

HOBBSAWN, Eric. **A era do capital (1848-1875)**. Trad. Luciano Costa Neto. 21 ed., Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2015, p.609

IBGE. **Silvânia (GO): histórico**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/go/silvania/historico>. Acesso em: 10 dez. 2024.

IBGE. **Ipameri (GO): histórico**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/go/ipameri/historico>. Acesso em: 29 mar. 2025.

IBGE. **Catalão (GO): histórico**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/go/catalao/historico>. Acesso em: 29 mar. 2025.

IBGE. **Silvânia (GO): histórico**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov>

.br/brasil/go/silvania/historico. Acesso em: 29 mar. 2025.

IBGE. **Anápolis (GO): histórico.** Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/go/anapolis/historico>. Acesso em: 29 mar. 2025.

IBGE. **Goiandira (GO): histórico.** Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/go/goiandira/historico>. Acesso em: 29 mar. 2025.

IBGE. **Cumari (GO): histórico.** Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/go/cumari/historico>. Acesso em: 29 mar. 2025.

IBGE. **Urutaí (GO): histórico.** Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/go/urutai/historico>. Acesso em: 29 mar. 2025.

IBGE. **Pires do Rio (GO): histórico.** Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/go/pires-do-rio/historico>. Acesso em: 29 mar. 2025.

IBGE. **Ouvidor (GO): histórico.** Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/go/ouvidor/historico>. Acesso em: 29 mar. 2025.

IBGE. **Vianópolis (GO): histórico.** Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/go/vianopolis/historico>. Acesso em: 29 mar. 2025.

IBGE. **Leopoldo de Bulhões (GO): histórico.** Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/go/leopoldo-de-bulhoes/historico>. Acesso em: 29 mar. 2025.

IBGE. **Senador Canedo (GO): histórico.** Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/go/senador-canedo/historico>. Acesso em: 29 mar. 2025.

IBGE. **Bonfinópolis (GO): histórico.** Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/go/bonfinopolis/historico>. Acesso em: 29 mar. 2025.

IBGE. **Anhanguera (GO): histórico.** Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/go/anhanguera/historico>. Acesso em: 29 mar. 2025.

IBGE. **Orizona (GO): histórico.** Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/go/orizona/historico>. Acesso em: 29 mar. 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATISTICA. **Recenseamento geral do Brasil 1940: censo demográfico.** Rio de Janeiro, 1940. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?id=765&view=detalhes>. Acesso: out. 2024

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATISTICA. **Censo demográfico: 1950.** IBGE, Departamento de População. Rio de Janeiro, 1950. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/?view=detalhes&id=767>>. Acesso: out. 2024

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATISTICA. **Censo demográfico: 1960.** IBGE. Rio de Janeiro, 1960. Disponível em: <

<https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/bibliotecacatalogo?id=768&view=detalhes>. Acesso: out. 2024

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATISTICA. **Sinopse preliminar do censo demográfico: 1970**. IBGE. Rio de Janeiro, 1970. Disponível em:<<https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=7311>>. Acesso: out. 2024

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATISTICA. **Censo demográfico: 1980**. IBGE. Rio de Janeiro, 1980. Disponível em:<<https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?id=772&view=detalhes>>. Acesso: out. 2024

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATISTICA. **Censo demográfico 1991 resultados preliminares**. IBGE. Rio de Janeiro, 1992. Disponível em:<<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv22894.pdf>>. Acesso: out. 2024

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **Goiânia**. Rio de Janeiro, 1942.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA - IBGE. **I Centenário das ferrovias brasileiras**. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE - CNG, 1954.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo industrial**. Série Nacional, Volume III, Tomo 1. Rio de Janeiro: IBGE, 1957. (Conselho Nacional de Estatística. Serviço Nacional de Recenseamento).

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Recenseamento Geral do Brasil: 1.º de setembro de 1940. Série Regional. Parte XXI – Goiás: Censo Demográfico – População e Habitação; Censos Econômicos – Agrícola, Industrial, Comercial e dos Serviços. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1952.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Recenseamento Geral do Brasil: 1.º de setembro de 1940. Série Regional. Parte XXI – Goiás: Censo Demográfico – População e Habitação; Censos Econômicos – Agrícola, Industrial, Comercial e dos Serviços**. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE, 1952.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo industrial**. Série Nacional, Volume III, Tomo 1. Rio de Janeiro: IBGE, 1957. Conselho Nacional de Estatística. Serviço Nacional de Recenseamento.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censos Econômicos: Estado de Goiás**. Série Regional, Volume XXX, Tomo 2. Rio de Janeiro: IBGE, 1956. Conselho Nacional de Estatística. Serviço Nacional de Recenseamento.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo**

industrial de 1960: Mato Grosso - Goiás. Rio de Janeiro: IBGE, 1960. Série Regional, Volume III, Tomo VIII. Serviço Nacional de Recenseamento.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico: Goiás.** VIII Recenseamento Geral – 1970. Série Regional, Volume I – Tomo XXII. Rio de Janeiro: IBGE, 1970. Departamento de Censos.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Industrial: Goiás.** VIII Recenseamento Geral – 1970. Série Regional, Volume IV – Tomo XXIII. Rio de Janeiro: IBGE, 1970. Superintendência de Estatísticas Primárias. Departamento de Censos.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo industrial de 1960: Mato Grosso - Goiás.** Rio de Janeiro: IBGE, 1960. (VII Recenseamento Geral do Brasil. Série Regional, v. III, tomo VIII).

INSPECTORIA FEDERAL DAS ESTRADAS. **Estatística das estradas de ferro do Brasil Relativa aos annos de 1930 e 1931.** Tomo XXXIII. Ministério da Viação e Obras Pública. Rio de Janeiro. 1930/1931.

IPEA Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - **Texto para Discussão nº1465 - Gargalos e Demandas da Infraestrutura Ferroviária e os Investimentos do PAC: Mapeamento do Ipea de Obras Ferroviárias.** 2010.

JUNIOR, P. B. C. **A locomotiva nas fronteiras: o veículo das transformações em Goiás – 1913-1940.** 2014. 208 f. Tese de Doutorado - Universidade Federal de Goiás. Programa de Pós-Graduação em Ciências Ambientais. Goiânia. 2014.

LACERDA, Sander Magalhães. **Ferrovias Sul-Americanas: A integração Possível.** Revista do BNDES, Rio de Janeiro, v.16, n.31, p.185-214, jun. 2009.

LACERDA, Sander Magalhães. **O transporte ferroviário de cargas.** In: SÃO PAULO, Elizabeth Maria de; KALACHE FILHO, Jorge (Org.). **Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social 50 anos: histórias setoriais.** Rio de Janeiro: Dba, 2002. Disponível em: < https://web.bndes.gov.br/bib/jsp/ui/bitstream/1408/12976/1/BNDES%2050%20anos%20-%20Hist%c3%b3rias%20Setoriais_O%20transporte%20ferrovi%c3%a1rio%20de%20cargas_P.pdf >. Acesso em: 23 de outubro de 2022.

LE GOFF, Jacques (1990). Trad. de Bernardo Leitão. **História e Memória.** Campinas: Unicamp.

LIMA, Leandro Oliveira de. **Memória da Formação Socioespacial de Senador Canedo: Entrevistas com Escrivã e ExSubprefeito.** Revista Temporis [Ação] (Periódico acadêmico de História, Letras e Educação da Universidade Estadual de Goiás). Cidade de Goiás; Anápolis. V. 15, n. 02, p. 179-195 de 207, jul./dez., 2015. Disponível em: Acesso em: < inserir aqui a data em que você acessou o artigo >

LIMOND, Ester. **Urbanização e organização do espaço na era dos fluxos.** In: SANTOS, Milton et al. Território, territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial.

Rio de Janeiro: Lamparina, 2011. p.145-170.

LOBO, José Sêneca. **Bonfim de Goiás-Minha Terra e Minha Gente**. Goiânia, Edição do Autor, 1983

MAIA, D. A **Ferrovia nas cidades Bocas de Sertão: Alterações na Morfologia Urbana e no Território Brasileiro**. | Seminário Internacional Brasil no século XIX. Vitória: Sociedade Brasileira de Estudos do Oitocentos. 2014 Disponível em: [https://www.seo.org.br/images/Anais/Arthur/Doralice %20Styro %20Maia.pdf](https://www.seo.org.br/images/Anais/Arthur/Doralice%20Styro%20Maia.pdf). Acesso em 08 dez. 2020.

MARQUES, Paulo Passini. **Técnica, modernização e produção do espaço: um estudo sobre o papel da estrada de ferro nas transformações sócio-espaciais da zona alta Sorocaba**. 2009. 179f. Dissertação de Mestrado. (Mestrado em Geografia Humana). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. Doi:10.11606/D.8.2009.tde-01022010-143520.

MAUÁ FILHO, Clovis Fuentes. **Entre o estado e o capital: ferrovia e territorialidade em Sorocaba**. 2019. 174f. Dissertação de Mestrado – Universidade Federal de São Carlos. Programa de Pós-Graduação em Geografia. Sorocaba, 2019.

MATOS, Olgária Chain Féres. **Memória e História em Walter Benjamin**. In: São Paulo (Brasil). Departamento do Patrimônio Histórico. *O Direito à Memória: Patrimônio Histórico e Cidadania*. São Paulo: Departamento do Patrimônio Histórico, 1992. p. 151-156.

MATOS, O. N. de. “Vias de comunicação”, in S. B. de Holanda (dir.). **História geral da civilização brasileira**, tomo II, vol. 6. 10a ed. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2004

MEDEIROS, Gabriel Leopoldino Paulo de. **Caminhos que estruturam cidades: redes técnicas de transporte sobre trilhos e a conformação intra-urbana de Natal (1881 - 1937)**. Dissertação (mestrado) Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal, 2011.

MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa ao ano de 1943 (Tomo XLVI)**. Araguari: Serviço Gráfico da E. F. de Goyaz, 1948.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO. Directoria Geral de Estatística. **Anuario Estatístico do Brazil: 1º anno – 1908 a 1912**. Rio de Janeiro: Typographia da Estatística, 1916. v. I.

MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. Directoria Geral de Estatística. **Synopse do Recenseamento de 31 de dezembro de 1890**. Typographia da Estatística. Rio de Janeiro. 1898.

MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA, VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. Directoria Geral de Estatística. **Synopse do Recenseamento de 31 de dezembro de 1900**. Typographia da Estatística. Rio de Janeiro. 1905

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União em 31 de dezembro de 1901: anexo ao Relatório apresentado ao Presidente da República no anno de 1903 por Lauro Severiano Müller, Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1903.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União em 31 de dezembro de 1903: anexo ao Relatório apresentado ao Presidente da República no anno de 1905 por Lauro Severiano Müller, Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1905.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União em 31 de dezembro de 1904: anexo ao Relatório apresentado ao Presidente da República no anno de 1906 por Lauro Severiano Müller, Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1906.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1913.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1917. Ministério da Viação e Obras Públicas. Inspectoria Federal das Estradas.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1914.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1919. Ministério da Viação e Obras Públicas. Inspectoria Federal das Estradas.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1915.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1920. Ministério da Viação e Obras Públicas. Inspectoria Federal das Estradas.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1916.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1922. Ministério da Viação e Obras Públicas. Inspectoria Federal das Estradas.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1917.** Rio de Janeiro: Typ. Gomes Brandão, 1923. Ministério da Viação e Obras Públicas. Inspectoria Federal das Estradas.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao anno de 1918.** Rio de Janeiro: Typ. Gomes Brandão, 1924. Ministério da Viação e Obras Públicas. Inspectoria Federal das Estradas.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Estatística das Estradas de Ferro**

do Brasil relativa ao ano de 1923 (Tomo XXVI). Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1925]. Ministério da Viação e Obras Públicas. Inspectoria Federal das Estradas.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa ao ano de 1924 (Tomo XXVII).** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1926]. Ministério da Viação e Obras Públicas. Inspectoria Federal das Estradas.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa ao ano de 1925 (Tomo XXVIII).** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1927]. Ministério da Viação e Obras Públicas. Inspectoria Federal das Estradas.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1919.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1924. Ministério da Viação e Obras Públicas. Inspectoria Federal das Estradas.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa ao ano de 1920.** Rio de Janeiro: Soares, Dias & Cia., 1924. Ministério da Viação e Obras Públicas. Inspectoria Federal das Estradas.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa ao ano de 1921.** Rio de Janeiro: Inspectoria Federal das Estradas, [1922]. Ministério da Viação e Obras Públicas.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa ao ano de 1922.** Rio de Janeiro: Inspectoria Federal das Estradas, [1923]. Ministério da Viação e Obras Públicas.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa ao ano de 1926 (Tomo XXIX).** Rio de Janeiro: Inspectoria Federal das Estradas, [1927]. Ministério da Viação e Obras Públicas.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa aos anos de 1927 e 1928 (em parte) (Tomo XXX).** Rio de Janeiro: Inspectoria Federal das Estradas, [1929]. Ministério da Viação e Obras Públicas.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa aos anos de 1929 e 1930 (em parte) (Tomo XXXII).** Rio de Janeiro: Inspectoria Federal das Estradas, [1931]. Ministério da Viação e Obras Públicas.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa aos anos de 1930 e 1931 (em parte) (Tomo XXXIII).** Rio de Janeiro: Inspectoria Federal das Estradas, [1932]. Ministério da Viação e Obras Públicas.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa aos anos de 1932 e 1933 (em parte) (Tomo XXXV).** Rio de Janeiro: Inspectoria Federal das Estradas, [1934]. Ministério da Viação e Obras

Públicas.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa ao ano de 1933 (Tomo XXXVI)**. Rio de Janeiro: Inspectoria Federal das Estradas, [1935]. Ministério da Viação e Obras Públicas.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa ao ano de 1934 (Tomo XXXVII)**. Rio de Janeiro: Inspectoria Federal das Estradas, [1936]. Ministério da Viação e Obras Públicas.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa ao ano de 1935 (Tomo XXXVIII)**. Rio de Janeiro: Inspectoria Federal das Estradas, [1937]. Ministério da Viação e Obras Públicas.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Estatística das estradas de ferro do Brasil relativa ao ano de 1909**. Inspectoria Federal das Estradas. Rio de Janeiro. Brasil, 1910.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Estatística das estradas de ferro do Brasil relativa ao ano de 1910**. Inspectoria Federal das Estradas. Rio de Janeiro. Brasil, 1911.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Estatística das estradas de ferro do Brasil relativa ao ano de 1920**. Inspectoria Federal das Estradas. Rio de Janeiro. Brasil, 1924

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Estatística das estradas de ferro do Brasil relativa ao ano de 1925**. Inspectoria Federal das Estradas. Rio de Janeiro. Brasil, 1928

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Relatório apresentado ao Vice-Presidente da República dos Estados Unidos do Brazil pelo Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas, Engenheiro Antonio Francisco de Paula Souza, no ano de 1893**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1893.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Relatório dos servidos da Estrada de Ferro de Goiás referente ao ano de 1941**. Araguari. Minas. 1942

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Relatório dos servidos da Estrada de Ferro de Goiás referente ao ano de 1944**. Araguari. Minas. 1945

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Relatório dos servidos da Estrada de Ferro de Goiás referente ao ano de 1945**. Araguari. Minas. 1946

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Relatório dos servidos da Estrada de Ferro de Goiás referente ao ano de 1950**. Araguari. Minas. 1951

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União em 31 de dezembro de 1905: anexo ao Relatório de 1906 apresentado ao Presidente da República no ano de 1907 por**

Miguel Calmon du Pin e Almeida, Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1907.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1910.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1913. Ministério da Viação e Obras Públicas. Inspectoria Federal das Estradas.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1911.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1914. Ministério da Viação e Obras Públicas. Inspectoria Federal das Estradas.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1912.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1915. Ministério da Viação e Obras Públicas. Inspectoria Federal das Estradas.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Estudo descritivo da Viação Férrea do Brasil: organizado na Comissão Central de Estudos e Construção de Estradas de Ferro pelo Engenheiro-Chefe Ernesto Antonio Lassance Cunha.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1909.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **A Rede Ferroviária Federal S.A. Um plano em marcha.** n.3. Rio de Janeiro: Serviços de Documentação, 1956.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. *Estatística das Estradas de Ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1918.* Rio de Janeiro: Typ. Gomes Brandão, 1924.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa ao ano de 1941 (Tomo XLIV).** Rio de Janeiro: Departamento Nacional de Estradas de Ferro, [1944].

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa ao ano de 1942 (Tomo XLV).** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1946].

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Inspectoria Federal das Estradas. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa ao ano de 1919.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1924.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Inspectoria Federal das Estradas. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa ao ano de 1920.** Rio de Janeiro: Soares, Dias & Cia., 1924.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Inspectoria Federal das Estradas. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa ao ano de 1921.** Rio de Janeiro: Inspectoria Federal das Estradas, [1925].

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Inspectoria Federal das Estradas. **Estatística**

das Estradas de Ferro do Brasil relativa ao ano de 1922. Rio de Janeiro: Inspectoria Federal das Estradas, [1926].

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Inspectoria Federal das Estradas. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa ao ano de 1923** (*Tomo XXVI*). Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1927].

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Inspectoria Federal das Estradas. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa ao ano de 1924** (*Tomo XXVII*). Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1928].

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Inspectoria Federal das Estradas. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa ao ano de 1925** (*Tomo XXVIII*). Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, [1929].

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Inspectoria Federal das Estradas. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa ao ano de 1926** (*Tomo XXIX*). Rio de Janeiro: Inspectoria Federal das Estradas, [1930].

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Inspectoria Federal das Estradas. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa aos anos de 1927 e 1928** (*Tomo XXX*). Rio de Janeiro: Inspectoria Federal das Estradas, [1931].

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Inspectoria Federal das Estradas. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa aos anos de 1929 e 1930** (*Tomo XXXII*). Rio de Janeiro: Inspectoria Federal das Estradas, [1932].

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Inspectoria Federal das Estradas. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa aos anos de 1930 e 1931** (*Tomo XXXIII*). Rio de Janeiro: Inspectoria Federal das Estradas, [1933].

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Inspectoria Federal das Estradas. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa aos anos de 1932 e 1933** (*Tomo XXXV*). Rio de Janeiro: Inspectoria Federal das Estradas, [1934].

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Inspectoria Federal das Estradas. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa ao ano de 1933** (*Tomo XXXVI*). Rio de Janeiro: Inspectoria Federal das Estradas, [1935].

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Inspectoria Federal das Estradas. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa ao ano de 1934** (*Tomo XXXVII*). Rio de Janeiro: Inspectoria Federal das Estradas, [1936].

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Inspectoria Federal das Estradas. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa ao ano de 1936** (*Tomo XXXIX*). Rio de Janeiro: Inspectoria Federal das Estradas, [1938].

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Inspectoria Federal das Estradas. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa ao ano de 1937** (*Tomo XL*). Rio de Janeiro: Inspectoria Federal das Estradas, [1939].

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Inspectoria Federal das Estradas. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa ao ano de 1938** (Tomo XLI). Rio de Janeiro: Inspectoria Federal das Estradas, [1940].

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Inspectoria Federal das Estradas. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa ao ano de 1939** (Tomo XLII). Rio de Janeiro: Inspectoria Federal das Estradas, [1941].

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Ministério da Viação e Obras Públicas. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa ao ano de 1940** (Tomo XLIII). Rio de Janeiro: Departamento Nacional de Estradas de Ferro, [1943].

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Plano Nacional de Viação**. Conselho Nacional de Transportes. Rio de Janeiro. 1973.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Relatório dos serviços da Estrada de Ferro de Goyaz referente ao ano de 1937**. Araguari: Oficinas Graphicas da E. F. de Goyaz, 1938.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. Inspectoria Federal das Estradas. **Estatística das Estradas de Ferro do Brasil relativa ao ano de 1935** (Tomo XXXVIII). Rio de Janeiro: Inspectoria Federal das Estradas, [1937].

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **2ª Conferência dos Diretores das Estradas de Ferro Brasileiras: resenha dos trabalhos 1939**. Rio de Janeiro: Jornal do Comércio – Rodrigues & Cia, 1940.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **3ª Conferência dos Diretores das Estradas de Ferro Brasileiras: resenha dos trabalhos 1941**. Rio de Janeiro: Companhia Carioca de Artes Gráficas, 1942.

MOACIR, M. F. Silva. **Geografia dos transportes no Brasil**. Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Rio de Janeiro, 1949.

MUMFORD, L. **A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas**. São Paulo: Martins Fontes, 1991.

NUNES, Ivanil (2016a). **Estatização, desestatização e reestatização no setor ferroviário argentino e brasileiro**. Revista Uruguaya de História Económica, v.VI(9), 2016a. P.49-72. Disponível em:<
https://www.audhe.org.uy/images/stories/upload/Revista/Revista_9/nunes%20estatizao%20desestatizao%20e%20reestatizao%2049-72.pdf>. Acesso em: 01 outubro de 2021.

NUNES, Ivanil (2016b). **Expansão e crise das ferrovias brasileiras nas primeiras décadas do século XX**. Revista America Latina em la Historica Económica, v.23, n.3, sep.dic, 2016b, p.204-2035. Disponível em:<
<http://alhe.mora.edu.mx/index.php/ALHE/article/view/723>>. Acesso em: 01 outubro de

2021.

PARADELA, Celia Lima. **Desestatização da Rede Ferroviária Federal S/A: impactos sobre os recursos humanos da administração geral**. 1998. 179 f. Dissertação (Mestrado em Administração Pública) – Fundação Getúlio Vargas, São Paulo, 1998.

PAULA, Dilma Andrade de. **As ferrovias no Brasil: análise do processo de erradicação de ramais**. In: Actas del II Congreso de Ferrocarriles. Aranjuez, 2000.

PAULA, Dilma Andrade de (2001). **Do “trem do almoço” e de outros trens**. *Revista dos Transportes Públicos – ANTP*, n. 93, ano 24, 4º trimestre, São Paulo, 2001. Disponível em: < <http://files.antp.org.br/2016/4/5/revista-completa-93.pdf>>. Acesso em: 02 de agosto de 2022.

PAULA, Dilma Andrade de. (2008). **154 anos de ferrovias no Brasil: Para onde caminha esse trem**. *História Revista*, da Universidade Federal de Goiás, da Faculdade de História, v.13, n.1, Goiânia, 2008. <https://doi.org/10.5216/hr.v13i1.5413>

PAULA, Dilma Andrade de. **Fim da linha. A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina 1955-1974**. 2000, 347f. Tese de Doutorado. Universidade Federal Fluminense, Programa de Pós-Graduação em História. Niterói, 2000.

PAULA, Dilma Andrade de. **Passado-presente: a extinção de ramais ferroviários durante a ditadura civil-militar**. *Revista HISTEDBR On-line*, Campinas, SP, v. 14, n. 56, p. 186–201, 2014. DOI: 10.20396/rho.v14i56.8640443. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/histedbr/article/view/8640443>. Acesso em: 23 jul. 2021.

PEIXOTO, Juscélia Abadia, VIEIRA, Aparecida da Glória Campos. **A ferrovia em Araguari**. Araguari: Kelps, 2012.

PIRES, Cyntia Miguel. **Catalão (GO): uma contribuição ao estudo de cidades médias**. 2009. 174 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia.

PIZZOLATO, Nelio Domingues, SCAVARDA, Luiz Felipe e PAIVA, Rodrigo. (1970). **Zonas de influência portuárias - hinterlands: Conceituação e Metodologias Para Sua Delimitação, Gestão & Produção**. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/S0104-530X2010000300009>. Acesso em: 21 de setembro de 2024.

POLONIAL, Juscelino. **Anápolis nos tempos da ferrovia**. Goiânia: Kelps, 2011.

PORTUGAL, Rodrigo, SILVA, Simone Affonso da. **História das Políticas Regionais do Brasil**. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. 2020.

OTTONI, Cristiano Benedito. **O futuro das estradas de ferro no Brasil**. Rio de Janeiro. Na Typographia Nacional. 1859. Disponível em: < <http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/220537>>. Acesso em: out. 2022.

REVISTA ENGENHARIA. **Congresso das estradas de ferro do Brasil**. Ano VI, p.160. Rio de Janeiro.1882.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. **Anuário estatístico da RFFSA 1961**. Rio de Janeiro. 1961.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. **Anuário estatístico da RFFSA 1963**. Rio de Janeiro. 1963.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. **Anuário estatístico da RFFSA 1965**. Rio de Janeiro. 1965.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. **Anuário estatístico da RFFSA 1966**. Rio de Janeiro. 1966.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. **Anuário estatístico da RFFSA 1967**. Rio de Janeiro. 1967.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. **Anuário estatístico da RFFSA 1968**. Rio de Janeiro. 1968.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. **Anuário estatístico da RFFSA 1969**. Rio de Janeiro. 1969.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. **Relatório 1969**. Rio de Janeiro. 1969.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. **Anuário estatístico da RFFSA 1970**. Rio de Janeiro. 1970.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. **Relatório anual 1970**. Rio de Janeiro. 1971.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. **Relatório anual 1971**. Rio de Janeiro. 1972.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. **Anuário estatístico da RFFSA 1972**. Rio de Janeiro. 1972.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. **Anuário estatístico da RFFSA 1985**. Rio de Janeiro. 1985.

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S.A. **Anuário estatístico da RFFSA 1986**. Rio de Janeiro. 1986.

REVISTA FERROVIÁRIA. **Suplemento da Revista Ferroviária: Estradas de Ferro do Brasil 1945**. Rio de Janeiro: Revista Ferroviária LTDA, 1946.

REVISTA FERROVIÁRIA. **Suplemento da Revista Ferroviária: Estradas de Ferro do Brasil 1956**. Rio de Janeiro: Revista Ferroviária LTDA, 1956.

REVISTA FERROVIÁRIA. **Suplemento da Revista Ferroviária: Estradas de Ferro**

do Brasil 1960. Rio de Janeiro: Revista Ferroviária LTDA, 1960.

REVISTA FERROVIÁRIA. **Suplemento da Revista Ferroviária: Anuário das Estradas de Ferro.** Rio de Janeiro: Revista Ferroviária LTDA, 1976.

REVISTA FERROVIÁRIA. **Suplemento da Revista Ferroviária: Anuário das Estradas de Ferro 1978.** Rio de Janeiro: Revista Ferroviária LTDA, 1978.

RIBEIRO, Ana Clara T. et al. **Por uma cartografia da ação: pequeno ensaio de método.** Cadernos IPPUR, Rio de Janeiro, ano XVI, n.1, p.33-52, jan. / jul.2002.

RIBEIRO, Fernanda Reis. Os trilhos de Brasília. **A construção da memória ferroviária na capital.** 2021, 160f. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal de Brasília, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Brasília, 2021.

ROLNIK, Raquel. **História urbana: história da cidade.** Seminário de história da cidade e do urbanismo, 12., 2012, Porto Alegre. Porto Alegre: UFRGS, 2012.

SANTOS, Maria da Graça Rodrigues. **O Moderno Chega de Trem: Um Estudo sobre o Impacto da Ferrovia numa Freguesia – 1887/1926.** Salvador: UFBA, 1992. Dissertação de Mestrado

SANTOS, Milton. (1997) **A natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção.** São Paulo: Hucitec.

_____(2013a). **A urbanização brasileira.** São Paulo: Hucitec.

_____(2013b) **Técnica, espaço e tempo. Globalização e meio técnico-científico informacional.** São Paulo: Edusp, 2013.

_____(2014). **Da totalidade ao lugar.** São Paulo: Edusp.

_____(2012). **Por uma geografia nova.** São Paulo: Hucitec.

_____(2018). **O espaço dividido.** São Paulo: Edusp.

_____(2020) **Espaço e Método.** São Paulo: Edusp.

_____(2021). **Urbanização desigual.** São Paulo: Edusp.

SILVA, Samara Sayonara Cândida da. **Os vizinhos dos trilhos: estudo sobre os territórios às margens da via férrea no município de Natal/RN.** 2020. 159f. Dissertação (Mestrado em Estudos Urbanos e Regionais) - Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2020.

SILVA, Cláudio Francisco Ferreira da. **As estações da modernidade: um repensar sobre a arquitetura ferroviária em Minas Gerais (1870-1930).** 2006. 273 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Brasília, Brasília, 2006.

SINGER, Paul. **Urbanização e desenvolvimento**. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2017.

SOUSA, Raimunda Alves de, PRATES, Haroldo Filho. **O processo de Desestatização da RFFSA: Principais Aspectos e Primeiros Resultados**. Revista do BNDES, Rio de Janeiro, v.4, n.8, p.119-142, 1997.

SÓ, Leider Lincoln da Silva. **Desenvolvimento em municípios rurais: o caso da margem da estrada de ferro em Goiás. 2004**. 213 f. Dissertação (Mestrado em Economia) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2019. DOI <http://doi.org/10.14393/ufu.di.2004.38>

SOUSA NETO, Manoel Fernandes de. **Planos para o Império. Os planos de viação do Segundo Reinado (1869-1889)**. São Paulo: Alameda. 2012.

SUÊVO RODRIGUEZ, H. **A importância da estrada de ferro para o estado de goiás**. Revista UFG, Goiânia, v. 13, n. 11, 2017. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/revistaufg/article/view/48387>. Acesso em: 7 set. 2022.

TREVISAN, Ricardo. **Pensar por atlas**. In: JACQUES, Paola Berenstein; PEREIRA, Margareth da Silva (org.). *Nebulosas do pensamento urbanístico: tomo 1 – modos de pensar*. Salvador: EDUFBA, 2018. p. 46-69

VARGAS, Lucas Gabriel Corrêa. **As representações sociais do progresso. Uma perspectiva a partir da chegada da estrada de ferro em Anápolis, GO**. 2015. 134 f. Dissertação (Mestrado em Projeto e Cidade) - Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2015.

VASQUEZ, Pedro Karp. **Nos trilhos do progresso – a ferrovia no Brasil imperial vista pela fotografia**. São Paulo: Metalivros, 2007.

VENCOVSKY, Vitor Pires; CASTILLO, Ricardo. **Sistema ferroviário pós-privatização e fluidez corporativa: o movimento de produtos agrícolas no território brasileiro**. GEOUSP – Espaço e Tempo, n.21, São Paulo, 2007

VENCOVSKY, Vitor Pires **O sistema ferroviário e o uso do território brasileiro. Uma análise do movimento de produtos agrícolas**. 2006. 167f. Dissertação de Mestrado – Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Geociências pós-graduação em geografia. Campinas, SP. 2006.

VENCOVSKY, Vitor Pires. **150 anos de ferrovias no Brasil e o território corporativo: uma proposta de periodização**. In: 15º ENCONTRO NACIONAL DE GEÓGRAFOS. São Paulo, 2008. Disponível em: < <http://www.ferroviaesociedade.com.br/artigos/vencovskyEng2008.pdf> >. Acesso em: 25 nov. 2020.

VEYNE, Paul. **Como se escreve a história**. Foucault revoluciona a história. Brasília: EdUNB, 2014

ZORZO, Francisco Antonio. **Ferrovia e Rede Urbana na Bahia: Doze cidades Conectadas pela Ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudoeste Baiano (1870/1930)**.

Feira de Santana: Universidade Estadual de Feira de Santana, 2001.

WICKERT, Ana Paula. **Nos caminhos da ferrovia: A arquitetura ferroviária da linha Tronco Norte Gaúcha, 1883-1920.** Dissertação de Mestrado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, UFBA, 2002.

Legislação

BRASIL. **CARTA RÉGIA DE 28 DE JANEIRO DE 1808**, 28 de janeiro de 1808. Abre os portos do Brazil ao commercio directo estrangeiro com excepção dos generos estancados. Lex: Coleção de Leis do Brasil - 1808, Página 1 Vol. 1. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/carreg_sn/anteriores_a1824/cartaregia-35757-28-janeiro-1808-539177-publicacaooriginal-37144-pe.html>. Acesso em: 8 jul. 2024

BRASIL. **Decreto de 16 de dezembro de 1815**. No Rio de Janeiro, o Brasil é elevado à condição de "Reino Unido a Portugal e Algarves", depois unidas em um só escudo as três armas de Portugal, Brasil e Algarves, sendo mantida a mesma bandeira. *Diário Oficial do Império do Brasil*, 28 jan. 1815. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL, **Lei de 29 de agosto de 1828**. Estabelece regras para a construção das obras publicas, que tiverem por objecto a navegação de rios, abertura de canaes, edificação de estradas, pontes, calcadas ou aqueductos. Lex: Coleção de Leis do Império do Brasil - 1828, Página 24 Vol. 1 pt I. Disponível em:< https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei_sn/1824-1899/lei-38195-29-agosto-1828-566164-publicacaooriginal-89803-pl.html>. Acesso em: 8 de jul 2024.

Brasil. **Decreto de 23 de outubro de 1832**. Sobre a navegação dos rios Doce e Jequitinhonha, abertura de estradas e reparação das existentes na direcção da Provincia de Minas Geraes para as da Bahia e Espirito Santo. Coleção de Leis do Império do Brasil - 1832, Página 124 Vol. 1 pt. I. Disponível em:< https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret_sn/1824-1899/decreto-37331-23-outubro-1832-563857-publicacaooriginal-87912-pl.html>. Acesso em: 8 de jul 2024.

BRASIL. **Decreto nº 43, de 29 de agosto de 1833**. Erige em Freguezia a Capella do Senhor de Bom Fim na Provincia de Goyaz. *Diário Oficial do Império do Brasil*, 29 ago. 1833. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025

Brasil. **Decreto nº101 de 31, de outubro de 1835**. Autorisa o Governo a conceder a uma ou mais Companhias, que fizeram uma estrada de ferro da Capital do Império para as de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia, o privilégio exclusivo por espaço de 40 annos para o uso de carros para transporte de gêneros e passageiros, sob as condições que se estabelecem. Lex: Coleção de Leis do Império do Brasil - 1835, Página 118 Vol. 1 pt I.

Brasil. **Decreto nº641, de 26 de junho de 1852**. Autorisa o Governo para conceder a huma ou mais companhias a construcção total ou parcial de hum caminho de ferro que, partindo do Municipio da Côrte, vá terminar nos pontos das Provincias de Minas

Geraes e S. Paulo, que mais convenientes forem. Lex: Coleção de Leis do Império do Brasil - 1855, Página 5 Vol. 1 pt.

BRASIL. **Decreto nº 6030, de 7 de agosto de 1852.** Concede a Eduardo de Mornay e Alfredo de Mornay privilegio exclusivo pelo tempo de 90 annos para a construcção de hum caminho de ferro na Provincia de Pernambuco, entre a cidade do Recife e a Povoação denominada Agua Preta. *Diário Oficial da União*, 7 ago. 1852. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Decreto nº 1.088, de 13 de dezembro de 1852.** Concede a Ireno Evangelista de Sousa privilegio exclusivo por 80 annos para a factura de huma estrada de ferro de Petropolis até o rio Parahyba, nas immediações do ponto denominado - Três barras-, e d'ahi até o Porto novo do Cunha *Diário Oficial da União*, 13 dez. 1852. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Decreto nº 1.299, de 19 de dezembro de 1853.** Concede a Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto, privilegio exclusivo pelo tempo de noventa annos para a construcção de huma estrada de ferro na Provincia da Bahia, partindo da Cidade de S. Salvador, ou de qualquer ponto do littoral ou de rio navegavel proximo della, e terminando na Villa do Joazeiro, ou em outro lugar na margem do Rio de S. Francisco, que se julgar mais conveniente *Diário Oficial da União*, 19 dez. 1853. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Decreto nº 1.599, de 9 de maio de 1855.** Approva os Estatutos da Companhia da Estrada de ferro de D. Pedro II. *Diário Oficial da União*, 9 maio 1855. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Lei nº 2, de 5 de outubro de 1857.** Eleva Silvânia (GO) à categoria de cidade. *Diário Oficial do Império do Brasil*, 5 out. 1857. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025

BRASIL. **Decreto nº 912, de 26 de agosto de 1857.** Autorisa o Governo para proporcionar á Companhia da Estrada de ferro de D. Pedro II os meios de levantar por hum emprestimo, contrahido dentro ou fóra do Imperio, hum terço do capital fixado para sua empresa. *Diário Oficial da União*, 26 ago. 1857. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Decreto nº 5.137, de 13 de novembro de 1872.** Concede á companhia «Mogyana da estrada de ferro de Campinas a Mogymirim» autorização para funcionar e a approvação dos seus estatutos. *Diário Oficial da União*, 13 nov. 1872. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

Brasil. **Decreto nº 2.450, de 24 de setembro de 1873.** Concede subvenção kilometrica ou garantia de juros ás Companhias que construirem estradas de ferro, na conformidade da Lei nº 611 de 26 de Junho de 1852. Lex: Coleção de Leis do Império do Brasil – 1873, Página 386 Vol. 1 pt.

BRASIL. **Decreto nº 6.995, de 10 de agosto de 1878.** Estabelece bases geraes para a concessão das estradas de ferro com fiança ou garantia de juros do Estado.. *Diário Oficial da União*, 10 ago. 1878. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso

em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Lei Provincial nº 625, de 15 de abril de 1880.** Cria o município de Entre Rios (GO). *Diário Oficial da Província de Goiás*, 15 abr. 1880. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Decreto nº 524, de 26 de junho de 1890.** Estabelece regras sobre a competencia do Governo Federal e a dos Estados Unidos do Brazil para concessão de estradas de ferro. *Diário Oficial da União*, 26 jun. 1890. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Decreto nº 862, de 16 de outubro de 1890.** Concede privilegio, garantia de juros e mais favores para o estabelecimento de um systema de viação geral ligando diversos Estados da União á Capital Federal. *Diário Oficial da União*, 16 out. 1890. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Decreto nº 15.935, de 15 de janeiro de 1890.** Organiza o Plano Geral de Viação Federal. *Diário Oficial da União*, 15 jan. 1890. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Decreto nº 1.127, de 8 de março de 1892.** Autorisa a transferencia da concessão constante do decreto n. 862, de 16 de outubro de 1890, para a construcção, uso e gozo da Estrada de Ferro de Catalão a Palmas. *Diário Oficial da União*, 8 mar. 1892. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Lei nº 427, de 9 de dezembro de 1896.** Determina que o Thesouro assuma a responsabilidade exclusiva dos bilhetes bancarios actualmente em circulação e regula a substituição dos mesmos e o resgate do papel-moeda.. *Diário Oficial da União*, 9 dez. 1896. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Decreto Legislativo nº 1.126, de 15 de dezembro de 1903.** Autoriza o Governo a construir uma estrada de ferro que partindo de Timbó, no Estado da Bahia, vá terminar em Propriá, no de Sergipe. *Diário Oficial da União*, 15 dez. 1903. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025

BRASIL. **Lei Estadual nº 42, de 26 de março de 1904.** Denomina o município de Ipameri (GO). *Diário Oficial do Estado de Goiás*, 26 mar. 1904. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Decreto nº 5.349, de 18 de outubro de 1904.** Autoriza a revisão das concessões das Estradas de Ferro de Uberaba a Coxim e de Catalão a Palmas. *Diário Oficial da União*, 18 out. 1904. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

Brasil. **Decreto n.5.949, de 28 de março de 1906.** Reconhece, sob a denominação de Companhia Estrada de Ferro de Goyaz, a antiga Companhia Estrada de Ferro Alto Tocantins para os fins do respectivo contracto. Lex: Coleção de Leis do Brasil - 1906, Página 296 Vol. I. Disponível em: < <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900->

1909/decreto-5949-28-marco-1906-527558-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 08 de julho de 2024.

BRASIL. **Decreto nº 6.438, de 27 de março de 1907.** Aprova as cláusulas para a revisão do contrato da Companhia Estrada de Ferro de Goyaz, e modificação do respectivo traçado. *Diário Oficial da União*, 27 mar. 1907. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

Brasil. **Decreto nº 7.562, de 30 de setembro de 1909.** Aprova as cláusulas para a revisão do contrato celebrado com a Companhia Estrada de Ferro de Goyaz. Lex: Rio de Janeiro, Poder Executivo, *Diário Oficial da União*, Seção 1, p.7401. Disponível em: < <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-7562-30-setembro-1909-527787-norma-pe.html>.> Acesso em: 10 de agosto de 2022.

BRASIL. **Lei Municipal nº 39, de 25 de janeiro de 1915.** Criação do município de Goiandira (GO). *Diário Oficial do Município de Catalão*, 25 jan. 1915. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Lei Municipal nº 66, de 23 de agosto de 1924.** Institui Pires do Rio como sede municipal. *Diário Oficial do Município*, 23 ago. 1924. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Lei Municipal nº 278, de 24 de setembro de 1927.** Criação do município de Cumari (GO). *Diário Oficial do Município de Catalão*, 24 set. 1927. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025

BRASIL. **Lei Estadual nº 9, de 7 de julho de 1930.** Reorganiza municípios de Goiás. *Diário Oficial do Estado de Goiás*, 7 jul. 1930. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Lei Municipal nº 66, de 8 de dezembro de 1931.** Criação do município de Leopoldo de Bulhões (GO). *Diário Oficial do Município*, 8 dez. 1931. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Decreto nº 24.497, de 29 de junho de 1934.** Aprova o Plano Geral de Viação Nacional. *Diário Oficial da União*, 29 jun. 1934. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

Brasil. **Decreto nº 24.497, de 27 de junho de 1934.** Aprova o plano geral de viação nacional e dá outras providências. Lex: Coleção de Leis do Brasil - 1934, Página 816 Vol. 3 (Publicação Original). Reconhece, sob a denominação de Companhia Estrada de Ferro de Goyaz, a antiga Companhia Estrada de Ferro Alto Tocantins para os fins do respectivo contrato. Lex: Rio de Janeiro, Poder Legislativo, Coleção de Leis do Brasil – 1906, p.296, V. I. Disponível em: < <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-5949-28-marco-1906-527558-publicacaooriginal-1-pe.html>.> Acesso em: 10 de agosto de 2022.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 520, de 8 de dezembro de 1934.** Reorganiza divisão administrativa de Goiás. *Diário Oficial da União*, 8 dez. 1934. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Lei Provincial nº 115, de 30 de março de 1836.** Autoriza construção de estrada de ferro em São Paulo. *Diário Oficial da Província de São Paulo*, 30 mar. 1836. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 557, de 3 de março de 1938.** Modifica limites de municípios goianos. *Diário Oficial da União*, 3 mar. 1938. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025

BRASIL. **Decreto legislativo nº 64, de 29 de outubro de 1838.** Aprova concessão ferroviária provincial. *Diário Oficial do Império do Brasil*, 29 out. 1838. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 1.951, de 30 de dezembro de 1939.** Cria a Comissão da Marinha Mercante. *Diário Oficial da União*, 30 dez. 1939. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Portaria nº 168, de fevereiro de 1942.** Designa comissão para elaboração do Plano Rodoviário Nacional. *Diário Oficial da União*, fev. 1942. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Decreto-Lei n. 8.305, de 31 de dezembro de 1943.** Dispõe sobre a divisão territorial do Brasil para vigorar em 1944. *Diário Oficial da União*, 31 dez. 1943. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1940-1949/decreto-lei-8305-31-dezembro-1943-415821-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 23 mar. 2025.

BRASIL. **Decreto nº 15.093, de 20 de março de 1944.** Aprova relatório da comissão do Plano Rodoviário. *Diário Oficial da União*, 20 mar. 1944. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Decreto nº 1.093, de 20 de março de 1944.** Aprova o Plano Rodoviário Nacional. *Diário Oficial da União*, 20 mar. 1944. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 202

BRASIL. **Lei Estadual nº 45, de 15 de dezembro de 1947.** Eleva Urutaí à categoria de município. *Diário Oficial do Estado de Goiás*, 15 dez. 1947. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

Brasil. **Lei nº3.115, de 16 de março de 1957.** Determina a transformação das empresas ferroviárias da União em sociedade por ações, autoriza a constituição da Rede Ferroviária S.A., e dá outras providências. Lex: Rio de Janeiro, Poder Legislativo, Coleção de Leis do Brasil - 1957, Página 16 Vol. 1.

BRASIL. **Lei Municipal nº 106, de 20 de novembro de 1947.** Institui a sede do município de Urutaí (GO). *Diário Oficial do Município*, 20 nov. 1947. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Lei nº 127, de 21 de setembro de 1948.** Estabelece sede e limites do município de Leopoldo de Bulhões (GO). *Diário Oficial do Estado de Goiás*, 21 set.

1948. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Lei Municipal nº 24, de 19 de dezembro de 1948.** Criação de Ouvidor (GO). *Diário Oficial do Município*, 19 dez. 1948. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Lei Municipal nº 115, de 19 de agosto de 1948.** Criação de Vianópolis (GO). *Diário Oficial do Município*, 19 ago. 1948. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Lei Municipal nº 15, de 11 de dezembro de 1948.** Criação de Anhanguera (GO). *Diário Oficial do Município*, 11 dez. 1948. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Lei Municipal nº 104, de 16 de outubro de 1958.** Atualiza a organização administrativa de Leopoldo de Bulhões (GO). *Diário Oficial do Município*, 16 out. 1958. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Lei nº 5.213, de 14 de fevereiro de 1963.** Organiza o sistema de transporte nacional. *Diário Oficial da União*, 14 fev. 1963. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Decreto nº 57.003, de 11 de outubro de 1965.** Cria o Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes (GEIPOT) e o Fundo de Pesquisas de Transportes, dando outras providências. *Diário Oficial da União*, 11 out. 1965. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Lei nº 4.906, de 17 de dezembro de 1965.** Modifica o "Plano Nacional de Viação", estabelecido pela Lei nº 4.592, de 29 de dezembro de 1964 *Diário Oficial da União*, 17 dez. 1965. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Lei Estadual nº 176, de 5 de novembro de 1965.** Reestrutura o município de Orizona (GO). *Diário Oficial do Estado de Goiás*, 5 nov. 1965. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

Brasil. **Decreto nº 55.475, de 07 de janeiro de 1965.** Institui a "Medalha do Mérito Mauá". Lex: Brasília, Senado Federal, *Diário da União* de 08 de jan. 1865, p.192, cl.3.

Brasil. **Decreto n.58.341, de 03 de maio de 1966.** Disciplina a erradicação de ferrovias e ramais antieconômicos e sua programação. Lex: *Diário Oficial da União* 06 de maio de 1966, seção 1, p.4849.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 139, de 1967.** Estabelece revisão e competências sobre o Plano Nacional de Viação. *Diário Oficial da União*, 1967. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 142, de 1967.** Reestrutura o Plano Rodoviário Nacional. *Diário Oficial da União*, 1967. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Lei Estadual nº 714, de 5 de novembro de 1968.** Altera estrutura administrativa de Vianópolis (GO). *Diário Oficial do Estado de Goiás*, 5 nov. 1968. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Decreto nº 64.125, de 19 de fevereiro de 1969.** Transforma a Comissão da Marinha Mercante em SUNAMAN. *Diário Oficial da União*, 19 fev. 1969. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 512, de 21 de março de 1969.** Altera dispositivos da Lei nº 5.917. *Diário Oficial da União*, 21 mar. 1969. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Lei Complementar nº 46, de 7 de fevereiro de 1969.** Complementa estrutura de municípios goianos. *Diário Oficial da União*, 7 fev. 1969. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Decreto-Lei nº 516, de 1969.** Transforma o GEIPOT em Grupo de Estudos da Política de Transportes. *Diário Oficial da União*, 1969. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973.** Aprova o Plano Nacional de Viação (PNV). *Diário Oficial da União*, 10 set. 1973. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Lei Municipal nº 10.435, de 5 de julho de 1988.** Criação do município de Senador Canedo (GO). *Diário Oficial do Município*, 5 jul. 1988. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Lei Estadual nº 10.408, de 30 de dezembro de 1987.** Atualiza divisão administrativa de Leopoldo de Bulhões (GO). *Diário Oficial do Estado de Goiás*, 30 dez. 1987. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

BRASIL. **Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990.** Institui o Programa Nacional de Desestatização (PND). *Diário Oficial da União*, 12 abr. 1990. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

Brasil. **Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990.** Cria o Programa Nacional de Desestatização, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8031impressao.htm>. Acesso em: 22 nov. 2020.

BRASIL. **Decreto nº 473, de 10 de março de 1992.** Concessiona trechos da malha ferroviária à Ferrovia Centro-Atlântica. *Diário Oficial da União*, 10 mar. 1992. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

Brasil. **Decreto n.473, de 10 de março de 1992.** Dispõe sobre inclusão, no Programa Nacional de Desestatização - PND, da Rede

Ferrovária Federal S.A. - RFFSA, da AGEF - Rede Federal de Armazéns Gerais Ferroviários S.A. e da VALEC - Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. Disponível em:< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1990-1994/d0473.htm>. Acesso em: 22 de novembro de 2021.

BRASIL. **Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.** Extingue o GEIPOT e cria a ANTT e a ANTAQ. *Diário Oficial da União*, 5 jun. 2001. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br>. Acesso em: 29 mar. 2025.

Brasil. **Lei nº 11.483 de 31 de maio de 2007.** Dispõe sobre a revitalização do setor ferroviário, altera dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e dá outras providências. Disponível em:< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11483.htm>. Acesso em: 10 de novembro de 2020.

Brasil. **Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011.** Dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação – SNV. Disponível em:< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/l12379.htm>. Acesso em: 2 de novembro de 2021.

Portais

ANTF. **Associação nacional dos Transportadores Ferroviários.** Disponível em:< <https://www.antf.org.br/historico/>>. Acessado em: 23 de nov. 2021.

ANTT. **Agência Nacional de Transportes Terrestres.** Ferrovia Centro Atlântica (FCA) – Prorrogação Antecipada. Disponível em:< <https://portal.antt.gov.br/ferrovia-centro-atlantica-fca>>. Acesso: 12 de out. 2021

ANTT. **Agência Nacional de Transportes Terrestres.** Histórico das Ferrovias. Disponível em:< <https://portal.antt.gov.br/historico-das-ferrovias>>. Acesso: 12 de out. 2021

DNIT. **Departamento nacional de infraestrutura de transportes.** Histórico. Disponível em: < <http://www1.dnit.gov.br/ferrovias/historico.asp#:~:text=Esta%20Inspetoria%20deu%20origem%2C%20posteriormente,28%20de%20mar%C3%A7o%20de%201941>>. Acesso em: 23 de nov. de 2021.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. Departamento Nacional de Estradas de Ferro. **Relatório apresentado ao senhor diretor geral do departamento nacional de estradas de ferro, pelo capitão Mauro Borges Teixeira, ao assumir a direção da Estrada de Ferro Goiás.** Relatório. Araguari, Minas Gerais, 1951. Relatório.

MINISTÉRIO DA VIAÇÃO E OBRAS PÚBLICAS. **Introdução ao relatório apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da república pelo Ministro da Viação e Obras Públicas.** Relatório. Rio de Janeiro, 1927. Relatório.

PORTAL CENTRO-OESTE BRASIL **Ferrovias para Brasília. As opções em 1956.** Disponível em <<http://doc.brazilia.jor.br/Ferrovia-Historia-Brasilia/1956-opcoes-Ferrovias-Brasilia.shtml>>. Acesso: 30 de nov. 2024

PORTAL CENTRO-OESTE BRASIL. **Anuário estatístico do Brasil**. Disponível em <vfco.brazilia.jor.br/Planos-Ferroviiarios/evolucao-quilometrica-das-ferrovias-no-Brasil.shtml>. Acesso: 12 de out. 2021.

PORTAL CENTRO-OESTE BRASIL. **Ferrovias para Brasília – 1968. Um trem para Brasília**. Disponível em <doc.brazilia.jor.br/Ferrovia-História-Brasilia/1968-09-Brasilia- ainda-sem-Trem-regular.shtml>. Acesso: 12 de out. 2021

PORTAL CENTRO-OESTE BRASIL. **Malha ferroviária brasileira. Extensão dos trilhos e variação anual**. Disponível em <vfco.brazilia.jor.br/livros/IBGE-anuarios-estatisticos- Ferrovias.shtml>. Acesso: 12 de out. 2021

PORTAL ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS. **Estações ferroviárias do Estado de Goiás**. Disponível em: < http://www.estacoesferroviiarias.com.br/index_go.htm>. Acesso: 02 jun. 2022.

RFFSA. **Rede Ferroviária Federal S/A e Ferrovia Centro Atlântica S/A**. Contrato 048/96 de Arrendamento de Bens vinculados a prestação do serviço público de Transporte Ferroviário objeto da concessão outorgada pela União Federal através do decreto de 26 de agosto de 1996 publicado no Diário Oficial da União do dia 27 de agosto de 1996, que entre si celebram a Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) e a Ferrovia Centro-Atlântica S.A. Disponível em:< http://appweb2.antt.gov.br/concessaofer/contratos/fca_arrendamento.pdf>. Acesso em: mar. 2017.

VALEC ENGENHEARIA, CONSTRUÇÃO E FERROVIAS S.A. **Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL)**. Disponível em:< https://www.valec.gov.br/ferrovias/ferrovia-de-integracao-oeste-leste.>. Acesso: 1 de setembro de 2022

VALEC ENGENHEARIA, CONSTRUÇÃO E FERROVIAS S.A. **Ferrovia Norte-Sul (FNS)**. Disponível em:< https://www.valec.gov.br/ferrovias/ferrovia-norte-sul.>. Acesso: 1 de setembro de 2022

VLI. **Nossa Histórica**. Disponível em:< https://www.vli-logistica.com.br/quem-somos/historia/#:~:text=Assim%2C%20a%20VLI%20foi%20em,servi%C3%A7os%20de%20log%C3%ADstica%20integrada%20eficientes.>. Acesso: 12 de out. 2021