

Estrada de Ferro Goiás e a modernização do território goiano: o caso de Pires do Rio (GO)

Estrada de Ferro Goiás and the modernization of the Goian territory: the case of Pires do Rio (GO)

Juliane Carla Silva

Colégio Estadual Roberto Civita, CERC.

juliane-cs@hotmail.com

Fábio de Macedo Tristão Barbosa

Universidade Estadual de Goiás - UEG

fabio.de.macedo@gmail.com

Resumo

O tema deste artigo é a modernização do território em Goiás visto a partir das transformações provocadas pela penetração da ferrovia no Sudeste Goiano com recorte para a cidade de Pires do Rio. Ressaltam-se alguns aspectos considerados relevantes que sofreram de forma mais clara a influência da presença da Estrada de Ferro em Goiás: a economia do município, o processo de urbanização, comércio local e regional, a dinâmica populacional, bem como, aspectos menos visíveis que se movem por detrás de tudo isso: as relações sociais de produção modernas, capitalistas, juntamente com mensagens e ideias advindas de longe, o cinema, a arquitetura, entre outros, serão investigados e abordados de forma a contribuir para pensar as diferentes e diversas dimensões do processo de modernização desta cidade.

Palavras-chave: Goiás. Modernização. Estrada de Ferro. Pires do Rio.

Abstract

This article's subject is modernization of Goiás' territory as seen from transformations provoked by the penetration of the railway in Goiás Southern, approaching especially the municipality of Pires do Rio. Some aspects considered relevant for they were more clearly subjected to the influence of Railway's presence in Goiás are highlighted: municipality economy, urbanization process, local and regional commerce, population dynamics, as well as less visible aspects, for they move behind all of it, such as: modern social relations of capitalist production, along with messages and ideas arrived from far: as cinema, architecture, among others, they all are investigated and addressed in order to contribute to think the different and several dimensions of the modernization process of this municipality.

Keywords: Goiás. Modernization. Railway. Pires do Rio.

Introdução

O mundo moderno nos últimos dois séculos tem passado por várias transformações políticas, sociais, culturais, e econômicas. A sociedade brasileira, bem como seu território está imerso nestas mudanças. Neste artigo, abordamos alguns aspectos destas transformações operadas pela chegada da ferrovia em Goiás. Decidiu-se abordar o viés econômico, social e territorial da modernização e as alterações promovidas pelos trilhos das estradas de ferro, elegemos especificamente a história da fundação de Pires do Rio, cidade que surgiu a partir da presença dos trilhos, percorrendo fatores do antes, durante e após este período com a cidade já estabelecida, emancipada, com estruturas sociais, de comércio e urbanas. Procuramos observar fatores percorridos entre os anos de 1910 a 1940, desde o *rumor* da criação da nova cidade até sua *afirmação*, por assim dizer.

O principal objetivo desta pesquisa é compreender como os fatores sociais, econômicos e urbanos podem ser modificados para atender o capital e como a economia goiana foi afetada por essas modificações. Como se deu o processo modernizador e inovador que aconteceu em meio uma região demasiadamente longe dos principais centros urbanos nacionais? Como a ferrovia ajudou no surgimento da cidade de Pires do Rio? Como os fatores sociais, territoriais e econômicos são afetados pelas redes, nós e tramas criadas pelo capital? Estas são questões que este artigo busca responder.

O recorte em Goiás feito para atender ao curso de Especialização em Diversidades Goianas, oferecido pela Universidade Estadual de Goiás (UEG), Campus Pires do Rio. Para esta pesquisa, foi realizado um levantamento bibliográfico utilizando as fontes disponíveis no Museu Ferroviário para consulta pública. Pretendemos responder ao interesse de um dos pesquisadores que, quando criança, viu a imagem encantadora da ponte Epitácio Pessoa em um calendário. Dada essa memória da infância, despertou-se a vontade por se aprofundar na história por detrás daquela estrutura férrea encantadora e como se deu o processo da chegada e da criação de Pires do Rio. Portanto, a contribuição desta pesquisa para a memória desta cidade, emergida em meio ao cerrado goiano, lhe é de alta relevância histórica, visto que consiste na elaboração de material teórico por meio de um viés e olhar geográfico sobre a fundação

desta cidade, permitindo assim compreender como o território, economia, as relações culturais e sociais são voláteis ao capital.

A primeira parte deste trabalho inicia-se com a delimitação teórico-metodológica que norteia a discussão, apresentando ao leitor os caminhos que fundamentaram a pesquisa, cujo objetivo é de proporcionar maior conhecimento a respeito da história modernizantes da cidade de Pires do Rio, como ela se emergiu em meio ao Cerrado, tornando-se tão importante para o cenário nacional e regional. Depois, propomos clarear o que compreende-se por modernização e território. E, por conseguinte, refletir sobre a modernização do território goiano, tendo por agente principal a ferrovia. Posteriormente, abordaremos as especificidades e peculiaridades sobre a criação e fundação da cidade de Pires do rio. Para melhor compreensão, faremos uma breve discussão sobre diferentes concepções acerca do conceito de território.

Alguns autores, como Santos (2006), Raffestin (1993), entre outros, afirmam que o conceito de território deve estender-se para além da ideia de contiguidade espacial, ou seja, a lógica zonal que predominou na discussão sobre território na geografia tradicional e/ou clássica é insuficiente para reter os novos conteúdos do território trazidos pela modernidade na era das redes. Daí impõe-se ao debate do território a ideia de rede, ou seja, malhas interligadas por pontos ou nós.

Veja-se o exemplo do capital financeiro. Interconectado em escala global por uma rede de bancos, bolsas de valores, seguradoras financeiras etc., permite transferências de dinheiro de um lado a outro do planeta, o que garante mobilidade e fluidez territorial ao capital que se expande mundo afora segundo sua lógica interesses sempre de avolumar-se. Destaca-se também o papel das rodovias, formando uma malha entrecortada por pontos – cidades – que permite a unidade territorial dos países; a rede mundial de computadores, a Internet, que conecta o mundo, por isso mesmo ao conceito de território adicionou-se o de rede, formando aquilo que se denomina Território-Rede. Percebe-se que houve a mudança da lógica zonal de território, para a lógica reticular.

No entanto, o que interessamos mais de perto nesta discussão é a rede ferroviária e seu nó, ou seja, a cidade de Pires do Rio, onde se interliga as malhas de processos histórico-sociais, e econômico-políticos de escala mais ampla que atendia – e atende – as necessidades da modernização capitalista do território goiano e brasileiro. Portanto, entende-se Pires do Rio como território que se moderniza a partir da instalação dos

trilhos da Estrada de Ferro Goiás, ou seja, Pires do Rio é um nó da malha territorial brasileira/goiana que, a partir da década de 1930, conhece processos de modernização territorial importantes.

Ferrovia e modernização do território

O processo de modernização do território ocorre pela instalação de um conjunto de objetos e ações modernos num determinado espaço, Milton Santos denomina estes objetos de verdadeiras próteses que coladas ao chão, ao terreno, imprimem uma nova configuração espacial; a forma, a aparência do espaço muda. Concomitantemente, modificam-se o conteúdo do espaço, relações sociais outras passam a se dar nesta nova forma-conteúdo do espaço. O capital e suas frações – ou seja, os diferentes ramos das atividades econômicas – no uso que fazem do território agem como os vetores principais da modernização do território. Neste caso, para existir, o território precisa de um espaço, apresentando-se como possibilidade de uso e passível de transformação. Observemos como Raffestin (1993, p. 143), concebe o espaço e o território,

O território se apoia no espaço, mas não é o espaço, é uma produção, a partir do espaço. Ora, a produção, por causa de todas as relações que envolve, se inscreve num campo de poder. Produzir uma representação do espaço já é uma apropriação, uma empresa, um controle, portanto, mesmo se isso permanece nos limites de um conhecimento.

Ainda, segundo o mesmo autor:

Toda prática espacial, mesmo embrionária, induzida por um sistema de ações ou de comportamentos se traduz por uma “produção territorial” que faz intervir tessitura, nó e rede. É interessante destacar a esse respeito que nenhuma sociedade, por mais elementar que seja, escapa à necessidade de organizar o campo operatório de sua ação (RAFFESTIN, 1993, p. 150).

Nestas afirmações, Raffestin (1993) remete ao exemplo do desenvolvimento da ferrovia italiana durante os anos de 1845-46 e 1961, onde ele cita cinco projetos em andamento que apresentavam características distintas um do outro. Estes projetos possuíam como finalidade atender a interesses de atores diversos, como empresários e industriais. Esta percepção transparece na forma como as redes e nós traçados para a

ferrovia avançava, pois contemplava e abrangia diversas possibilidades, mas se findava em apenas uma, que era atender os interesses da expansão do capital.

Seguindo a linha de sistema por redes, Santos (2006) afirma que os sistemas de engenharia se dispunham em tramas, promovendo e interligando diversos interesses ligados ao capital com amplo apoio do Estado. Os projetos permeavam e se infiltravam no meio do processo de modernização através das ferrovias que, em suma, eram para atender à expansão do modo de produção capitalista e, evidentemente, aos capitais particulares. Os donos do capital – por vezes, empresários – possuíam o discurso de modernização, mas, ocultamente, favoreciam uma parte totalmente limitada: eles mesmos.

É conhecido por muitos a existência de uma força que estimula pessoas na busca de inovações, mudanças e transformações. Tal força surge em meio à necessidade de sobrevivência, produzindo condições de adaptação e interação das pessoas ao novo. Isso, durante boa parte do século XVIII e XIX em todo o mundo ocidental, promoveu grandes avanços em áreas distintas, proporcionando um dinamismo mundial e a globalização. Os avanços físicos e sociais alcançados durante o século XVIII a partir do desenvolvimento das máquinas a vapor vigoram até hoje de forma evoluída nas indústrias. Isto permitiu o aumento na confecção de mercadorias, aumento da produtividade do trabalho, e trouxe a modernidade para aquele período, conhecido como divisor de águas no cenário histórico-mundial.

Mas o que se entende aqui por modernidade e modernização? É comum remeter a modernidade e modernização àquilo que é tido como novo. Os resultados sobre o significado de ambas nos remetem ao mesmo fim: coisa nova, ação de modernizar, o que é moderno, sou seja, o “novo”, “diferente”, “inovador”. Há vários sentidos para o qual estes conceitos se encaixam. Para Berman (1986, p. 14):

Ser moderno é encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor — mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos. A experiência ambiental da modernidade anula todas as fronteiras geográficas e raciais, de classe e nacionalidade, de religião e ideologia: nesse sentido, pode-se dizer que a modernidade une a espécie humana.

Segundo Berman (1986), a modernidade apresenta-se, *a priori*, sedutora, envolvente e capaz de realizar o impossível, utilizando seus adventos, trunfos e máquinas – não existem barreiras físicas ou sociais para que este fenômeno ocorra. Com essa ideia, diversas frentes e tipos de trabalhos se desenvolveram durante os séculos passados, promovendo transformações e contribuições as quais presenciamos e vivenciamos. Nas redes de mobilidade, com os transportes, rodoviários, aquaviários, aeroviários e ferroviários, nas engenharias capazes de construções e intervenções paisagísticas espetaculares e funcionais.

O grande advento de transformação mundial, tanto na área da economia quanto na de transporte, foi a dominação do uso do vapor ocorrida na Revolução Industrial. Este fator instaurou-se como divisor de águas para o mundo moderno, despertando a curiosidade do homem e promovendo a criação de outros inventos. Neste caso, o domínio do vapor proporcionou o surgimento da primeira máquina a vapor utilizada nas indústrias inglesas, aumentando a produção, reduzindo os gastos e tempo para confecção das mercadorias. Tais técnicas produziram maiores avanços, não se privando apenas aos maquinários fabris. Eis que, em 1814, é inventada nas mãos do inglês George Stephenson a primeira locomotiva a vapor, chamada de *Maria Fumaça*, com oito vagões.

Esta invenção da modernidade era caracterizada pelas formas diferentes pelas como as pessoas da época viam como ser medonho, assustador, segundo Hobsbawm (2010, p. 98) “[...] a maravilha da primeira máquina a vapor, um maciço dragão de ferro, a própria força do mundo industrial irresistível e inspiradora [...]”. Este ser amedrontava as pessoas devido às suas peculiaridades e características totalmente desconhecidas para a época. Alguns a tratavam como sendo objeto de expurgo da igreja; outros, visionários, aplaudiam e vislumbravam o avanço da modernidade. Hobsbawm, ainda, chama a locomotiva de serpente emplumada à qual seguia na velocidade do vento desbravando e traçando seus caminhos por diversos continentes. Tudo isso, trazendo medo e desconfiança às pessoas daquela época, conforme se observa nesta passagem,

Inaugurou-se a Estrada de Ferro durante nossa estada em Araguay. Imaginem que barulhada. Veio da roça não sei quanta gente para ver o “bicho que lança fogo e tem parte como o diabo”. Houve mesas com doces, brindes, e muita cerveja. As senhoras em grande toailete, na estação, esperavam a máquina que vinha toda enfeitada com bandeirolas. Quando, porém, ela apitou, foi uma correria por ali afora. Mulheres tiveram ataques, homens

velhos juraram que nunca se serviria de semelhante coisa, que urra feito bicho e tem fogo no corpo. Os moleques corriam de pavor, derrubando os tabuleiros de biscoitos. Enquanto isso, a máquina entrava triunfal na pequena estação de Araguay. Durante muitos dias só se falou na tal invenção do capeta. (O Diário de Araguari – 03/11/1996 – “A epopeia da Cia. Mogiana”. Apud, Barbosa (2008, p. 72.)

Barbosa (2008, p. 72) se refere assim ao ocorrido na estação de Araguay,

Correria, caos, desordem. No apito do trem, o anúncio da modernidade, trazendo esperanças e sonhos, mas também desconfiança e medo. É a própria contradição do mundo, chamado, moderno; contradição revelada no momento mesmo da parição do “trem”- cujo próprio nome, trem, sugere algo desconhecido, não definido, essas coisas que parecem contrarias o conforto da ordem com suspeita de caos. Objeto jamais visto por essas bandas. Quando os populares, ansiosos, esperam na plataforma da estação pela sua chegada, ao vê-lo pela primeira vez se assustam, associando imediatamente sua imagem ao demônio, ou seja, àquilo que popularmente apresenta-se como ruim, associado ao mal, designando-o como “invenção do capeta”.

Mesmo tendo aparência totalmente desprovida de qualquer chamariz à beleza, a primeira locomotiva construída servia de agente desenvolvimentista para o capitalismo que se iniciava na Inglaterra. Sua principal função era a de transporte de mercadorias, tanto para a produção quanto para a distribuição. Mas a função da estrada de ferro ia além de transporte de mercadorias: ela também levava mudança, comunicação e modernidade às pessoas.

Segundo Borges (1990, p. 17):

A estrada de ferro é considerada a maior conquista da Revolução Industrial depois da máquina a vapor. Esta, que substituiu as forças vitais pela força mecânica, transformou radicalmente não só a estrutura de produção industrial, como também os meios de transporte e comunicação. Nenhuma outra inovação tecnológica do século XIX repercutiu tanto sobre a humanidade como as ferrovias; nunca outra invenção revelou para o homem novecentista, de forma tão cabal, o poder e a velocidade de nova era. Mais surpreendente ainda foi a incomparável maturidade técnica, mesmo das primeiras ferrovias, cujos trens já desenvolviam até 60 milhas por hora.

Tanto a invenção da máquina a vapor, quanto à locomotiva juntamente com a construção de estradas de ferro, proporcionaram ao mundo ampliar as relações. Estas se deram através do comércio, relações sociais que permitiram acesso a áreas remotas levando desenvolvimento econômico e social para diversas nações e populações. Esta criação permitiu ir além, cortando continentes, desenvolvendo engenharias, máquinas

modernas de comunicação onde metros e mais metros de trilhos de ferro e também a fiação telegráfica interligava o mundo em redes. Para alguns visionários da época, a estrada de ferro serviria de “ponte”, como ressalta Hobsbawm (2010, p. 100-101):

[...] o mundo era uma única coisa, interligado por trilhos de ferro e máquinas a vapor, pois seus horizontes de negócios eram como seus sonhos sobre o mundo. Para tais homens, destino, história e lucro eram uma só coisa. Do ponto de vista global, a rede de troncos ferroviários permanecia suplementar à de navegação internacional. Tal como existia na Ásia, Austrália, África e América Latina, a ferrovia, considerada do ponto de vista econômico, era basicamente um meio de ligar alguma área produtora de bens primários a um porto do qual esses bens poderiam ser enviados para as zonas industriais e urbanas do mundo.

A utilização da ferrovia permitiu essa ligação em forma de ponte trazendo e promovendo o desenvolvimento econômico em diversos países. No Brasil a ferrovia chega à década de 1850, sustentando a mesma ideia de modernidade, progresso, desenvolvimento e transformações, muito em voga nos discursos das elites dirigentes brasileiras de meados do século XIX.

Assim, as redes e sistemas de engenharias se destacaram no Brasil, em especial nas cidades litorâneas permitindo rapidez no escoamento de mercadorias, sobretudo do café. Após certo período no litoral, esta realidade se volta para o centro do país em busca das riquezas que ali existiam. As tramas de engenharia realizadas na época de chegada do trem de ferro em Goiás atendiam a uma especificidade daquela realidade, ou seja, o escoamento das mercadorias aqui produzidas com a finalidade de anteder aos mercados consumidores da região Sudeste do país. Com isso, diversas alterações utilizando-se das engenharias foram realizadas, estradas, vias e pontes foram construídas com a finalidade de agilizar o transporte da produção estadual.

Outro fator nas relações destas tramas foi o desenvolvimento social, cultural, físico proporcionado por estas “tramas da engenharia”, segundo Santos (2006, p. 64):

A trama dos sistemas de engenharia perfaz-se com a construção de rodovias modernas. Se outrora havia a necessidade de implantar sistemas de objetos que assegurassem a produção e, por conseguinte, seu escoamento, hoje os sistemas de engenharia devem garantir primeiro a circulação fluida dos produtos, para possibilitar a produção em escala comercial.

Para Berman (1986), essa modernidade é entendida como sendo para beneficiamento das pessoas, camuflando a sua principal finalidade e a mudança em todas as áreas sócias e físicas. Para Santos (2006), a modernização dá-se através da construção de rodovias modernas que priorizam as engenharias ali empregadas com a finalidade de maior locomoção e escoamento de produção. Ou seja, as duas visões em épocas distintas se tornam contemporâneas, pois o principal papel da modernidade, modernização é o de transformar a realidade por onde passa.

Seguindo este pensamento transformador, o Brasil, apenas na década de 1850, teve seus primeiros trilhos fixados. Foi introduzido no estado do Rio de Janeiro, até então onde se localizava a capital nacional que posteriormente seria transferida para o planalto central. Com este advento da inovação mundial, a estrada de ferro adentra o país como força de desenvolvimento se distribuindo por diversos estados. Estados estes que em sua maioria parte significativa de seus territórios são litorâneos confirmando o que diz Santos (2006) sobre os sistemas de engenharia, o que o autor também chama de *tramas*.

Nota-se que na década de 1850, mais precisamente no ano de 1854, Barão de Mauá, inaugura a primeira ferrovia no Brasil, no Rio de Janeiro oram inaugurados 14 km de extensão. Desde então, malha ferroviária nacional alcançou 29.706 km e se desenrola interior adentro.

Conforme afirmação de Castilho (2012, p. 2):

Em nível nacional, a primeira ferrovia foi construída na década de 1850, no Rio de Janeiro. Daquele período até então, conforme o Ministério dos Transportes do Brasil, somam-se 29.706 quilômetros de trilhos distribuídos por 23 Unidades Federativas brasileiras em 2010. No século XIX os trilhos foram implantados em Pernambuco (1858), Bahia (1860), São Paulo (1867), Alagoas (1868), Ceará (1873), Rio Grande do Sul (1874), Minas Gerais (1874), Espírito Santo (1879), Rio Grande do Norte (1881), Paraíba, Maranhão e Paraná em 1883, Santa Catarina e Pará em 1884. Isso demonstra que a malha ferroviária brasileira se formou a partir das regiões litorâneas. Em Goiás, os primeiros trilhos foram implantados em 1911. Nesse mesmo período também foram construídas ferrovias em Rondônia (1910), Mato Grosso do Sul (1912), Sergipe (1913) e, na década seguinte, Piauí (1922). Os trilhos foram implantados no Distrito Federal em 1968 a partir da ferrovia que já havia sido construída em Goiás.

A modernização do território em Goiás pelo advento ferroviário promoveu uma reviravolta política, econômica, social, urbanas e de mobilidade que aqui existiam. No

estado o recorte da formação do povo goiano especifica-se através da chegada dos bandeirantes vindos de São Paulo a mando da coroa portuguesa em busca de ouro e qualquer tipo de riqueza que houvesse na região. Estes funcionavam como uma empresa para explorarem (reconhecerem) o que de valor encontrassem no interior do até então “novo” país.

Goiás, até meados da segunda metade do século XVIII era servo fidedigno da Coroa e se sujeitava aos estados de Minas e São Paulo. Os caminhos de acesso a Goiás se dava por meio de picadas abertas na vegetação. Estes caminhos contribuíram para a formação econômica, étnica, política do estado. Como ressaltado por Neto (2001, p. 62):

Indecisos, quase aleatórios, esses caminhos seguiam mais a intuição e o conhecimento prático dos primeiros desbravadores que a ação planejada que requer uma obra definitiva moderna. Esses pioneiros tinham, entretanto, uma certeza: num território tão continental como o nosso, os caminhos certamente levariam à descoberta de algum tesouro escondido, ou pelo menos ao alargamento dos horizontes, tão a gosto dos bandeirantes e aventureiros e da geopolítica portuguesa do século XVIII.

Na fala de Neto (2001), pode-se afirmar que, durante o período exploratório do ouro em Goiás, não houve um planejamento de como seria o traçado das estradas, ou a própria chegada dos “desbravadores”. Para o estado de Goiás, somente com a chegada da estrada de ferro em 1911 esta realidade começou a mudar. Durante a segunda metade do Século XIX, mais precisamente no ano de 1890, a modernidade veio nos trilhos da ferrovia e no apito do trem. Essa realidade no estado ainda era contida, devido à demora, dificuldade e entraves políticos pelos quais a ferrovia passou, até constituir-se no centro do país.

Rodriguez (2011, p. 69-70) pontua que:

Com o propósito de dotar o Estado de Goiás de reais condições de transporte ferroviário, visando integrá-lo ao resto do território brasileiro, surge em 1873 um Decreto do Governo Imperial para que tal situação fosse concretizada. Dessa maneira, o então presidente da Província, Antero Cícero de Assis, foi autorizado a contratar a construção de uma Estrada de Ferro para ligar a Cidade de Goiás, ora capital à margem do Rio Vermelho, partindo da Estrada de Ferro Mogiana.[...]Decreto n. 5.394, de 18/10/1904, que o ponto inicial daquela que viria a ser, então, a Estrada de Ferro Goiás, seria na cidade de Araguari e, o seu terminal, na capital de Goiás. Para Goiás, a presença da Estrada de Ferro em seu solo é também o resultado de um grande esforço feito por alguns representantes da classe política e intelectual da região.

Todavia, é preciso assinalar que a ferrovia cortava o cerrado goiano em função dos interesses do sistema capitalista de produção, ou seja, ela nasceu de fora para dentro do Estado.

Nota-se que a estrada de ferro em Goiás de início teve seus entraves financeiros e políticos até que se estabelecesse a concessão para finalmente se estabelecer. Este “veio” modernizador permitiu saltos de desenvolvimento econômico, social, urbano, inserindo assim o estado, mais precisamente, o Sudeste Goiano, na dinâmica econômica do centro dinâmico do país, a economia paulista. Em cidades da região Sudeste Goiano que faziam fronteira com o estado de Minas Gerais o desenvolvimento se deu de forma intensa devido à necessidade de uma via de acesso ao centro dinâmico da economia nacional com maior rapidez. Como é sabido de muitos, a malha férrea brasileira teve seu início no litoral mais intensivamente na região Sudeste do país. Originaram-se em grande maioria no estado de São Paulo e permearam adentro na região central do território nacional. Na região Centro-Oeste, mais especificamente no estado de Goiás, a estrada teve seu traçado delimitado e delineado por Minas Gerais.

Como abordado por Barbosa (2008, p. 77):

Em Araguari, a Mogiana articula-se com a Estrada de Ferro Goiás, que segue até à região do Roncador (município de Ipameri-GO), onde as obras ficaram paralisadas até 1922 devido à construção da ponte sobre o Rio Corumbá, que veio curta(dos Estados Unidos) e não alcançava a outra margem do rio; seguiu depois a Goiânia, onde chega em 1950. Através da Mogiana e da Estrada de Ferro Goiás, parte do Sul de Minas, o Triângulo Mineiro e o Centro- Sul do Estado de Goiás tornam-se tributários da região mais rica do país, o Sudeste brasileiro, durante a era ferroviária.

Diante desta afirmação, pode-se vislumbrar Goiás e, sobretudo, o Sudeste Goiano, inseria-se na divisão territorial do trabalho no Brasil de forma complementar, tributária e dependente do Sudeste brasileiro que se industrializava. Somente a partir desta articulação entre as companhias que geriam as estradas de ferro: Mogiana e Goiás (ver fig. 1), o estado de goiano ganha destaque frente ao mercado nacional de comércio de bens e produtos,

[...] é espantoso o aumento que de mês a mês vão tendo os artigos de exportação goiana (...) pessoas vindas do Roncador informam que as estações da Estrada de Ferro Goiás estão abarrotadas de mercadorias que aguardam praça para os mercados consumidores de Minas, São Paulo e Rio. (A Informação Goyana (1918, p. 169, Apud, Chaul (1997, p. 125).

Dado o fator que a estrada de ferro paulista em certos pontos apenas servir de “catadora” de café nas fazendas (ver fig.1), pois o traçado segue a áreas produtoras, ocorria o atraso na entrega de produtos que abasteciam parte dos centros urbanos. Com baixo custo dos fretes, não atrasando, havendo rota fixa e não tendo restrições para o transporte de cargas, a estrada de Ferro Goiás desbanca a Mogiana e passa a ser escolhida com maior frequência para todo tipo de transporte.

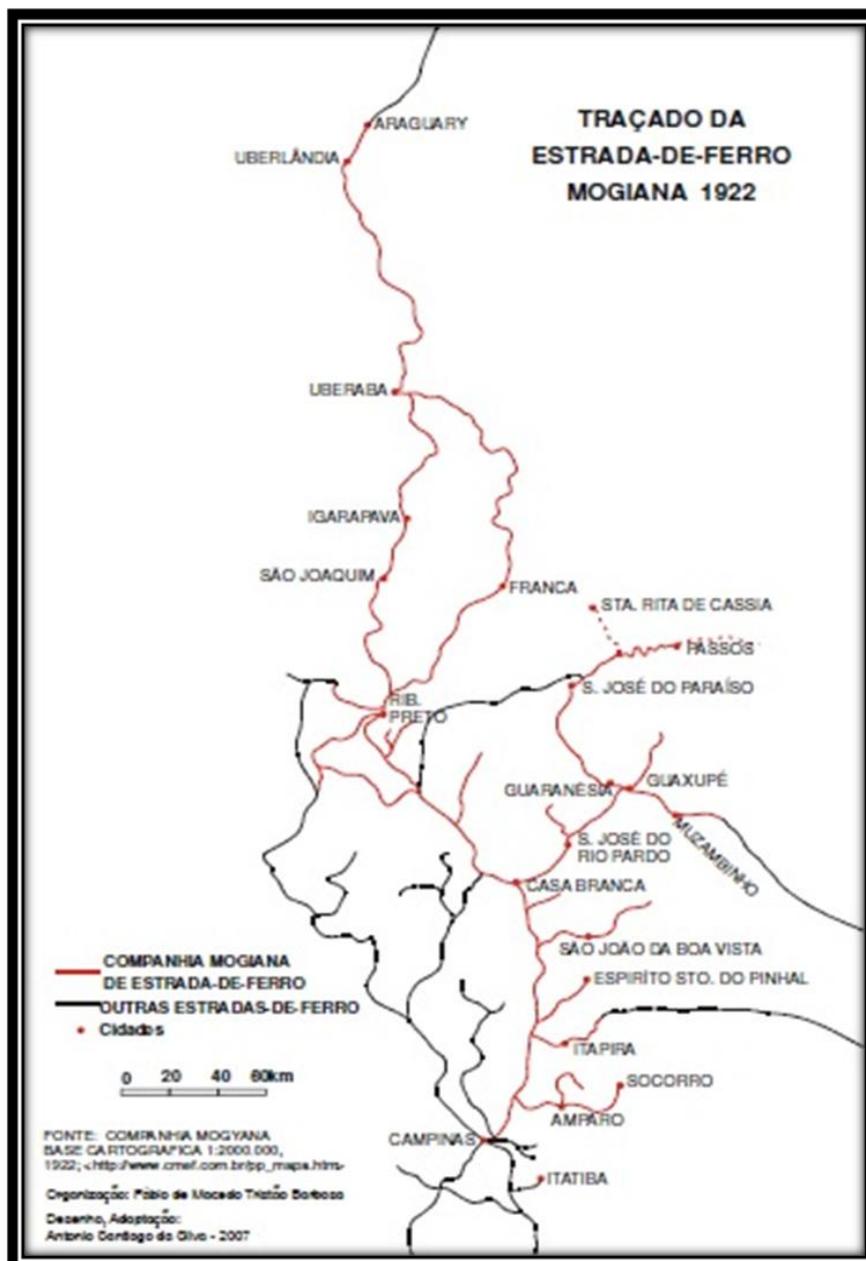


Figura 1 – Traçado da Estrada de Ferro Mogiana 1922. Fonte: Barbosa (2008, p. 75).

Com a Estrada de Ferro Goiás cada vez mais ganhando espaço frente ao mercado de transporte, e após a construção da ponte Epitácio Pessoa sobre o Rio Corumbá, os trilhos finalmente adentram o território destinado à cidade que se emergiria em meio ao cerrado, promovendo e ampliando não apenas a malha férrea, mas também gerando enorme alvoroço dando início a um processo de intensa migração e imigração para a região destinada à nova cidade goiana. O processo modernizador desta cidade, cujo fenômeno indutor foi a penetração dos trilhos da Estrada de Ferro Goiás, nas proximidades do Porto de Roncador (ver fig.2), e, posteriormente nos arredores da pequena estação ferroviária, lentamente edifica-se. Esta que surgiria planejada e viria a atender interesses diversos do capital. O gérmen criador e desenvolvimentista chega ao local das terras doadas onde se daria início a Pires do Rio.



Figura 2 – Traçado antigo da Estrada de Ferro Goiás. Fonte: Borges (1990, p. 111).

A Estrada de Ferro Goiás foi o primeiro meio de transporte moderno a instalar-se em Goiás, permitindo conexão com o centro dinâmico do país. “a ferrovia acelerou as mudanças socioeconômicas e políticas em Goiás, a partir de 1915, os impostos arrecadados sobre as exportações de mercadorias via ferroviária passaram a se constituir uma das principais fontes de divisas do erário estadual (...) a ferrovia despertava Goiás de séculos de isolamento*”.

A seguir, abordar-se-á com mais detalhes alguns destes motivos, e apresentar-se-á como se deu o processo modernizador do território goiano, tomando como referência empírica, o surgimento e desenvolvimento da cidade de Pires do Rio. Esta cidade teve seu processo desenvolvimentista e modernizador através da estrada de Ferro Goiás.

A territorialização ferroviária e a modernização do território: Pires do Rio um nó da trama

Sabe-se que o estado de Goiás teve seu desenvolvimento a partir do período aurífero com a criação de vilas de pouca duração, algumas perduram até hoje como é o caso de Pirenópolis e Cidade de Goiás. Por meio da vinda dos bandeirantes, os primeiros exploradores e colonizadores do estado, que trouxeram à região central as transformações inaugurais que marcaram a ocupação deste território.

Após o declínio da exploração do ouro, descobriu-se no estado de Goiás, grande potencial para agricultura e criação de gado. Grande quantidade do que era produzido aqui atenderia os estados da região Sudeste do país. O que ocasionou um tardio egresso do Estado de Goiás do mercado nacional. Somente na segunda metade do século XIX essa realidade começou a se modificar. Foi neste período que o estado de Goiás passou a constituir e contribuir de forma mais significativa junto à economia nacional. Como tantos outros estados que não se destacavam nacionalmente, o estado goiano passou anos desta forma. Conforme destaca Borges (2000, p. 26):

[...] na segunda metade do séc. XIX, quando o Estado de Goiás passa a constituir parte integrante do anel exterior da economia primário-exportadora

* BORGES, Barsanulfo Gomides. *Goiás: modernização e crise*, p. 80-81. *Tese de Doutorado*, p. 150. (Mimeo).

como região produtora de gado de corte para o mercado do Sudeste, inserindo-se na divisão do trabalho agrícola nacional.

Concomitante a este salto econômico dado por Goiás, a estrada de ferro chega ao estado trazendo em seus trilhos modernidade e alçando novos desafios a população goiana. Como foi o caso de inúmeras cidades da região Centro-Oeste, especificamente no estado de Goiás, daremos destaque para a cidade de Pires do Rio, como um nó desta trama modernizante advinda a partir da territorialização dos trilhos da Estrada de Ferro Goiás, que faz “nascer” Pires do Rio. Cidade goiana edificada às margens de uma ponte no rio Corumbá e uma estação ferroviária nas primeiras décadas do século XX, Pires do Rio surge “planejada” para atender aos interesses advindos do capitalismo promotor da modernização e desenvolvimento econômico no cerrado. Atualmente, consta no último levantamento de 2015 uma população estimada de 30.930 habitantes e densidade territorial de 1.703 361 km² segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Pires do Rio foi fundada em 1922, recebendo o nome de batismo numa tarde chuvosa pelo engenheiro da Estrada de Ferro Goiás Balduino Ernesto de Almeida que, na ocasião, homenageava o ministro da Viação, José Pires do Rio. Há quem diga que a cidade foi inicialmente fundada pelo coronel Lino Teixeira Sampaio, doador das terras onde se instituiu a estação ferroviária as margens do rio Corumbá após a construção da ponte Epitácio Pessoa. É de conhecimento comum que as duas versões possuem seus defensores ferrenhos; sendo assim, quando se falar sobre a história da cidade de Pires do Rio, não se pode abster de nenhuma delas. Iniciaremos com a versão do coronel Lino Teixeira Sampaio que, para alguns, foi de fato o “herói” fundador da cidade, levando desenvolvimento à região Sudeste do estado. Foi por meio da doação de quatro alqueires de terras com fontes de água que o coronel Lino ditou o local onde as primeiras edificações deveriam ser construídas, estas foram testemunhadas na escritura de doação. Segundo o pesquisador Siqueira (2006, p. 151): “Dividir o terreno doado em pequenos lotes para que seja dado início à edificação de uma pequena Cidade, (...) arrendar os lotes e aplicar as rendas em melhoramentos da futura Cidade e, na edificação de um Grupo Escolar”.

Nota-se que a evidente “bondade” do coronel não se remetia apenas à população; percebia-se a preocupação com um início modificador urbanístico que viria

logo juntamente com a planta estrutural onde se estabeleceria a cidade. Dando sequência às versões de fundação de Pires do Rio, o engenheiro Balduino Ernesto de Almeida, Diretor da Estrada de Ferro Goiás, trouxe os primeiros trilhos para o Estado de Goiás. No caso de Pires do Rio, Balduino estava por conta de estabelecer as condições favoráveis para as instalações das estações e construção das estradas de ferro. Nesta ocasião, o engenheiro comandava todos os trâmites para que esse projeto se concretizasse. Por ordem e mando dele, o engenheiro Álvaro Pacca deslocou-se até Santa Cruz para realizar a negociação de doação das terras para atender a ferrovia. Segundo Nogueira (s/d, p. 64):

Lino Teixeira Sampaio, fazendeiro do município de Santa Cruz, cujas terras ocupavam grande frente às margens dos trilhos, foi convencido a doar uma área maior de terras. Doou, assim, quatro alqueires de cerrado, conforme escritura lavrada em 5 de julho de 1922. Sobre essa área um engenheiro da ferrovia, Álvaro Pacca, que não era evidentemente arquiteto, realizou o projeto urbano.

Álvaro Pacca cumprira com louvor a tarefa a ele designada, conseguindo a doação das terras e o compromisso de executar a planta da cidade. Posteriormente a este momento, Álvaro desenhou toda a planta, mas antes que ele edificasse algum destes, a população que vinha de Roncador invadiu grande parte da cidade e ali se estabeleceram. Segundo relatos da época o coronel Lino tomou conhecimento dos fatos e resolveu cobrar da Estrada de Ferro Goiás na figura do engenheiro Balduino o valor das terras doado, pois entendeu que tivera sido enganado. Fato é que a partir de então se iniciou as duas versões e certa “rusga” sobre a história de doação e posse da fazenda Brejo local de início desta cidade.

A planta inicial de Pires do Rio apresenta a Rua do Fogo como sendo a primeira a ser construída, dando margem a outras que viriam posteriormente. A Rua do Fogo tem enorme importância para a cidade, pois nela ocorreu todo o processo social e urbano. Ali existia a vida boêmia com seus prostíbulos frequentados em grande maioria pelos trabalhadores que construíam a linha férrea na cidade. Em planta realizada pelo engenheiro Álvaro Pacca pode se notar como era o núcleo da cidade (ver fig. 3). Nota-se que havia três avenidas principais que culminavam defronte a Estação ferroviária. Traços típicos do auge da modernização que eram as cidades planejadas, com ruas um pouco mais largas e definidas. Os bairros eram dispostos de forma organizada numa

geometria perfeita, onde tudo se encaixava com a finalidade de permitir o fácil acesso dos carros de bois, charretes, cavalos e outros meios de transporte da época.

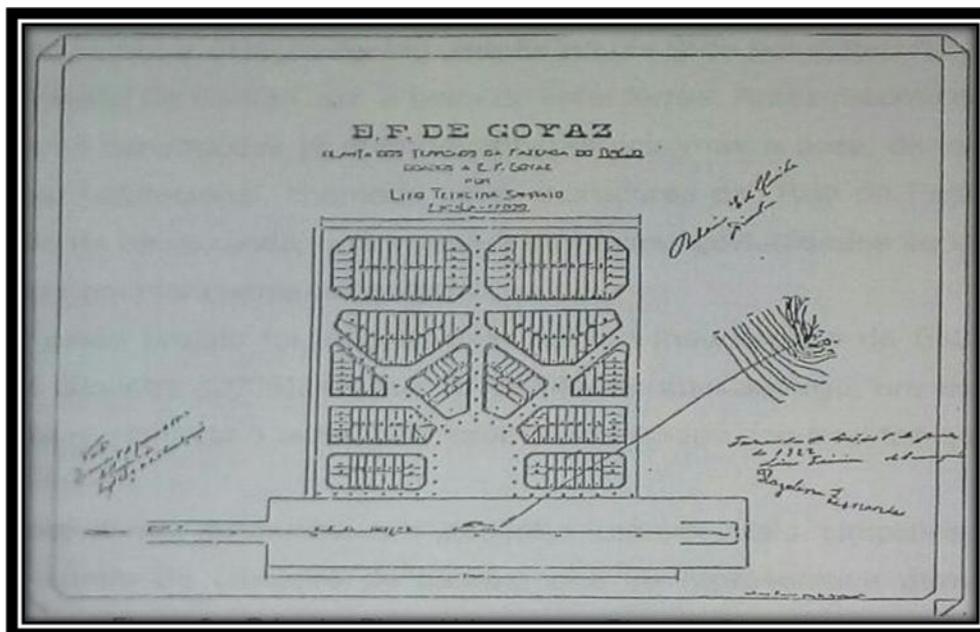


Figura 3 – Planta de Pires do Rio no ano de 1922. Fonte: Ferreira (1999, p. 187).

A cidade de Pires do Rio, como se nota na primeira planta da cidade, foi projetada com ruas largas que se deparavam frente à estação ferroviária, local de encontro, de trocas, de comércio, da vida social que se tornara urbanizada. Antes mesmo que tal obra se concluísse a população havia invadido o espaço e se organizando como conviesse sendo relatado por Santos (2011, p. 27):

Antes mesmo de a obra ser concluída, novas construções já eram levantadas próximas a área, dando origem ao primeiro núcleo habitacional, chamado pelos moradores de “Rua do Fogo”. Abrigava uma população de baixa renda, que a espera de novas oportunidades se instalaram na região sem nenhum planejamento territorial. A partir de 1923, já era colocado em prática no solo piresino o novo desenho, inicialmente foi limitado a apenas alguns quarteirões, formando o chamado “Centro Urbano”. Neste, foi implantado algumas quadras, 12 ruas e uma avenida, ainda sem nomes e a praça central, situada estrategicamente no nível mais alto do terreno, servindo de ponto de partida para o restante da malha.

Devido a estas alterações proporcionadas pela população que não tinha onde se instalar, diversas alterações tiveram que ser realizadas na primeira planta planejada para a cidade. Após a resolução de como se desfecharia essa situação de momento, novos

meios geradores de economia para Pires do Rio se iniciaram. A ferrovia chegou à cidade trazendo modernização, alavancamento econômico, transformações culturais entre outros aspectos de relevância. Contribuiu de forma ímpar para que Pires se tornasse grande rota de escoamento, entrada de mercadorias, no estado de Goiás.

Já no ano de 1925, a cidade já estabelecida se apresentava desenvolvida a ponto de receber cada vez mais imigrantes com esperança de vida nova. Devido à divulgação sobre a nova cidade surgida em meio ao cerrado, diversas pessoas, tanto brasileiras como estrangeiras, se estabeleceram em Pires do Rio. Manoel Cavalcanti Nogueira, que teve papel fundamental na construção da cidade, relatou em carta as novidades após a edificação e inauguração da cidade, aponta alguns estabelecimentos instalados na cidade, estes, que foram um dos primeiros tipos de comércio no centro urbano que surgia.

Nota-se que estes estabelecimentos comerciais são apresentados na carta como sendo algo inovador, proporcionando entusiasmo, e até motivador de alegria aos habitantes. Segundo aborda Nogueira (1977, p. 56):

O nosso Pires já é quase prato: temos serraria, charqueada, curtume, fábrica de banha e máquina de arroz. Temos 4 farmácias e uns 30 negociantes. Temos 2 salões de bilhar, uma confeitaria, enfim, graças ao bom Deus, estamos numa ponta única.

Pires do Rio contava apenas com dois anos de sua fundação e batismo quando esta carta foi escrita. Nota-se o rápido desenvolvimento que chegou à cidade em forma de comércio e pequenas indústrias. Devido também à boa posição geográfica da cidade, com terras férteis, amplas e pastagens propícias, deu-se início a criação de gado. Com isso, alguns dos primeiros comerciantes mudaram sua fonte de renda, partindo para a criação e comércio de gado. Essa mudança de ramo origina o surgimento e novas indústrias, que eram, de certa forma, limitadas em expansão devido à falta de eletricidade. Nogueira (1977, p. 59):

Antônio Galassi, italiano, montou uma charqueada, que pouco depois se transferiu à família Amaral, de origem gaúcha, experiente no ramo. Em janeiro de 1925 Manoel Cavalcanti Nogueira instalou máquina de beneficiamento de arroz, cujas edificações se ergueram com trabalho de Antônio Lisboa, José Dib Skaf, hoje grande industrial de laticínios, passou a operar uma serraria. No mesmo ano se instalaram padarias, curtume e outros

pequenos centros de produção, todos limitados pela inexistência de serviço público de eletricidade.

Parte do desenvolvimento foi prejudicada devido à falta de eletricidade na cidade, mas nada que abortasse os planos de migrantes e imigrantes que ali diariamente chegavam.

Aspectos da vida moderna em Pires do Rio

Por se encontrarem dispostos ao lado da estação, alguns moradores da então primeira rua chamada de *Rua do Fogo*^{*}, iniciaram o transporte de mercadorias, descarga, transbordo carga das bagagens de passageiros por meio de carroças. Esta atividade econômica era de grande relevância e importância, pois na cidade ainda em construção não havia mão de obra que realizasse esta função. Observa-se nos relatos de Neto (s/d, p. 42) que:

O movimento de carga e descarga dos trens fez nascer na cidade nova fonte de economia, por exemplo, os carroceiros que operavam diariamente na frente da Estação da Ferrovia Goyaz, transportando mercadorias que chegavam nos trens e faziam entregas aos proprietários no comércio. As carroças com rodas de pau, os raios de madeira, puxadas por um só animal. Esses veículos se incorporaram à imagem da cidade em constante vai e vem.

Esse primeiro tipo de transporte deu abertura para que outras fontes geradoras de renda para cidade se estabelecessem ao longo da Rua do Fogo que margeava a estação, promovendo, assim, o desenvolvimento econômico da cidade. A economia, até aquele momento, se baseava no sistema rural de subsistência, alterando-se a partir da chegada da estrada de ferro com estas novas atividades de comércio. Entretanto, a estrada veio como um agente transformador permitindo a abertura para pecuária extensiva e possibilidade de exportar para estados da região Sudeste seu excedente. Como é apresentado por Ferreira (1999, p. 111):

A pecuária extensiva e a produção rizícola locais, somadas à produção das regiões vizinhas situadas à margem direita do Corumbá, converteram Pires

* Rua do Fogo segundo Neto (s/d) aparece como área de prostituição, em algumas versões aparece como local de pouso dos tropeiros.

do Rio num grande entreposto de gado e principalmente arroz. Era uma economia transformando-se de necessária à subsistência a excedente exportável. A colocação dessa produção no mercado fez surgir as casas de beneficiamentos, processamento e comercialização dessa produção, todas ligadas à via transportadora. O desenvolvimento da estrutura urbana e da sociedade fez-se então através desse novo eixo da economia, voltada e dependente das atividades concernentes à vida urbana.

Este fato auxiliou o desenvolvimento econômico da cidade de Pires do Rio. Com isso, diversos pontos de comércio surgiram espalhados pela cidade, não fixando um local específico, farmácias, lojas de tecidos, móveis, restaurantes, pousadas foram se erguendo no então arraial. As edificações tanto para comércio quanto para moradia que vieram a ser construídas neste período, seguiam o estilo arquitetônico de Art Déco. Estilo este marcado principalmente por valorizar as linhas geométricas e verticais o mesmo vigora atualmente nos centros urbanos de cidade como Goiânia, Araguari, Pires do Rio, entre outros.

Em 1927, a população piresina tomou o conhecimento de seu primeiro jornal de circulação chamado de “O Pires do Rio”, onde as pessoas se mantinham informadas acerca do que se passava na cidade e no país. No ano de 1924, o até então arraial foi elevado à categoria de distrito e, somente no ano de 1930, teve sua afirmação e constituição como município. Segundo Neto (s/d, p. 60):

Em 4 de julho de 1930, a Lei Estadual nº 903 cria o Município de Pires do Rio. Em 20 de Agosto de 1930, o Decreto Estadual nº 10.895, nomeia Dr. Josino da Gama Filgueiras Lima, para Intendente Municipal, e os Conselheiros: Francisco Accioli Martins Soares, Domingos Sávio, Cel. João Rincon, Elias Helou, Antônio Nicolau de Paiva, Armando Miranda Storni e Armindo Teixeira França.

A partir de então, novas atrações adentraram no recém-constituído município de Pires do Rio. As escolas públicas, que eram geridas pela igreja católica, não se deram concomitantemente à fundação da cidade devido às terras doadas não serem em homenagem a “santos”, o que fez com que a igreja menosprezasse o recém-criado município. Somente com o empenho e esforço de moradores, priorizando a permanências de seus jovens naquela região, que, em 1932, a primeira escola pública teve seu início. Como aborda Ferreira (1999, p. 118):

O ensino público, apesar da reivindicação de Lino desde a doação de terras à Estrada, não ocorreu na cidade de imediato, ficando administrado pelas

pequenas escolas particulares de pessoas dedicadas ao ofício. Somente em 1932 foram criados o Grupo Escolar Martins Borges³² para o ensino primário, e a Escola Normal Joaquim Bonifácio, para normalistas, em prédios alugados pela prefeitura, na gestão de Joaquim Câmara Filho.

Com este advento educacional para a cidade de Pires, outras formas sociais adentraram a cidade. Em ocasião do final da década de 30, houve a chegada do cinema em Pires do Rio o Cine Goiaz, no final dos anos trinta, e estreou com os filmes em cartaz “Emílio Zola”, “Jezebel” e “Princesa da Selva”. Filmes que mexiam com o imaginário das pessoas promovendo cultura e lazer aos moradores e na vida social da população piresina, com novos hábitos e costumes eram projetados através dos filmes.

A população composta por migrantes e nativos da região Sudeste do estado, começa a conhecer além da realidade por eles ali presenciadas. Novos costumes no modo de vestir, pensar, falar, agir se desenvolveram, o antigo arraial, depois distrito e agora município se tornara, de fato, urbano.

Já na década de 1930, a cidade se apresentava totalmente estruturada, urbanizada e moderna. Segundo relatos da época, na fala de Nogueira (1977, p. 101):

Já então Pires do Rio se havia transformado em grande afirmação goiana, símbolo, de novo modelo para núcleos urbanos, pelo traçado, com ruas muito amplas para conceitos do tempo, todas retilíneas e regulares, pelo estilo e vida adotado pela população em que se aliavam, no esforço produtivo, a lavoura, o comércio e a indústria. Vivendo os últimos instantes da explosão que caracterizara seu progresso na fase inicial, Pires do Rio se transformara numa das maiores grandezas de nossa realidade sócio-econômica. Deixara para trás muitas de suas centenárias irmãs do Estado.

A cidade se destacara e recebera enorme contingente de pessoas trazidas, pela ferrovia, de outros estados, cidades e países com o intuito de melhoria de vida. Há relatos de que os primeiros migrantes além-nativos da região da fazenda Brejo foram os baianos e árabes que inicialmente se instalaram promovendo o início da miscigenação de culturas. No núcleo urbano e central da cidade, no ano de 1940, percebe-se o quanto a cidade já havia crescido desde sua fundação.

Na (fig. 4), que representa a planta da cidade de Pires do Rio em 1940, pode-se perceber o quanto a cidade se modificou após a chegada da linha férrea. Seu crescimento e expansão não se prenderam somente à estação de ferro, onde foi seu início. A cidade que se originara no meio do Cerrado, a partir de uma ponte, que era estruturada segundo a tendência a engenharia e arquitetura da época. As ruas eram

dispostas como tabuleiro de xadrez, com casas de faixa, seguindo o estilo Art Decó – sinal de elegância e luxo europeu. Ambos são traços presentes em algumas faixadas na cidade de Pires do Rio até os dias atuais.

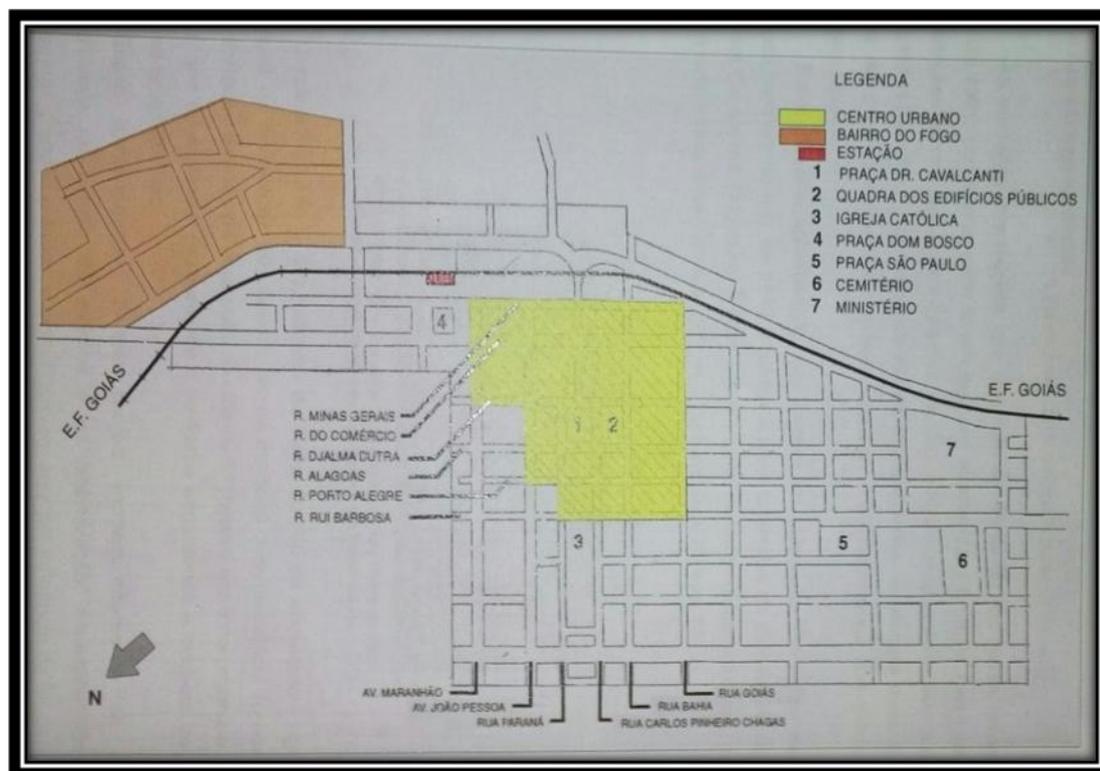


Figura 4 – Planta de Pires do Rio 1940. Fonte: Ferreira (1999, p. 180).

Porém, passados estes primeiros momentos de êxtase na criação da cidade, os problemas começaram a aparecer: onde a cidade teve sua origem ela teria seu fim. A estagnação da ferrovia que até a década de trinta funcionava perfeitamente, cumprindo pontualmente os horários das locomotivas, valores nos preços dos fretes, houve em determinado momento a ruptura deste elo. Outro fator que levou a decadência, foi a demora no desenvolvimento do sistema de energia local que somente em 1934 foi implantado. Essa demora, de certa forma, prejudicou a expansão das fábricas e indústrias que ali já existiam, causando uma estagnação, rompimento, acomodação no processo de modernização da cidade.

Perpassados estes entraves na história de Pires, pode-se perceber na (fig. 5) a atual mancha urbana da cidade de Pires do Rio o crescimento significativo que teve ao

longo destes 76 anos. Os locais que se prendiam apenas em volta da estação se expandiram e recriaram o ambiente e paisagem atípicos para o período de sua criação.

Atualmente, a cidade de Pires do Rio contribui significativamente para a economia de Goiás com suas agroindústrias, que geram empregos e distribuem nacional e internacionalmente sua produção. Como todo centro urbano médio, há seus problemas do cotidiano, mas nota-se a viva história da criação desta tão importante cidade goiana.

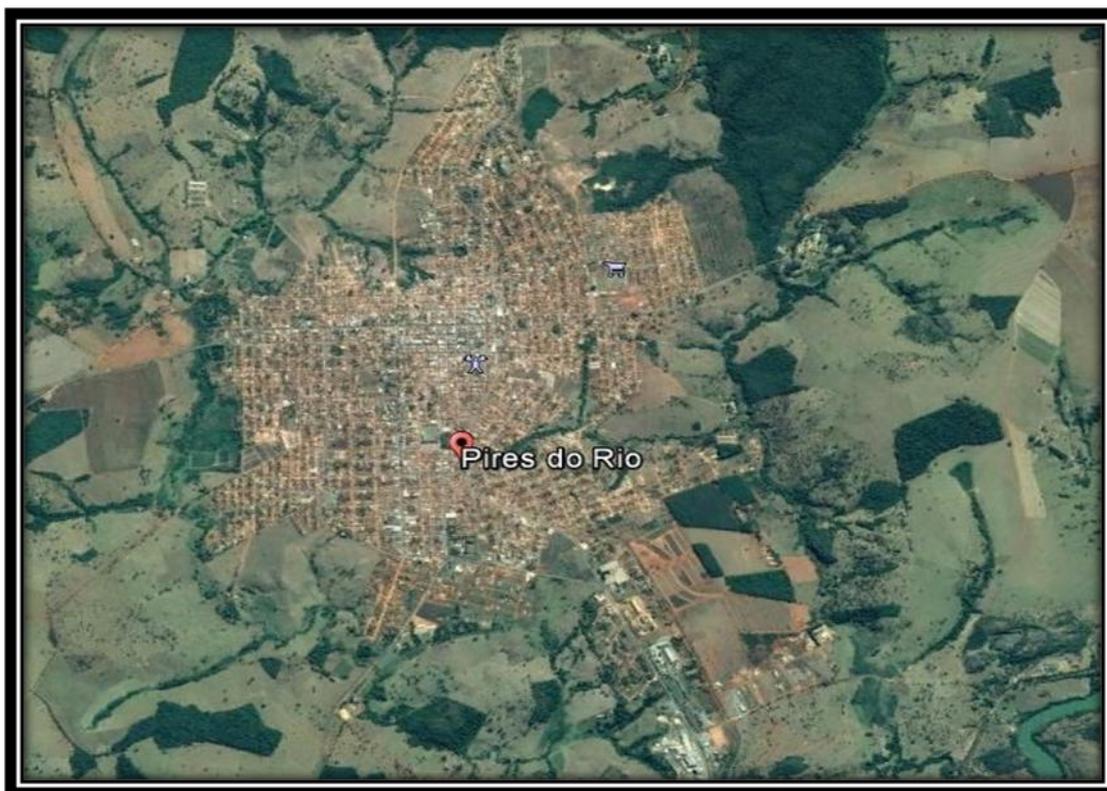


Figura 5 – Mancha urbana atual da cidade de Pires do Rio. Fonte: Google Earth (acesso em: set. 2016).

Na região central desta cidade, há o obelisco da *discórdia* devido a rusga existente a respeito dos fundadores de Pires, na linha férrea que serpenteia e corta a cidade de ponta-a-ponta pela antiga ponte sobre o Rio Corumbá. A cidade cresceu, desenvolveu, modernizou, não apenas a cidade de Pires do Rio, mas também todo o estado de Goiás. Graças aos benefícios trazidos pelo trem de ferro, este meio de transporte possibilitou a modernização do território, tornando-o um tornando espaço habitável com redes estabelecidas, estradas traçadas, cultura transformadora e libertadora: todos são agentes essenciais e fundamentais no processo modernizante.

Considerações Finais

O que se considera e apresenta do resultado que obtivemos no decorrer desta pesquisa, é que, o processo modernizante e modernizador da cidade de Pires do Rio originaram-se por meio da estrada de ferro. O gérmen do desenvolvimento nascido na Europa esteve em grande parte da criação desta cidade ligado a estrada de ferro e criação da primeira locomotiva a vapor. Isto foi um marco divisor de águas na história da humanidade. Este processo modernizador desenvolvimentista expandiu mundo adentro transformando realidades urbanas, sociais, territoriais, paisagísticas, econômicas.

Neste contexto, foi impulsionado ao Brasil receber e permitir a entrada dos trilhos em seu território. Para a região central do país, aqui representado na cidade de Pires do Rio, foi por meio das ferrovias Mogiana e Estrada de Ferro Goiás que foi possível o desenvolvimento social e urbano desta cidade pelo engajamento do engenheiro Balduino e do visionário coronel Lino Sampaio. Ambos limitados por suas particularidades e fazendo uso de suas possibilidades, foram os propulsores desta nova cidade, que emergiu em meio ao Cerrado. Mediante isso, é necessário reconhecer a importância da preservação da memória física da história da cidade de Pires do Rio, porém, os administradores da cidade parecem não se importar e dar a devida atenção aos monumentos que testemunham o processo modernizante da cidade. É necessário para divulgação tanto de seu processo modernizador quanto de formação que haja uma política de proteção, preservação e manutenção destes marcos. Deve-se preservar para o futuro a memória viva e história recente sobre a modernização desta cidade tão economicamente importante para o Estado de Goiás.

Referências

BARBOSA, F. M. T. **Ferrovias e Organização do espaço urbano em Araguari-MG (1986-1978)**. Niterói: (Dissertação de Mestrado) UFF, 2008.

BERMAN, M. **Tudo que é sólido desmancha no ar: uma aventura pela modernidade**. Tradução: Carlos Felipe Moisés. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.

BORGES, B. G. **Goiás nos quadros da economia nacional: 1930- 1960**. Goiânia: Ed. Da UFG, 2000.

BORGES, B. G. **O despertar dos dormentes: estudo sobre a Estrada de Ferro Goiás e seu papel nas transformações das estruturas regionais 1909-1922**. Goiânia: Cegal. 1990.

BORGES, B. G. **Goiás: modernização e crise (1920-1960)**. Tese de Doutorado, 150p. (Mimeo).

CASTILHO, D. **Estado e rede de transportes em Goiás-Brasil (1889-1950)**. XII Colóquio de Geocrítica. Bogotá, 2012.

CHAUL, N. F. **Caminhos de Goiás: Da construção da decadência aos limites da modernidade**. Goiânia, Ed. da UFG, 1997.

FERREIRA, A. M. **Urbanização e arquitetura na região da Estrada de Ferro Goiás – E. F. Goiás: Cidade de Pires do Rio: um exemplar em estudo**. 1999. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 1999.

HOBBSBAWM, E. J. **A era do capital, 1848-1857**. Tradução: Luciano Costa Neto. São Paulo: Paz e Terra. 2010.

NETO, A. T. Os Caminhos de Ontem e Hoje em Direção a Goiás-Tocantins. **Boletim Goiano de Geografia**, v. 21, n. 1, p. 51-68, Janeiro-Julho/2001.

NETO. J. A. **Fundação e emancipação de Pires do Rio (1921-1931): 10 anos de História**. S/d.

NOGUEIRA, W. C. **Pires do Rio marco na história de Goiás**. Goiânia: Editora Roriz Gráfica, 1977.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. Tradução: Maria Cecília França. São Paulo: Ática, 1993

RODRIGUEZ, H. S. Dossiê Ferrovias: a importância da estrada de ferro para o Estado de Goiás. **Revista UFG**, Goiânia, Ano XIII, n. 11, Dezembro/2011.

SANTOS, M. L. **Centro Cultural e Lazer de Pires do Rio: Requalificação da Área da Antiga Estação Ferroviária.** 2011. Monografia (Graduação) – Universidade Paulista, Goiânia, 2011.

SANTOS, M; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI.** 9. ed. Rio de Janeiro: Record, 2006.

SIQUEIRA, J. **Um contrato singular e outros ensaios de História de Goiás.** Goiânia: Kelps, 2006.

Sobre a autora

Juliane Carla Silva

Graduada em Geografia pela Universidade Federal de Goiás (UFG) e cursando Especialização em Diversidades Goianas na Universidade Estadual de Goiás (UEG), campus Pires do Rio.

Sobre a autora

Fábio de Macedo Tristão Barbosa

Professor Titular da Universidade Estadual de Goiás (UEG), campus Pires do Rio, Doutor em Geografia pela Universidade de São Paulo (USP) e Mestre em Geografia pela Universidade Federal Fluminense (UFF).

Artigo Recebido em Agosto de 2017.

Artigo aceito para publicação em Outubro de 2017.