

A ESTRADA DE FERRO GOIÁS E SUA INFLUÊNCIA NO SURGIMENTO DE CIDADES E NA ECONOMIA REGIONAL DO SUDESTE GOIANO

The Goiás Railroad and its influence on the emergence of cities and the regional economy of Southeast of Goiás

Romário Euzébio de Jesus
Universidade Federal de Goiás (UFG)
romario1euzebio@gmail.com

Resumo

Em meados do século XIX, foi construída a primeira ferrovia no Brasil. A partir de então, importantes mudanças aconteceram. O transporte ferroviário chega ao estado de Goiás no início do século XX, proporcionando importantes mudanças territoriais. Além da integração com o Sudeste brasileiro, houve aumento da população e da produção agropecuária. Este estudo foi desenvolvido com o objetivo de analisar a formação dessa ferrovia e compreender sua influência no processo de dinamização da produção agropastoril do Sudeste goiano. Os procedimentos metodológicos basearam-se em pesquisa bibliográfica, análise documental, realização de trabalho de campo, mapeamento e levantamento de dados secundários em órgãos oficiais — a exemplo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT) —, em relatórios da EFG e na revista A Informação Goyana. Os resultados demonstraram que o crescimento econômico promovido pela construção da ferrovia, traduzido especialmente pelo aumento na produção de arroz, café e gado bovino, foi acompanhado pelo surgimento de cidades e pelo processo de urbanização, o que evidencia a importância dos trilhos tanto para a formação do território goiano como pela sua integração com a economia nacional.

Palavras-chave: Território. Redes. Estrada de Ferro Goiás. Integração.

Abstract: In the middle of the 19th century, it was built the Brazilian first railroad. From then on, major changes took place. Rail transport arrives in the state of Goiás at the beginning of the 20th century, providing important territorial changes. Besides the integration with Brazil Southeast region, there was an increase in population and agricultural production. This study was developed with the objective of analyzing this railway shaping and understanding its influence in the process of dynamization of agropastoral production in the Southeast of Goiás. The methodological procedures were based on bibliographic research, document analysis, field work, mapping and survey of secondary data in official bodies - such as the Brazilian Institute of Geography and Statistics (IBGE) and the Land Transport National Agency (ANTT) - in EFG reports and in the A Informação Goyana magazine. The results showed that the economic growth

promoted by the construction of the railroad, translated especially by the increase in rice, coffee and cattle production, was accompanied by the emergence of cities and the urbanization process, which shows the importance of the rails both for the formation of Goiás territory and its integration with the national economy.

Keywords: Territory. Networks. Goiás Railroad. Integration.

Introdução

A construção dos trilhos no Brasil permitiu o desenvolvimento e a expansão das fronteiras econômicas nesse país, conseqüentemente chegando aos sertões e, assim, possibilitando o aumento dos fluxos, o escoamento da produção agrícola de estados como Goiás, e a integração desse território ao Sudeste brasileiro. A partir do século XIX, com a emergência e expansão do capitalismo pelo Brasil, houve a demanda por um modelo de transporte que ampliasse a logística e poupasse tempo e espaço à dispersão de mercadorias, produtos e pessoas. Nesse contexto, Borges (1990) assegura que a ferrovia foi um dos principais agentes que permitiram a consolidação desse modelo econômico, visto que a Inglaterra, em plena revolução industrial, beneficiou-se do sistema e ajudou a difundir tecnologia e matéria-prima para o mundo. O Brasil foi um dos países onde se verificou a utilização do sistema ferroviário para o seu processo de modernização.

As ferrovias chegaram ao Centro-Oeste brasileiro principalmente devido ao crescimento da fronteira agrícola e à necessidade de expansão, com a principal intenção de aumentar a exportação e a produção do país. Goiás foi beneficiado pelos vagões só no início do século XX, em 1909, com a chegada da Estrada de Ferro Goiás – EFG. Essa ferrovia trouxe muitos benefícios ao estado, que até então era desprovido de um transporte que o interligasse com outras regiões, o que impactou no processo de povoamento e na economia regional.

A partir dessas premissas, o objetivo central deste trabalho é analisar a formação dessa importante ferrovia e compreender a sua influência no processo de urbanização e dinamização da produção do Sudeste goiano. Os procedimentos metodológicos foram fundamentados em pesquisa bibliográfica por meio de levantamento de livros, artigos, teses e dissertações sobre redes de transportes e sobre a Estrada de Ferro Goiás; análise documental e levantamento de dados secundários em órgãos oficiais — a exemplo do

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) —, em relatório da Estrada de Ferro Goiás e na revista *A Informação Goyana*; realização de trabalho de campo e mapeamento das cidades.

A pesquisa demonstrou que a Estrada de Ferro Goiás foi um importante elemento técnico responsável pelo aumento da produção, com destaque para o arroz e para a pecuária, e pelo crescimento populacional, principalmente no Sudeste do estado, região servida diretamente pela EFG. Esse crescimento também refletiu no surgimento de alguns núcleos urbanos e cidades, evidenciando a importância dos trilhos para a formação do território goiano e sua integração com a economia nacional.

Redes e sua importância à produção do território

Diferentes lugares da superfície da terra estão interligados por meio das redes técnicas, que são a base das comunicações e dos transportes. Elas ultrapassam as fronteiras, diminuem as distâncias e transformam os hábitos culturais em todo o planeta. No mundo contemporâneo, os fluxos ou redes rebelam os meios de transporte e de comunicação, intensificam o comércio internacional e ampliam a velocidade das informações, o que causa as interações entre culturas, povos, cidades e países.

O conceito de redes há muito é utilizado, porém com outras finalidades, pois as redes técnicas surgiram no período da revolução industrial; anteriormente, o termo denotava outros sentidos. De acordo com Dias (2007, p. 14), “A palavra rede provém do latim *ratis* e aparece no século XVII para designar o conjunto de fios entrelaçados, linhas e nós”. O significado não é diferente nos principais dicionários. “A principal definição dos dicionários de maior circulação na língua portuguesa também assume o mesmo sentido: ‘entrelaçado de fios, cordas, cordéis, arames, etc., com aberturas regulares, fixadas por malhas, formando uma espécie de tecido’” (COELHO NETO, 2013, p. 22). Dias (2007) afirma que as redes antes eram vistas por outros autores como referência ao organismo. Nesse sentido, eram usadas como um conceito menos complexo. À medida que as técnicas foram evoluindo, surgiram novas invenções e complexidades no mundo — em todos os sentidos, sociais, científicos e tecnológicos —

e começou-se a ampliar a visão sobre o termo “redes”, este passou a ser mais utilizado, e por muitos “olhares”. Segundo Coelho Neto (2013, p. 22),

Desse modo, as redes foram acionadas para explicar o funcionamento do cérebro e da circulação sanguínea no corpo humano, a articulação das infraestruturas de circulação no território, a dinâmica das bacias hidrográficas, as relações funcionais entre as cidades, os grandes sistemas técnicos de energia, transportes e comunicação, a operação mundializada das redes financeiras, os circuitos espaciais de produção flexível das grandes corporações, a articulação dos movimentos sociais na sociedade globalizada, ou seja, quase uma inumerável manifestação de fenômenos técnicos, sociais políticos, econômicos, naturais e espaciais (sem advogar uma dissociabilidade dessas dimensões).

Ao referir-se a redes, é necessário um recorte epistemológico para que haja uma melhor compreensão do sentido que se deseja empregar a palavra. A intenção aqui é debater as redes técnicas e sua importância à produção do território. O conceito de redes vem de um longo debate, acrescentou-se a ele ainda as redes de comunicação, circulação e de tecnologia. Mas essa não é a mesma que técnica, visto que ela envolve ciência e desenvolvimento. A técnica está relacionada à práxis. Nas palavras de Silveira (2013, p.2),

Muitas vezes as noções de “técnica” e “tecnologia” têm sido utilizadas para designar o mesmo significado. Todavia, entendemos que enquanto a técnica explicita regras do modo de ação prática do como fazer, a tecnologia representa uma espécie de teorização das técnicas, no sentido de constituir um procedimento lógico que possibilita compreender a ordem e a racionalidade presente em uma ou na articulação de mais técnicas.

Mais adiante, o autor afirma que:

As técnicas expressam, por meio dos objetos técnicos, seu conteúdo histórico, e em cada momento de sua existência, da sua criação à sua instalação e operação, revelam a combinação, em cada lugar, das condições políticas econômicas, sociais, culturais e geográficas que permitem seu aproveitamento. Um desses objetos técnicos é a rede. (SILVEIRA, 2013, p. 2)

As redes já fazem parte de um debate antigo, mas a técnica chega junto com o avanço das tecnologias, então as redes e as técnicas evoluem juntas, de acordo com a demanda da humanidade. Segundo Dias (2000), a história das redes técnicas caminha junto com as inovações tecnológicas, ou seja, de acordo com as demandas de alguns locais em diferentes momentos históricos, a exemplo das redes de transporte como as

ferrovias, as redes de comunicação, como a telegrafia, a telefonia e a teleinformática e outros tipos de redes, como a de energia elétrica.

Santos (2009, p. 269) também destaca a técnica como um agente impulsionador para o desenvolvimento das redes, “Graças aos progressos técnicos e às formas atuais de realização da vida econômica, cada vez mais as redes são globais: redes produtivas, de comércio, de transporte, de informação”. Podemos ver que o progresso técnico é fundamental para evolução e disseminação das redes técnicas.

Nesse aspecto, o debate gira em torno das redes materiais e imateriais. De acordo com Raffestin (1993), as materiais são as redes de circulação que permitem o fluxo de objetos, mercadorias, pessoas no território, enquanto as imateriais são as redes de comunicação, que não são “palpáveis”, mas são fundamentais em um mundo globalizado, a exemplo da internet e do telefone.

Até o século XIX, os meios de transporte e informação caminhavam juntos. Entretanto, com o avanço da tecnologia, houve uma dissociação entre circulação e informação, na medida em que a informação passou a ser transferida instantaneamente através das tecnologias informacionais. Segundo Raffestin (1993), o ideal para o poder é ver sem ser visto — e isso as tecnologias informacionais fazem muito bem —, já as redes de circulação são a imagem do poder.

Segundo Dias (2007, p. 23), “Nem local, nem global, a rede conecta diferentes pontos ou lugares mais ou menos distantes e permite hoje a ampliação da escala da ação humana até a dimensão global”. As redes impactam todas as escalas, porém de diferentes maneiras.

Ainda de acordo com Dias (2000, p. 23), “A rede representa um dos recortes espaciais possíveis para compreender a organização do espaço contemporâneo”. As redes estão atreladas à modernidade, pois, além de integrar, elas permitem ampliar a modernização aos territórios. Conforme assinala Castilho (2016), a modernização é um processo territorial. Com isso, pode-se concluir que a rede é um componente que permite um território se modernizar, haja vista que viabiliza circulação, aumento dos fluxos e crescimento econômico; por essa razão, as redes servem como meios estratégicos de expansão da modernização, pois elas induzem uma fluidez e funcionalidade maior aos territórios. Em outras palavras, “A rede aparece como

instrumento que viabiliza exatamente essas duas estratégias: circular e comunicar” (DIAS, 2000, p. 147).

É importante salientar, contudo, que as redes técnicas podem incluir e excluir territórios. Como nos lembra Santos (2009, p. 278), “As redes são, pois, ao mesmo tempo, concentradoras e dispersoras, condutoras de forças centrípetas e de forças centrífugas. É comum, aliás, que a mesma matriz funcione em duplo sentido”. Por esse motivo, as redes têm uma capacidade de alterar o território onde se instalam, pois proporcionam a entrada de matéria, pessoas, energia e informações ao serem inseridas.

Com base em Dias (2000, p. 158), “Integrando os agentes mais importantes, as redes integram desigualmente os territórios, seguindo o peso das atividades econômicas preexistentes”. Santos (2008, p.174) também assinala que “A cada momento histórico, os objetos modernos não se distribuem de forma homogênea e as normas que regem seu funcionamento pertencem a escalas diversas”. Por essa razão, as redes são importantes fatores para que se conectem e se desconectem territórios ou até mesmo apareçam e desapareçam, pois, além de ocupar espaços diferentes, territórios diferentes, elas podem desocupar também. Assim, além de serem um fenômeno espacial, elas também são temporais, de acordo com as necessidades e demandas dos territórios ao longo do tempo.

Sobre as redes técnicas alterarem configurações territoriais e conseqüentemente induzirem o desenvolvimento ao território, nas palavras de Silveira (2003, p. 6),

[...] devemos pensar a rede técnica como um elemento que abre um horizonte de possibilidades em relação ao desenvolvimento de um dado território. A instalação e o aproveitamento das redes técnicas, engendrados por uma dinâmica social e econômica, e expressão de relação de poder existentes no lugar, torna aparente tanto as potencialidades como os constrangimentos ao desenvolvimento social e espacial do território.

Sendo assim, as redes técnicas são um condicionante ao território, não um fator determinante, pois quem determina onde as redes irão circular, comunicar e transportar não é o território, e sim o Estado e os atores hegemônicos. Dessa forma, podem alterar e estimular uma maior dinâmica no território pelas demandas de outros lugares ou do próprio território, ou seja, ao invés de apontarmos as redes como fator determinante para a consolidação do território, devemos entender sua importância, e refletir sobre elas

de forma a analisar outros aspectos e entender sua complexidade na contemporaneidade. Como nos afirma Arroyo (2015, p. 48),

A ampliação do poder dos grandes grupos na administração e gerenciamento da base material, bem como na capacidade para impor suas normas, reformula as discussões dentro da geografia econômica e política contemporânea. Destarte, estudar a circulação e as redes exige contemplar a complexidade que atualmente os territórios adquirem numa dinâmica em transformação a escala do mundo.

É importante compreender que as redes não são neutras, elas sempre carregam influências, seja do Estado, seja dos atores hegemônicos. Assim, elas não ocupam um território sem a determinação de uma força maior, política ou econômica; deve-se entender as redes como meios de produção do território, como explica Castilho (2016 p. 54), “O fato é que as redes técnicas são frutos e meios de expansão da modernização, o que as torna fundamentais na organização dos territórios”.

O avanço dos trilhos no contexto nacional

As ferrovias também foram um marco de inovação técnica, os trilhos carregavam consigo a imagem do capital. De acordo com Borges (1990, p. 17), “Nenhuma outra inovação tecnológica do século XIX repercutiu tanto sobre a humanidade como as ferrovias”.

O século XIX foi o período de consolidação do capitalismo como modo de produção dominante, por isso as ferrovias foram um meio de expansão das fronteiras capitalistas. Para Castilho (2016, p. 22), “Sendo histórica e espacial, a modernização se expande por meio da incorporação de novas ações e formas de articulação, obedecendo à lógica de reprodução do capital”. Por esse motivo, elas são “escolhidas” ou favorecidas para integrar lugares atraentes ao fluxo, atendendo sempre à demanda, principalmente no caso das redes ferroviárias. Para Borges,

A história nos revela que as vias férreas sempre estiveram sobre a tutela do poder econômico e político de Estados ou de grupos, e sempre serviram de elemento modernizador e “civilizador”, segundo os interesses dominantes; portanto, não há como abordar o tema sem relacioná-lo à expansão capitalista ou imperialista. (1990, p. 19)

No Brasil imperial, as ferrovias já foram idealizadas e planejadas na década de 1830, sendo que nesse período os trilhos eram novidade na própria Inglaterra, o berço do capitalismo e da revolução industrial, país que projetou o modal ferroviário para o mundo; um exemplo da grande inovação tecnológica que foram as ferrovias foi a sua implantação na Inglaterra, que, segundo Devaux (1964, p.13), quando aprimorada, a técnica ferroviária tomou parte do transporte público da ligação entre Manchester e Liverpool na Inglaterra.

Assim aperfeiçoada, a locomotiva já era capaz de rebocar trens pesados, em velocidade relativamente elevadas. Stephenson apresentou, em 1829, no Concurso de Liverpool, o seu famoso *Foguete*, cuja caldeira, tipo Seguin, comportava 25 tubos. Podia rebocar 36 viajantes, a 40 km por hora. Esta máquina foi usada, na nova estrada de ferro entre Liverpool e Manchester, com tal êxito que dos 30 veículos públicos que faziam a ligação das duas cidades, só um continuou em ação.

Em 1835, o Brasil já idealizava as ferrovias e começou a incentivar a construção dos trilhos por meio de benefícios a capitalistas visionários que se propusessem a investir capital nas construções de ferrovias no país. Esses incentivos vieram por meio de leis, um exemplo é a lei de nº 101, de 31 de outubro de 1835, a qual dava concessão às empresas de 40 anos para a construção das estradas de ferro entre o Rio de Janeiro e Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia; além da isenção de impostos, eram oferecidas uma subvenção por légua construída (TENÓRIO, 1979).

Essas regalias a futuros investidores, entretanto, não foram suficientes para incentivar as empresas, pois, mesmo com esses incentivos, o Brasil ainda prosseguiu quase duas décadas sem os trilhos percorrerem seu território. Reconhecida a inadequação da lei 101 de 35, eis que surge a lei de nº 641, em 26 de junho de 1852. Lei essa que procurava ser mais clara e lúcida, no sentido de atrair os olhares dos grandes capitalistas, dessa vez fornecendo mais privilégios além dos já garantidos pela antiga legislação; desta vez havia a garantia de juros de 5% sobre o capital investido, salvaguardado pelo tesouro nacional, e ainda 2% a mais ao ano, assegurado por presidentes de algumas províncias, com a intenção de estimular novos investidores ferroviários — essas províncias foram: Bahia, São Paulo, Pernambuco e Rio de Janeiro (TENÓRIO, 1979), (BORGES, 1990).

Graças ao Barão de Mauá, visionário capitalista brasileiro, iniciou-se a história ferroviária do país. A ferrovia que levava o nome de Estrada de Ferro Mauá — com o propósito de integrar o Porto de Mauá, na Baía de Guanabara, à Raiz da Serra, localizada nas proximidades de Petrópolis, na Província do Rio de Janeiro — foi inaugurada em 30 de abril de 1854, com 14,5 quilômetros de extensão, tornando-se efetivamente a primeira ferrovia implantada no país (BRASIL, 1954). Segundo Lima (2015), essa primeira ferrovia teve uma propaganda numa perspectiva mais ideológica do “concreto progresso” do que funcional, pois ela foi construída pela iniciativa privada, que partiu de um indivíduo, e voltada para o proveito imperial.

Logo após a construção da primeira ferrovia, veio um período sucessivo de construções, ainda no século XIX, em estados como Pernambuco (1858), Bahia (1860), São Paulo (1867), Minas Gerais (1869), Alagoas (1873), Rio Grande do Sul (1874), Rio Grande do Norte (1881), Paraíba (1883), Paraná (1883), Pará (1884), Santa Catarina (1884), Espírito Santo (1887), Maranhão (1895), Amazonas (1910) e Mato Grosso (1910) (BRASIL, 1954). A maioria das ferrovias, como se observa, seguiu uma linha de ocupação litorânea. A figura 1 mostra a evolução da malha ferroviária.

Figura – 1 Rede ferroviária do Brasil em 1910



Fonte: http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv47603_cap6_pt3.pdf; acesso em: 31 mai. 2017.

Essa lógica espacial foi influenciada pelas demandas de exportação. Segundo Prado Jr,

[...] são estes, em suma, os característicos fundamentais da economia brasileira: de um lado está a organização da produção e do trabalho e a concentração da riqueza que dela resulta; do outro, a sua orientação, voltada para o exterior e simples fornecedora do comércio internacional (2011, p. 125)

Nesse contexto, grande parte da produção agrícola do país tinha o intuito de atender a demandas externas.

Desse modo, toda rede era configurada para atender às exportações, assim deixando de integrar o país como um todo. Segundo Borges (1990, p. 37), “Como já se mencionou, não se constituiu no Brasil uma rede ferroviária nacional: implantaram-se troncos ferroviários ligando os centros produtores aos portos de exportação. ” Outro

fator relevante é que essas descontinuidades de linhas ferroviárias construídas em diferentes partes causaram diferenças entre as bitolas, o que causou um grande problema para se poder integrar futuramente as linhas férreas do país (BARAT, 1978). Como consequência, a zona costeira foi a região com maior ocupação de pessoas, o que acarretou em um desequilíbrio populacional e até mesmo de produção, pois as regiões interioranas eram destituídas de infraestrutura que atendesse à produção agrícola.

As redes ferroviárias também desempenharam importante papel na formação econômica do Brasil, especialmente do ponto de vista da logística e da interligação de regiões econômicas interioranas com os portos do litoral. Mas esse processo de ligação do país com as regiões interioranas aconteceu principalmente com expansão do café, pois sua demanda crescia e era necessário ampliar e tornar mais eficazes as fronteiras agrícolas e de transportes para escoar a produção, uma vez que a produção cafeeira se tornaria inviável sem a passagem dos trilhos nos pontos de plantação, visto que as tropas de burros não poderiam dar conta do escoamento da grande produção, que já adentrava quilômetros quadrados, sem elevar os preços.

De acordo com Borges (1990, p. 4),

Segundo os cálculos, o preço do transporte pelo trem era seis vezes inferior ao das tropas. Isto significa que a economia cafeeira, com o advento do trem de ferro, podia penetrar rumo ao interior do País, numa distância seis vezes superior, sem aumentar os custos de transporte.

Isso se observa especialmente quando se compara a expansão dos trilhos e a que tipo de produção eles favoreciam. Entre 1854 e 1899, a média das ferrovias nas regiões cafeeiras saltou de 68% para 82% (BORGES, 1990).

Tabela 1 – Estradas de ferro na região cafeeira e no Brasil (1854 a 1899)

Anos	Região Cafeeira (km)	Extensão ferroviária no Brasil (km)	Participação da Região Cafeeira/ Brasil (%)
1854	14,5	14,5	100
1859	77,9	109,4	71,21
1864	163,2	411,3	39,68
1869	450,4	713,1	63,16
1874	1.053,1	1.357,3	77,59
1879	2.395,9	2.895,7	82,74
1884	3.838,1	6.324,6	60,69
1889	5.590,3	9.076,1	61,59
1894	7.676,6	12.474,3	61,54
1899	8.713,9	13.980,6	62,33

Fonte: Borges (1990)

Podemos dizer então que as ferrovias no Brasil tiveram um crescimento correlacionado ao crescimento da produção de café, permanecendo assim explícitos os fatores que não permitiam as outras províncias do país — que não produziam o grão — conseguirem junto ao Estado a adesão financeira necessária à construção de ferrovias, se levarmos em conta que elas eram construídas em função dos interesses dos grandes fazendeiros produtores de café e dos grupos capitalistas de estrangeiros a eles unidos (BORGES, 1990).

As exportações aumentaram significativamente desde a implantação do sistema ferroviário no Brasil, a quantidade de sacas vendidas cresceu especialmente da década de 1850 para 1860, anos em que o transporte ferroviário chegou ao país.

Tabela 2 – Exportação brasileira de café, em milhares de sacas de 60 kg (1831 – 1890).

Decênios	Sacas
1841 – 1850	18.367
1851 – 1860	27.339
1861 – 1870	29.103
1871 – 1880	32.509
1881 – 1890	51.631

Tenório (1979)

Outro importante dado é o da exportação total do Brasil, em contos de réis, que a cada decênio tem um salto exponencial. Também se nota um grande crescimento depois que os trilhos chegaram.

Tabela 3 – Exportação brasileira em Contos de Réis.

Decênios	Contos de Réis
1841 – 1850	487.540
1851 – 1860	900.543
1861 – 1870	1.537.175
1871 – 1880	1.963.718
1881 – 1890	2.411.006

Tenório (1979)

Para se ter uma noção da importância comercial do café para o país, de 1775 para 1880, a produção brasileira equivalia a 50% da produção mundial, deixando 20% para os demais países da América e os outros 30 para Ásia e África. No final da década de 1880, o Brasil já contava com 58 estradas de ferro e com um total de 9.437,72 km de extensão em trilhos e com um custo total com as linhas de 533 915: 805\$457 em réis. A febre ferroviária tomou conta do império, com exceção de algumas províncias como a de Goiás, Mato Grosso, Amazonas, Maranhão, Piauí e Sergipe, pois até então essas províncias não tinham importância socioeconômica para justificar a implantação dos trilhos (TENÓRIO, 1979).

No início do século XX, houve uma grande extensão dos trilhos em território nacional, evidenciando a expansão das estradas de ferro com o crescimento da fronteira agrícola do país. Um exemplo é construção de uma rede ferroviária em Goiás, que antes era desprovido de um transporte ferroviário que o ligasse com o sudeste e os portos de exportação da região. O crescimento dos trilhos em todo Brasil até meados do século XIX é explicitado na tabela abaixo.

Tabela 4 – Extensão ferroviária brasileira até meados do século XX

Período	Extensão total (km)	Extensão acrescida (km)	Média Anual (km)
1881 – 1888	9.321	5.923	740
1889 – 1907	17.605	8.284	436
1908 – 1914	26.062	8.457	1.208
1915 – 1926	31.333	5.271	439
1927 – 1941	34.283	2.950	197
1942 – 1952	36.854	2.571	234

Fonte: Fonseca (1955)

Na segunda metade do século XX, o país contava com 41 estradas de ferro com um total de 36.845 km, uma extensão pequena se comparada com as dimensões territoriais brasileiras (FONSECA, 1955). Devido aos altos custos, diferenças de bitolas a dificuldade de integrar todo o país com a unificação do mercado interno e as discontinuidades territoriais com o modal ferroviário. Houve um favorecimento ao modal rodoviário que levava a vantagem de ser mais flexível e mais barato a curto prazo, houve também o sucateamento em várias linhas férreas por todo o país. Por esses motivos destacados, no final da década de 1950 foi incorporada à Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – RFFSA pela lei nº. 3.115 de 1957, então começaram as estatizações por todo o país, exatamente pela dificuldade das empresas privadas em evitar a estagnação e a regularidade de todo material rodante (ANTT, 2017).

Já na década de 1990 houve a inclusão das ferrovias no Programa de Desestatização Nacional – PDN com RFFSA pelo decreto de nº 473/92, marcando o início das desestatizações por todo país, com a intenção de desonerar o Estado, melhorar a alocação dos recursos, fomentar o desenvolvimento do mercado de transportes e melhorar a qualidade dos serviços (ANTT, 2017).

As construções das ferrovias em todo o Brasil continuaram. Sua função, porém, foi alterada, bastando observar que atualmente os produtos principais transportados são: grãos, celulose, açúcar, soja, minério de ferro, carvão mineral e óleo diesel (ANTT, 2017). A configuração das ferrovias foi modificada restringindo-se ao transporte de

cargas pesadas a longas distâncias, não cabendo mais a sua antiga função de transporte flexível.

O rodoviarismo passou a assumir o papel de integrar o Brasil e suas diferentes regiões, o que diminuiu o adensamento demográfico que existia em lugares específicos no país. Além do custo inferior para a construção das rodovias, existia o fato de que as ferrovias eram voltadas para a exportação, impedindo assim uma integração mais eficaz (CAMPOS, 2015). Contudo as rodovias assumiram um papel importante no século XX e atualmente estão difundidas por todo o país, com malhas mais flexíveis que as do setor ferroviário.

Apesar disso, é importante destacar o papel fundamental das ferrovias na segunda metade do século XIX até meados do século XX. Elas tiveram grande importância no transporte de mercadorias, pessoas e para difundir a circulação de capital no território brasileiro; ajudaram a descentralizar a economia do país ao atingir lugares que antes não tinham um transporte eficaz para escoar sua produção, servindo assim como um propulsor modernizante e incentivador da produção para exportação em economias de regiões que antes viviam de pequenos comércios e trocas incipientes, como era Goiás. Após a implantação da ferrovia, essa realidade foi alterada e o estado foi incorporado à lógica econômica do Sudeste brasileiro.

A expansão dos trilhos em Goiás a sua influência na dinâmica produtiva e o surgimento de cidades no Sudeste goiano

A localização de Goiás no final do século XIX e início do século XX foi caracterizada pela distância e caminhos sinuosos, o que dificultava a integração do estado com as regiões costeiras. A construção da Estrada de Ferro Goiás, nesse sentido, desempenhou importante papel para o estado. Por meio dela, distâncias foram vencidas e um novo padrão espacial e logístico foi implantado no solo goiano. Com a ferrovia, também houve aumento da produção agrícola, dinamização e comercialização de produtos entre o Sudeste goiano e o Sudeste brasileiro.

Antes da chegada dos trilhos, a situação da produção era principalmente voltada ao consumo interno. No século XVIII, a maior fonte de renda desde os tempos de província era a exploração aurífera, o que causou um considerável aumento da

população. De acordo com Palacín e Moraes (2008), o registro da extração de ouro na província de Goiás, em seu auge, foi de 3.060 kg em 1753, daí para frente houve oscilações, até os registros de extração quase sumirem em um período de 50 anos, em 1800, 425 kg, e já em 1822 apenas 20 kg. Os autores citam que esses números foram maiores, porém não foram registrados, tendo em vista a extensão do território goiano — o que dificultava a vigilância e abria brecha para a comercialização do ouro sem passar pela casa de fundição; conseqüentemente, muitos ficaram sem pagar os impostos que a coroa impunha sobre o ouro extraído.

De acordo com Santos (2008, p. 33), “A exploração dos diamantes e do ouro foi responsável pela existência de inúmeros núcleos de vida urbana no interior dos estados de Minas Gerais, Bahia, Goiás e Mato Grosso”, acarretando a influência da comercialização e exploração nos recursos naturais do estado, e conseqüentemente no povoamento. Segundo Campos (2015), com a decadência da exploração aurífera devido ao seu caráter nômade, no final do século XVIII houve um grande déficit da população e a queda da mineração favoreceu a consolidação de uma agricultura voltada para o consumo próprio. Goiás passou por grandes mudanças nas configurações de produção, como destacam Palacín e Moraes (2008, p. 73),

Registrrou-se queda na importação e exportação, afetando muito o comércio; os aglomerados urbanos estacionaram e alguns desapareceram; parte da população abandonou o solo goiano e parte dispersou para a zona rural, dedicando-se à criação de gado ou agricultura; costumes e hábitos da civilização branca foram esquecidos em decorrência do isolamento no qual os goianos passaram a viver; ocorreu a ruralização da sociedade e a desumanização do homem.

A situação não era boa para a capitania de Goiás, pois não haviam perspectivas para o comércio como fora na era mineradora, por isso houve um isolamento e conseqüentemente a despovoamento. Os autores ainda completam,

Goiás viveu um longo período de transição. Desapareceu uma economia mineradora de alto teor comercial. Nascia uma economia agrária fechada, de subsistência, produzindo apenas algum excedente para aquisição de gêneros essenciais, como sal, ferramentas, etc. (PALACÍN e MORAES, 2008, p. 73,74)

Arrais (2010, p.18) reafirma a situação de goiás nesse período, “Historicamente, o território goiano esteve ligado a partir de uma relação de subordinação econômica

baseada na cultura de subsistência e na pecuária tradicional”. Isso porque, conforme salienta Campos (2015), a comercialização dos produtos agrícolas era um entrave ao desenvolvimento de uma agricultura moderna devido, principalmente, aos problemas no transporte. O que favoreceu a pecuária em Goiás foram as boas pastagens e, além disso, o autotransporte do gado até os mercados consumidores, vencendo assim grandes distâncias e problemas de transporte pelo caminho (ARRAIS, 2010).

De acordo com Castilho (2016, p. 67), “Os trechos com relevo irregular eram vencidos por dois meios de transportes: as tropas e os carros de bois”. Já nas palavras de Palacín e Moraes (2008, p. 74), “Tão grande era a pobreza das populações que se duvidou ter havido um período anterior com outras características”. Por essa circunstância, os custos com os transportes eram muito altos. No início do século XX, com a expansão das fronteiras comerciais em direção a Goiás, essa situação começou a mudar. Segundo Borges (1990, p. 13),

As transformações econômicas da região Centro-Sul, no começo do século, com a expansão da produção cafeeira e o crescimento da industrialização, além de uma conjuntura internacional favorável, criada depois de 1915 com a Primeira Guerra Mundial, permitiram a ampliação das exportações de produtos primários da região como o arroz, o feijão, o charque, etc., para Minas e São Paulo e para o exterior, através do Porto de Santos. Esta fase de exportação atingiu seu auge em 1918, quando os produtos agrícolas assumiram, pela primeira vez, grande relevância na pauta de exportação do Estado.

A chegada da EFG em Goiás, no início do século XX, foi marcada pela inclusão do estado no modal ferroviário. A sua construção se deu a partir da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro – CMEF, companhia paulista que não conseguiu construir os trilhos até o solo goiano em função da crise cambial de 1890. Detentora da concessão federal até Goiás, a companhia paulista conseguiu repassá-la à Estrada de Ferro Alto Tocantins, mais tarde rebatizada com o nome de Estrada de Ferro Goiás, companhia criada com capital privado e apoio do governo federal (OLIVEIRA, 2011).

De acordo com Borges (1990), a sua construção teve início em 1909 no município de Araguari, localizado próximo à fronteira com Goiás, e em 1911 o primeiro trecho da ferrovia foi inaugurado. Mas a passagem do trem pelos trilhos veio algum tempo depois, em 1913, começando a exploração do tráfego nos trechos já concluídos

(BRASIL, 1954). O ramal construído até essa data interligava a cidade mineira de Araguari à estação de Ipameri (BRASIL, 1945).

Logo após a construção desses trechos, no ano seguinte outra etapa entre Ipameri e a estação de Roncador, na divisa com Pires do Rio, às margens do rio Corumbá, foi concluída. Após 1914, houve um período de paralização na construção dos trilhos. A construção da ponte Eptácio Pessoa sobre o rio Corumbá foi um elemento que dificultou a sequência de construções dos trilhos (BORGES, 1990). Existiram também consequências negativas nas relações de trabalho decorridas por falta de pagamento:

Além disso a execução das obras tem corrido com muita irregularidade. Por falta de pagamento a sub-empresários, do que resultou a falência de um deles e a concessão pelos tribunais, de mandados proibitórios a dois outros, achase actualmente paralisada a construção da estrada, no ramal de Uberaba, desde princípios de 1914, e na linha tronco, de S. Pedro a Monte Carmello desde dezembro do mesmo anno, mantendo-se no trecho de Catalão ao rio Paranahyba, alguns trabalhadores em número tão reduzido que a construção póde igualmente ser considerada interrompida nesse trecho (GOIÁS, 2001, p. 49)

Lima (2009, p. 94) também afirma que “A primeira guerra mundial foi considerada fatal para a EFG, que entrou em processo de falência, sendo incapaz de pagar seus funcionários”. Esses relatos ajudam a entender os problemas financeiros da EFG e, conseqüentemente, a pausa nas construções.

Em 1920, não tendo condições de cumprir o contrato, a EFG passou a ser administrada pela União. Nesse mesmo contexto, a linha Araguari – Roncador e o ramal de Catalão, com a extensão de 234 quilômetros em tráfego e seus prolongamentos em construção, foram agregadas à nova administradora. Em 1922, prosseguiu-se com as extensões, como Caraíba a Vianópolis em 1924, Vianópolis a Bonfim em 1930, Bonfim a Leopoldo de Bulhões em 1931, Leopoldo de Bulhões a Anápolis em 1935 (BRASIL, 1945).

Por onde o trem passava, transformações iam sendo promovidas. Do ponto de vista das exportações, pode-se citar o arroz, açúcar, fumo, banha, carne de porco, charque, queijos e requeijões, sebo, sola, toucinho, suínos gordos, cabeças de bois e vacas, feijão, manteiga, etc. Segundo Castilho (2016), também eram realizados

transportes de passageiros e importações de sal, querosene, produtos manufaturados, entre outros.

Nos primeiros anos de exportação, a renda da ferrovia quase dobrava ano a ano. Nos anos de 1914, 1915, 1916, 1917 e 1918, respectivamente, sua renda foi de 73:968\$210, 95:649\$711, 241:545\$467, 312:277\$111 e 485:150\$516 — valores referidos em réis. Daí, nota-se a diversidade de mercadorias produzidas em Goiás e sua exportação pela ferrovia já nos primeiros anos de funcionamento do trem (GOIÁS, 2001).

A comercialização era direcionada, notadamente, para os estados do Sudeste do país graças à implantação da ferrovia, facilitando o comércio com essa região. O quadro 1 apresenta a variedade de mercadorias comercializadas em 1915.

Quadro 1 - Variedade de produtos goianos comercializados em 1915

Estados	Tipo de mercadorias comercializadas
Pará	Gado vacum, cereais, aguardente, açúcar, rapadura, carnes, toucinho, peles, couros, café, castanha, borracha caucha, galhadas de cervo, aves de caça e galinha.
Maranhão	Cereais, borracha de mangabeira, de caucho e de maniçoba, cravo silvestre.
Piauí	Gado vacum, borracha de mangabeira, e de maniçoba.
Bahia	Gado vacum, cereais, couros, toucinho, borrachas de mangabeira e de maniçoba.
Mato Grosso	Cavalares, muares, marmelada, fumo, aguardente e cereais.
Minas Gerais e São Paulo	Gado vacum, suíno, cavalares, arroz, fumo, couros, peles, toucinho, borracha de mangabeira, marmelada, manteiga, milho, feijão, açúcar, charque, banha, cristal de rocha, ouro e pedras preciosas.

Fonte: Goiás (2001).

A variedade de mercadorias transportadas para o estado do Pará se deve ao uso do rio Tocantins, até então importante meio de conexão de Goiás com o Norte do país (PRADO JR., 2011).

No período em que os trilhos foram construídos até Anápolis, na década de 30, o povoamento nas áreas servidas pela ferrovia foi intensificado e deu origem a povoados e cidades (CASTILHO, 2016). Isso significa que a ferrovia, além de dinamizar a produção e a integração regional, também influenciou o processo de urbanização.

Na década de 1930, houve a transferência da capital do estado para Goiânia, e então o antigo plano de construção da ferrovia até a antiga capital, Cidade de Goiás, foi alterado. Somente na década de 1950 a ferrovia chega a Goiânia, completando, naquela ocasião, 483 quilômetros de trilhos (CASTILHO, 2016).

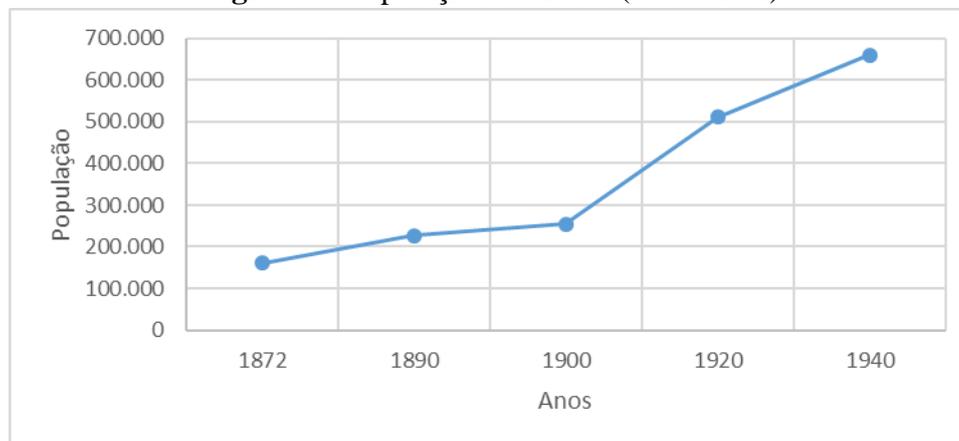
Nesse período, a EFG já havia comprovado a sua importância para a economia do estado. Desde que se iniciou a circulação nos trilhos, a grande variedade de produtos e subprodutos que o estado passou a exportar, principalmente boi, porco e seus subprodutos (banha de porco, charque, couros, etc.), contribuiu com as arrecadações. A exportação de subprodutos foi permitida graças ao desenvolvimento e urbanização ao longo da ferrovia, a exemplo da quantidade de charqueadas que surgiram nesse período (BORGES, 1990, GOIÁS, 2001).

É importante destacar o crescimento populacional de Goiás após a chegada da ferrovia. O que impulsionou a quantidade de migrações para o estado a partir do final do século XIX foi a disponibilidade de terras para agricultura e criação de gado no sul goiano. Pessoas vindas de vários lugares — principalmente do Nordeste e do Maranhão, nos últimos dois séculos “expulsoras de migrantes” — possibilitaram o povoamento do estado, principalmente na região sul (ARRAIS, 2010).

Em um prazo de duas décadas, entre 1900 e 1920, a população cresceu mais de 100%. A figura 3 mostra que, até antes desse período, a população registrou pequeno crescimento. Entre 1920 e 1940, o crescimento também foi expressivo. O uso das referidas periodicidades se deve aos primeiros censos populacionais do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística-IBGE, o recorte temporal até a referida data tem o intuito de mostrar a população goiana algumas décadas antes da chegada da ferrovia e

outras após a sua chegada, demonstrando assim o impacto na urbanização que houve no estado com a implantação dos trilhos.

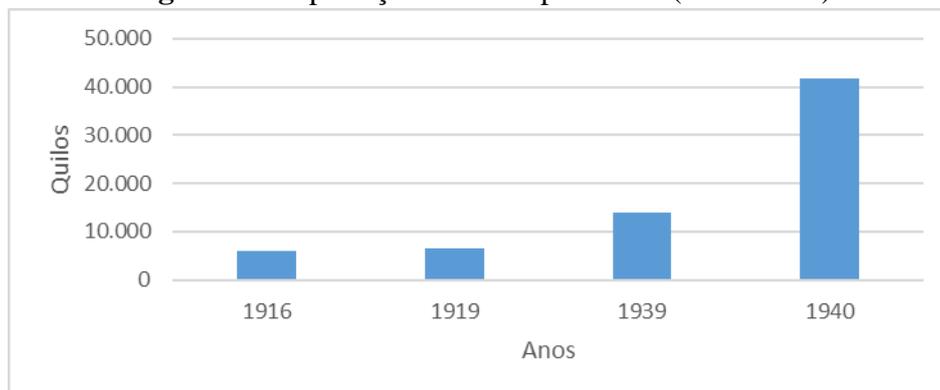
Figura 2 - População em Goiás (1872-1940)



Fonte: IBGE (2011)

De acordo com Castilho (2016, p. 84), “Além de afetar a dinâmica populacional, a ferrovia também favoreceu o posicionamento de sua região de influência em relação ao Sudeste brasileiro, aumentando a demanda de consumo e, conseqüentemente, as exportações”. O crescimento também foi bastante expressivo no âmbito da produção agrícola, com destaque para o feijão, o milho e principalmente o arroz. A figura 4 mostra dados da exportação desse produto entre 1916 e 1940. No caso da exportação de animais, o destaque é do gado bovino, como mostra a figura 5. Periodização feita através de análise de periódico como a revista *A Informação Goiana* (GOIÁS, 2001) e documento como o Relatório apresentado ao Sr. Diretor Geral do Departamento Nacional de Estradas de Ferro pelo Eng. Jozé Gayoso Neves, diretor (GOIÁS, 1941). Por esse motivo, não houve uma temporalidade igualitária, pois, os documentos não forneciam esse tipo de dado. Com as informações recolhidas, houve a intenção de demonstrar a evolução na exportação goiana através dos anos retirados nos documentos.

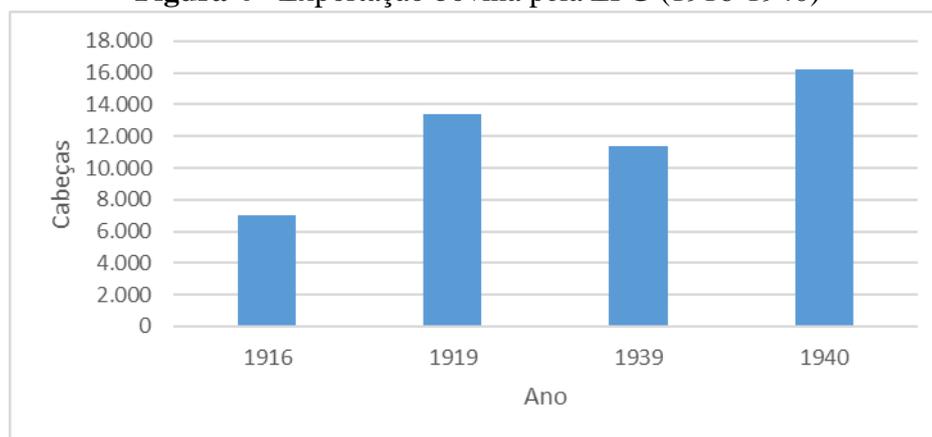
Figura 3 - Exportação de arroz pela EFG (1916-1940)



Fonte: (GOIÁS, 2001), (GOIÁS, 1941).

Segundo Arrais (2010), o crescimento de produtos alimentícios e da pecuária goiana ocorreu graças ao expressivo aumento da população de São Paulo, que em 1900 contava com 239.820 habitantes e passados apenas 20 anos teve este número mais que dobrado — 579.033. O autor ainda completa que, principalmente nas últimas décadas do século XIX, a economia do estado esteve ligada ao cultivo do café, o que culminou na necessidade de expandir a fronteira de alimento e da pecuária, especialmente no sudeste goiano, área mais próxima de abrangência da EFG.

Figura 4 - Exportação bovina pela EFG (1916-1940)



Fonte: (GOIÁS, 2001), (GOIÁS, 1941).

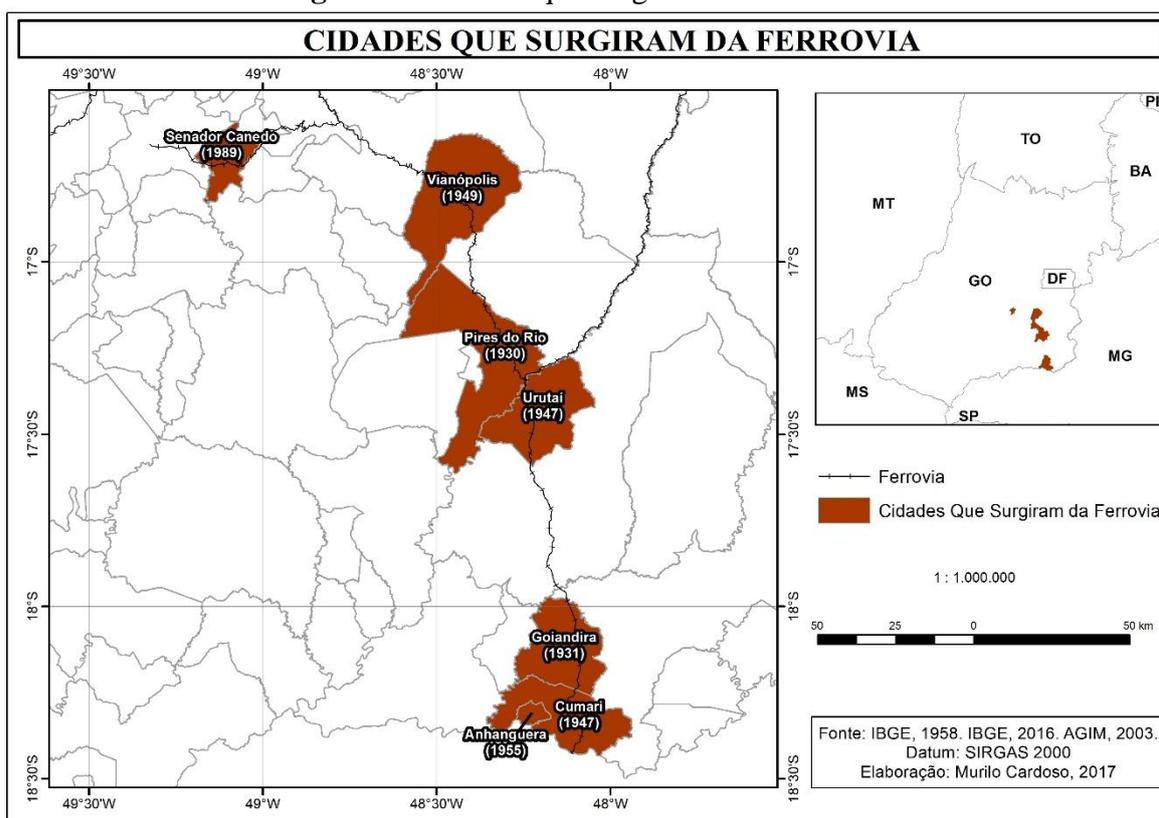
A queda da exportação no ano de 1939 é explicada pela baixa produção (GOIÁS, 1941). De acordo com Campos (2015), houve uma crise geral no sistema ferroviário do país, consequência da reorientação da política nacional de transportes, que se evidenciou em Goiás após 1940. A EFG entrou em um processo de

reorganização ao se encontrar com os crescentes investimentos no transporte rodoviário. Esses problemas enfrentados resultaram no sucateamento da ferrovia e de seu material rodante, sendo incorporada à Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima – RFFSA no ano de 1957.

No período de 1957 a 1992, em que a EFG foi incorporada a RFFSA, houve ampliação apenas do ramal de Brasília, que foi construído entre as décadas de 1960 e 1970 (ANTT, 2017). Até aí, a ferrovia havia cumprido seu papel na integração goiana com o Sudeste brasileiro.

A Estrada de Ferro Goiás foi muito importante ao povoamento em Goiás, atraindo migrantes, influenciando o surgimento de cidades e acelerando o processo de urbanização, como mostra a figura 5.

Figura 5 - Cidades que surgiram da ferrovia



Fonte: IBGE (1958, 2016).

Em relação aos municípios que surgiram da ferrovia, salienta-se que eles tiveram uma evolução gradativa com o início de um povoamento e, conseqüentemente, graças à influência da ferrovia, povoados se tornaram distritos e posteriormente municípios.

Além de dar origem aos municípios destacados na figura 6, a ferrovia também influenciou o crescimento e o processo de urbanização das cidades. Cita-se, por exemplo, Catalão, Ipameri e Orizona. Conforme a ferrovia se expandia, levava consigo modernização e a urbanização das cidades, e também as marcavam como um “patrimônio”, pois os trilhos tiveram sua importância na consolidação e configuração dessas atuais cidades, por isso, mesmo quando a linha férrea mudou seu traçado, a estação de Urutaí foi reformada. A importância da ferrovia não é apenas econômica, ela representa a formação desses municípios e a suas histórias (GIESBRECHT, 2017).

Na década de 1980, houve desativação de muitas estações e outras foram derrubadas. Como destaca Castilho (2016), o antigo tronco principal também foi desativado e deu lugar a uma nova linha, chamada variante. Em 1992, a RFFSA foi incluída no programa nacional de desestatização, e em 1996 a ferrovia passou a ser gerida por uma subsidiária da companhia Vale do Rio Doce, a Ferrovia Centro Atlântica – FCA, pelo decreto nº 473/92, que definiu a mudança das malhas ferroviárias da RFFSA para o empreendimento privado. Esse decreto tem vigor por um período de trinta anos, podendo ser prorrogado por mais trinta (ANTT, 2017).

Conforme informações da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT, 2017), diferente do período em que predominou a antiga Estrada de Ferro Goiás, atualmente a FCA transporta produtos como combustível, grãos, minério de ferro, cimento, cal, adubos, fertilizantes, etc., elucidando a nova funcionalização dada ao modal ferroviário. A privatização da ferrovia mudou sua antiga configuração de desempenhar vários tipos de serviços, pois, no passado, Goiás não tinha o modal rodoviário bem distribuído como atualmente, cabia à ferrovia exercer as mais variadas funções, como já foi explicitado anteriormente. A antiga configuração de transporte ferroviária foi alterada graças ao desenvolvimento econômico e também das rodovias. De acordo com Campos (2015), a construção de Brasília contribuiu para o crescimento da malha rodoviária no estado, com construções de rodovias importantes, a exemplo da rodovia Belém-Brasília na década de 1950. Ultimamente a ferrovia colabora para uma

maior competitividade no âmbito de grandes cargas que fomentam o agronegócio local. Nesse sentido, a ferrovia se torna indispensável às melhoras das relações comerciais, internas e externas, mas ainda é um desafio estender a função dos trilhos às demandas sociais, bastando observar que as novas linhas não atendem às demandas populares de mobilidade e nem de fluxo da produção de pequenos produtores.

Considerações finais

Com a realização desta pesquisa, foi possível compreender a importância da rede ferroviária para a economia ao longo de sua área de influência, especialmente para o Sudeste goiano. Ao promover a integração econômica do território goiano com o Sudeste brasileiro, mostrou a sua importância não apenas para Goiás, mas também para o Brasil.

Além de alterar o paradigma da distância, a Estrada de Ferro Goiás influenciou o surgimento de cidades e o processo de urbanização. O contexto socioespacial do país, no final do século XIX e início do século XX, era constituído por um povoamento concentrado principalmente nas áreas costeiras. Os trilhos, nesse sentido, também contribuíram com o processo de expansão para as regiões centrais do país. Além de promover alterações no âmbito da produção, a rede ferroviária trouxe um novo sentido espacial para o Brasil; interligou regiões, orientou fluxos e promoveu profundas alterações no âmbito econômico, político, cultural e socioespacial.

Este trabalho procurou evidenciar as influências dessa importante rede na economia regional e no surgimento de cidades. No primeiro caso, os dados da produção e exportação de produtos agropecuários, a exemplo do arroz e gado bovino, comprovam a forte relação entre os trilhos e o crescimento econômico regional. O surgimento de cidades como Cumari, Goiandira, Urutaí, Pires do Rio, Vianópolis e Senador Canedo também demonstra o peso dos trilhos no processo de povoamento e formação de uma rede urbana muito vinculada à estrada de ferro.

As transformações decorrentes da implantação da rede ferroviária, no entanto, não se restringem às alterações na produção agropecuária, na exportação e no surgimento de cidades. Em todos os casos, o exercício de pesquisa e a experiência com as leituras, dados, informações e trabalhos de campo, além de trazer ganhos em

formação, também contribui com o levantamento de novas questões e com a construção teórica e compreensão dessa importante rede para o território goiano.

Referências

ANTT - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE. Disponível em: <<http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/4971/Caracteristicas.html>>. Acesso em: 07 de jun. 2017.

ARRAIS, Tadeu Alencar. **Geografia contemporânea de Goiás**. 2 ed. Goiânia: Vieira, 2010.

ARROYO, Mônica. **Rede e circulação no uso e controle do Território**. In: ARROYO, Mônica.; CRUZ, Rita de C. da S. (Org.) Território e circulação; a dinâmica contraditória da globalização. São Paulo: FAPESP/PPGH/CAPES/Annablume Geografias, 2015. p. 37-49.

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

BORGES, B. G. **O Despertar dos Dormentes**. Goiânia: Editora UFG, 1990.

BRASIL. **I Centenário das ferrovias brasileiras**. Rio de Janeiro: IBGE: CNG, 1954.

CASTILHO, Denis. **Modernização territorial e redes técnicas em Goiás**. Goiânia: Ed. UFG, 2016.

CAMPOS, Flávia. **A influência da ferrovia norte-sul no desenvolvimento regional do território goiano**. 2015. 159 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Estudos Socioambientais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2015.

_____. **Censo Demográfico 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2011.

COELHO NETO, Agripino Souza. Redes e territórios. **Mercator**, Fortaleza, v. 12, n. 28, p. 19-34, mai./ago. 2013.

DEVAUX, Pierre. **As Estradas de Ferro**. São Paulo: Do Instituto Tecnológico de Aeronáutica (I.T.A), 1964.

DIAS, Leila C. **Redes: emergência e organização**. In: CASTRO, Iná E. de; GOMES, Paulo César C.; CORRÊA, Roberto L. (Org.). Geografia: conceitos e temas. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000. p. 141-162.

_____. **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros**. IBGE, 1958.

_____. **Estradas de ferro do Brasil**: suplemento anual da Revista Ferroviária. Rio de Janeiro, 1945.

FONSECA, Edgar Fões. **Uma Política Nacional de transportes**. Coleção Mauá. Rio de Janeiro, Ministério da Viação e Obras Públicas Serviço de documentação, 1955.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Estações Ferroviárias do Brasil**. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/efgoiaz/indice.htm>>. Acesso em 22 de jun. 2017.

GOIÁS. **Relatório apresentado ao Sr. Diretor Geral do Departamento Nacional de Estradas de Ferro pelo Eng. Jozé Gayoso Neves, diretor**. Araguari: Oficinas Gráficas da E. F. de Goiás, 1941.

LIMA, Pablo L. O. **Ferrovia, sociedade e cultura: 1850-1930**. Belo Horizonte: Argvmentvm, 2009.

OLIVEIRA, P.R.de. **Goianos e paulistas na integração econômica de Goiás**. Varzea Grande MT: UFGD. 2011.

_____. **Os sentidos da rede: notas para discussão**. In: DIAS, Leila Christina; SILVEIRA; Rogério Leandro Lima da (Org.). *Redes, sociedades e territórios*. 2 ed. Santa Cruz do Sul: Edunisc, 2007. p.11-28.

PALACÍN, Luís e Moraes e Moraes, Maria Augusta de Sant'Anna. **História de Goiás (1722-1972)**. 7. ed. Goiânia: UCG, Vieira, 2008.

PRADO JR., Caio. **Formação do Brasil contemporâneo**. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

RAFFESTIN, C. **Por uma Geografia do Poder**. São Paulo: Ática. 1993.

_____. **Revista A Informação Goyana (1917-1935)**. Goiânia: Agepel, 2001. Coleção fac-similar.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço – Técnica e tempo, Razão e emoção**. São Paulo: Ed. Universidade de São Paulo, 2009.

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

SILVEIRA, Rogério L. L. **Redes e território: uma breve contribuição geográfica ao debate sobre a relação sociedade e tecnologia**. **Biblio 3 W**: revista bibliográfica de geografia y ciencias sociales, Universidad de Barcelona, vol. VIII, nº 451, jun. 2003.

TENÓRIO, Douglas Aprato. **Capitalismo e Ferrovias no Brasil**: as ferrovias em Alagoas. Maceió – AL: Universidade Federal de Alagoas, 1979.

Este artigo foi desenvolvido no âmbito do projeto “A rede ferroviária em Goiás: análise e mapeamento da dinâmica econômica regional e da urbanização entre 1911 e 2014, aprovado pela chamada MCTI/CNPq/Universal 14/2014.

Sobre o autor

Romário Euzébio de Jesus

Graduado em Geografia pelo Instituto de Estudos Socioambientais da Universidade Federal de Goiás, onde foi bolsista PIBIC entre os anos de 2015 e 2016 e membro do Grupo de Estudos sobre Redes e Produção do Território (GÉTER).

Currículo Lattes: <http://buscatextual.cnpq.br/buscatextual/visualizacv.do?id=K8206231Y4>

Artigo Recebido em Março de 2018.
Artigo aceito para publicação em Julho de 2018.