



A importância da ferrovia e estradas de rodagens e seus impactos na economia do Estado de Goiás, 1920-1940

Mayara Assis de Oliveira (IC/PIBIC)*; Hamilton Afonso de Oliveira (PQ)

mayaraassispa@hotmail.com
hamilton.oliveira@ueg.br

Universidade Estadual de Goiás - Campus Sudeste / Morrinhos-GO

Resumo: Neste relatório de pesquisa pretende mostrar que a Estrada de Ferro Goyaz e as estradas de rodagens construídas no período de 1920-1940 promoveram a inserção econômica de Goiás, principalmente nas regiões que se encontravam mais próximas aos ramais ferroviários localizadas no sul e sudeste do Estado de Goiás. Mesmo passados quase 30 anos da chegada da ferrovia a Goiás a sociedade continuava agrária e autossuficiente, sem a preocupação de aplicação de inovações tecnológicas na lida da terra e no manejo do gado. Embora tivesse um expressivo crescimento, a produção continuava sendo de pequena escala assentado no aumento das áreas de cultivo e pastagens. Houve expressivo crescimento demográfico em todas as regiões do atual estado de Goiás, mais notadamente, nas regiões central e sudeste, sobretudo, nas regiões metropolitanas de Goiânia e Anápolis que já começava a se destacar na atração de pessoas de outras regiões do Brasil e, até do exterior, em busca de acesso à terra e melhores condições de vida.

Palavras-chave: Goiás, Estrada de Ferro Goyaz, demografia e economia.

Introdução

A estrada de ferro transformou radicalmente não só a estrutura da produção industrial, como também os meios de transporte e comunicação em todo o mundo. As ferrovias proporcionaram além de benefícios econômicos, a propagação de ideias e de culturas diferentes nas sociedades mais afastadas de uma economia de mercado.

Em uma época em que a maioria das regiões brasileiras tinham os rios como principais artérias de comunicação com o interior, as ferrovias foram pensadas no Brasil Império como instrumento importante de ocupação e integração do interior com o litoral, o que envolvia a relação do sistema ferroviário e sistema fluvial e, mais tarde, no período republicano com as estradas de rodagens. A ferrovia

deveria ser o “elo” entre a navegação fluvial com a marítima, permitindo que homens que viviam no litoral buscassem novas oportunidades de vida no interior, assim como garantir aqueles que viviam no interior acesso às regiões mais desenvolvidas do país que **estavam** localizadas no litoral, sobretudo a capital do Império, centro decisório do país. [...] A interligação do litoral com o interior do Brasil deve também ser pensada pela ótica da expansão dos mercados (NATERA, 2010, p. 55-56. **Grifo nosso**).

Com a inauguração do primeiro ramal ferroviário em 1854 o Brasil se inseriu em um período de forte crescimento do mercado mundial de proporções jamais





vistas naqueles tempos “em um momento em que o mundo começava a viver uma verdadeira corrida imperialista e disputa de fronteiras, espaços geográficos e domínio direto e indireto por meio do comércio e acordos” (OLIVEIRA, 2016, p.25).

Em Goiás, foi o presidente da província Leite de Moraes, no seu relatório de 1881, a sugerir a necessidade de prolongamento dos trilhos da Estrada de Ferro Mogyana para Goiás e Mato Grosso a exemplo das transformações que as ferrovias estavam operando na produção econômica em São Paulo com a expansão das lavouras de café pelo interior paulista. As estradas de ferro segundo Hamilton Oliveira

interligando mundos e rompendo fronteiras era visto pela sociedade da época como algo maravilhoso que poderia gerar transformações socioculturais, que poderia levar ao progresso a partir do aumento da produção e consumo e ao estabelecimento de valores urbanos, que ainda ficavam circunscritos a uma elite mais afortunada que tinha dinheiro para poder consumir produtos “exóticos” dos grandes centros urbanos que começavam a chegar a Goiás pela estrada de ferro (OLIVEIRA, 2016, p. 24).

Mesmo que o desejo de uma estrada de ferro tenha sido demonstrado desde meados 1881, a Estrada de Ferro Goyaz, somente chegou em Goiás em 1909 na cidade de Catalão. Esse traçado era bem diferente da proposta apresentada pelo presidente da Província de Goiás Leite de Moraes: UberabaMG, Ituiutaba-MG, Itumbiara-GO, Morrinhos-GO, Palmeiras de Goiás, Anicuns-GO e Goiás (Capital) (LEITE DE MORAIS, 1881). Trata-se de um traçado mais centralizado no triângulo mineiro que entrava pelo sul de Goiás na divisa entre o sudeste e sudoeste goiano até a capital da província e o traçado continuar até a cidade de Cuiabá no Mato Grosso.

Segundo Oliveira (2016) os administradores de Goiás encaravam a necessidade da presença dos trilhos uma estrada de ferro, também como fator de integração do território goiano aos principais centros urbanos do Brasil, localizados na região sudeste, bem como, a solução para o atraso de Goiás que não podia contar com meios de transporte rápidos e eficientes. A ferrovia era, portanto, interpretada como um importante elemento civilizatório e transformador da paisagem e do homem.

No entanto, a ferrovia não promoveu o aperfeiçoamento das técnicas de cultivo e manejo do gado conforme se esperava e não significou a ruptura, conforme vem





sendo retratado na historiografia goiana, com “a velha organização do complexo agricultura de subsistência-pecuária extensiva” (BORGES, 1990; CAMPOS, 1984; ESTEVAN, 1998, CHAULL 1997). Porém, não se pode negar que houve o aumento da capacidade produtiva do estado de Goiás e o surgimento das primeiras agroindústrias que ficaram circunscritas a alguns municípios, mais notadamente, nos tráfegados pela ferrovia.

Ainda, a necessidade de uma ferrovia no território goiano seria uma pré-condição essencial para estimular a migração de brasileiros e, especialmente, de estrangeiros para Goiás, conforme frisou o presidente da província Rodolpho Gustavo em seu relatório de 1891 “enquanto Goiás não gozar de uma ferrovia, ao menos que ligue aos portos do litoral, torna-se desnecessário gastar milhares de contos com transporte de famílias europeias a lugares desertos” (PAIXÃO, 1891, p. 19. Op. Cit. OLIVEIRA, 2016, p. 35)

Por conseguinte, a presente pesquisa irá refletir um pouco mais sobre a construção das estradas de ferro em Goiás, e os impactos causados no Estado entre os anos 1900 e 1940, especialmente, da região sudeste e central de Goiás que antes da chegada da ferrovia constituía vastas extensões territoriais, praticamente, não colonizadas e acabaram sendo ocupadas e tornaram-se mais densamente povoadas à medida que os trilhos da Estrada de Ferro Goyaz avançaram pelo interior do estado.

Material e Métodos

Para alcançar os objetivos propostos foram utilizadas além de resultados de pesquisa publicados em artigos e livros, bem como, memórias e informações dos relatórios de presidentes de província/estado, dados dos censos demográfico e agrícola de 1920 e 1940 que foram coletados, organizados planilhas do Excel e os tabulados e organizados em gráficos e tabelas que permitiram um estudo comparativo diante o desenvolvimento e mudanças causadas no Estado de Goiás com a chegada das estradas de ferro. Ainda foram utilizadas pesquisas bibliográficas que permitisse a reflexão e análise de todo o processo para a implantação de uma ferrovia em Goiás.

Resultados e Discussão





Mesmo que o desejo de construção de uma estrada de ferro tenha sido considerado em 1881, demorou alguns anos para que esse desejo se concretizasse, pois não havia certeza de que haveria crescimento econômico suficiente que garantisse exportação de um grande volume produtos para dentro e fora de Goiás para que se compensasse despesas de operação de transportes no trecho da ferrovia. Alguns fatores como a baixa densidade demográfica, baixa produtividade, economia autossuficiente e com pouca circulação monetária deixava evidente na época que o mercado consumidor era muito restrito, bem como, as motivações para se produzir além do necessário para o abastecimento familiar e local.

Em razão dos sucessivos prejuízos segundo Hamilton Oliveira (2016) a Companhia Mogyana sempre se esquivou de dar continuidade ao prolongamento da ferrovia até o estado de Goiás conforme o desejo das autoridades da época, “mesmo com toda insistência e ofertas de concessões [...] nunca se sentiram motivados a se arrisquem nesta nova aventura, pois tinham consciência da inviabilidade financeira de tráfego.” (OLIVEIRA, 2016, p. 39. Grifo nosso). Os mineiros retardaram o quanto pode o prolongamento da estrada de ferro até Goiás e sua construção que somente teve “início a 23 de dezembro de 1909 com a edificação das obras da estação de Araguari. Três anos depois, a linha atravessava o rio Paranaíba e penetrava em território goiano”. (BORGES, 1990, p.67).

Nos municípios por onde os trilhos supostamente iriam passar tiveram crescimento demográfico expressivo na virada do século XX, influenciadas pela presença da ferrovia no triangulo mineiro desde 1892, o que dava condições e oportunidades a pessoas de espírito empreendedor e especulativo par ganhar dinheiro e fazer fortuna em Goiás. Como era o caso de famílias originárias de grandes centros urbanos, principalmente, estrangeiros que migraram para Goiás.





Fonte: Recenseamento Geral do Brasil de 1940 – Goiás, Censo Demográfico (p.84)

Percebe-se pelos dados apresentados no Gráfico 1 que, à medida que foi ocorrendo o processo de interiorização da ferrovia um número crescente de famílias estrangeiras foram-se estabelecendo em Goiás, que teve seu auge na década de 1920 com o registro de 724 pessoas.

Entre os anos de 1900 e 1940 surgiram várias cidades novas em Goiás como Anápolis, Campo Formoso (atual Orizona), Corumbaíba, Urutaí, Pires do Rio, Vianópolis e Goiandira. O surgimento destes novos municípios e a inauguração da ferrovia em Pires do Rio fizeram com que a população de Catalão fosse reduzida para pouco mais de 38 mil habitantes, por conta também, da emancipação política de novos municípios vizinhos que pertenciam à sua Comarca, como Goiandira. E Ipameri já alcançava quase 20 mil habitantes, de acordo com os dados do Recenseamento Geral do Brasil de 1920.

Com o avanço das trilhas em Goiás intensificou a imigração, especialmente, nas cidades que os trilhos da Estrada de Ferro Goyaz passavam

vinham lavradores, vinham comerciantes, vinham médicos, bacharéis, industriais, boiadeiros, garimpeiros. Todos demandavam a ponta da linha da estrada de ferro. Lentamente, de cinco em cinco, ou de dez em dez léguas. Os trilhos avançavam, paravam e prosseguiram [...] em cada pausa uma cidade surgia de improviso [...] e as casa comissárias brotavam numerosas, atendendo a importação de estabelecimentos, distantes dezenas de léguas (XAVIER JÚNIOR, 2002, p. 23- 24).

As ferrovias por onde passavam trazia consigo novos hábitos de consumo típicos dos grandes centros urbanos, no entanto, não se pode afirmar de forma generalizada que isto ocorria em todos os lugares e nos mesmos ritmos, sem levar em consideração, também o perfil sociocultural e econômico dos seus habitantes. Mas a ferrovia exerceu sua influência, especialmente, nas famílias mais ricas que deixavam bens para os seus herdeiros.

Torna-se importante ressaltar que além da Estrada de Ferro Goyaz, as estradas de rodagens interligadas aos entroncamentos ferroviários foram essenciais para o desenvolvimento das cidades mais distantes da ferrovia. A chegada dos primeiros automóveis em Goiás veio nos vagões do trem e

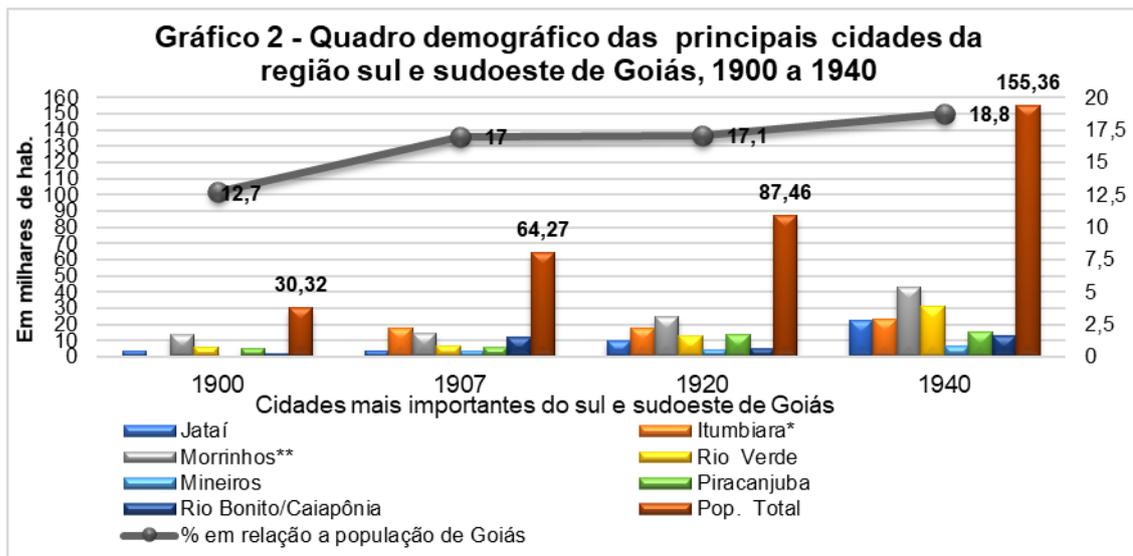
ajudou a promover maior acesso a produtos e serviços, sobretudo, de cidades do sul e sudoeste de Goiás, que se encontravam mais distantes dos ramais ferroviários. Além de mercadorias oriundas dos grandes centros urbanos, as estradas de rodagens foram importantes para o crescimento econômico e demográfico das cidades desta região, amenizando as





desvantagens frente ao crescimento das cidades do sudeste servidas pelos trilhos da Estrada de Ferro Goyaz (OLIVEIRA; SANTOS, 2018, p. 61).

Conforme pode se observar nos dados censitários populacionais apresentados abaixo houve um crescimento demográfico expressivo em todas as regiões: norte, sul, sudoeste, centro e, principalmente, nos municípios da região da Estrada de Ferro Goiás.



Fontes: Anuário Estatístico do Brasil Vol. I (1908-1912) - Território e População. Typografia da Estatística: Rio de Janeiro, 1916 (p.324-326); Recenseamento Geral do Brasil de 1920 (p. 53-702); Recenseamento Geral do Brasil de 1940 – Goiás, Censo Demográfico (p.68-138); *Incluso população de Buriti Alegre no censo de 1940; ** Incluso população de Pontalina e Goiatuba no censo de 1940.

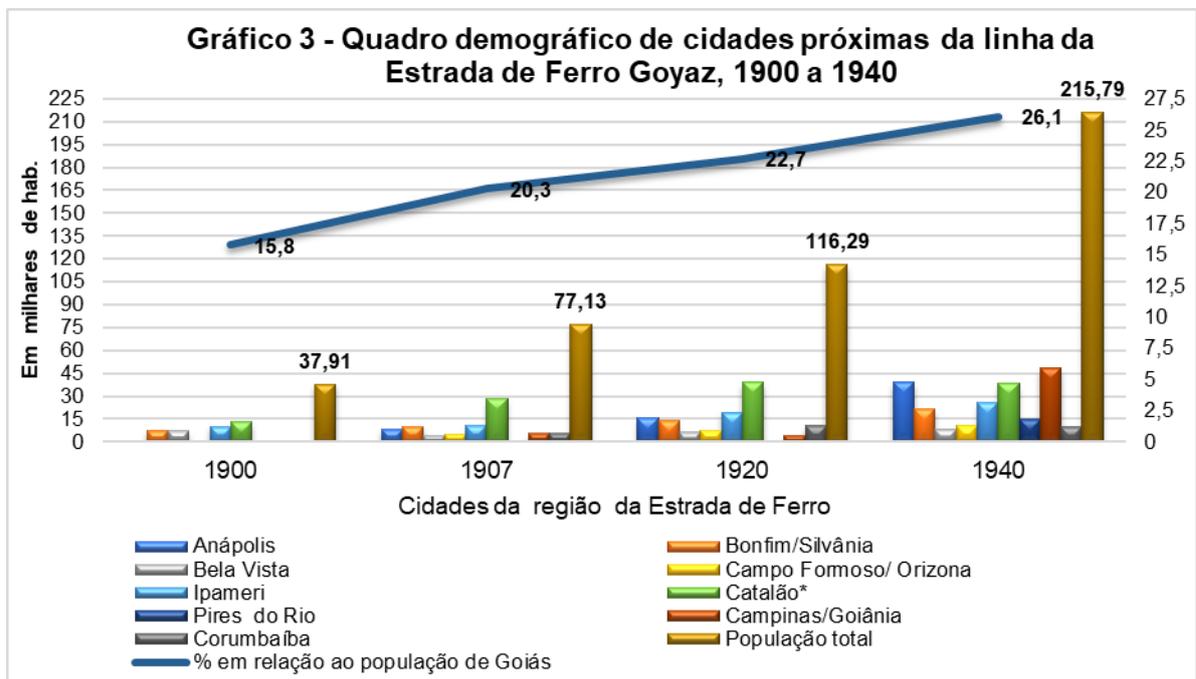
Notadamente no Gráfico 2 que abrange os municípios do sul e sudoeste houve entre os anos de 1900 a 1907 um grande crescimento demográfico em que a população mais de dobrou neste curto espaço de tempo e passou de 30,2 mil para mais de 64 mil habitantes. Entre os anos de 1900 a 1940 houve um incremento populacional de 476% e a população chegou a 144,2 mil habitantes nesta região com destaque para os municípios de Morrinhos, Rio Verde, Jataí e Itumbiara que tiveram os maiores índices de crescimento demográfico. A região sul e sudoeste apesar de não estarem tão próximas aos trilhos das ferrovias (Mogyana e Goyaz) manteve um crescimento demográfico ascendente e, em 1940, a população dos municípios levantados somados representava quase 19% da população total do estado de Goiás.

No Gráfico 3 em seguida envolve dados demográficos dos municípios cortados pela Estrada de Ferro Goiás o período de maior crescimento demográfico foi depois de 1907, quando já se sabia que os trilhos da ferrovia passariam pelos





municípios da região. Percebe-se que entre os anos de 1900 e 1940 deu-se início a um intenso processo de ocupação da região devido a uma maior parte do fluxo migratório de pessoas que fez emergir novas cidades com o avançar dos trilhos até a sua chegada a Goiânia e Anápolis em 1935. Além da ferrovia a própria construção de Goiânia nas proximidades de Campinas deve ter colaborado para o crescimento deste fluxo migratório e sua proximidade com a ferrovia, pode ter isso, um fator importante para a escolha do local por onde chegaria a maior parte dos materiais que seriam utilizados na construção da nova capital.



Fontes: Anuário Estatístico do Brasil Vol. I (1908-1912) - Território e População. Typografia da Estatística: Rio de Janeiro, 1916 (p.324-326); Recenseamento Geral do Brasil de 1920 (p. 53-702); Recenseamento Geral do Brasil de 1940 – Goiás, Censo Demográfico (p.68-138). * Incluso a população de Goiandira no censo de 1940.

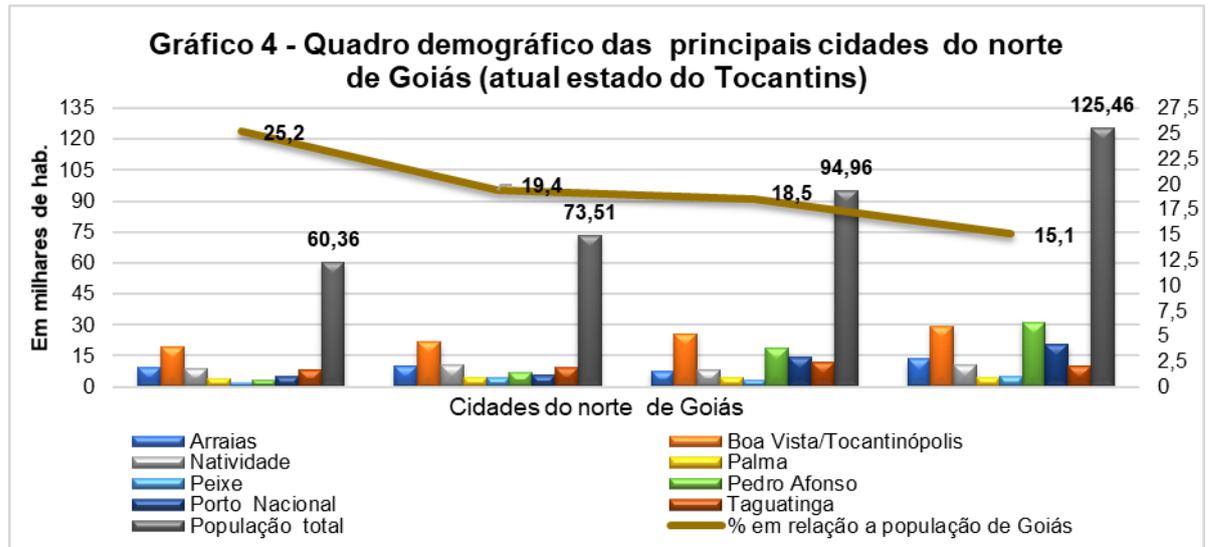
Com exceção de Santa Cruz que além de perder território com o surgimento de novos municípios, como Orizona e Pires do Rio, viu sua população se esvaír-se para os novos municípios em busca de novas oportunidades e seguiram os trilhos do trem. Todos os municípios novos ou mais antigos tiveram crescimento demográficos expressivos, mas com destaques para: Anápolis, Goiânia, Catalão e Ipameri. Foram estes municípios que mais atraíram os fluxos migratórios para Goiás seguindo, conforme já mencionado, os trilhos da Estrada de Ferro Goiás.

Das regiões analisadas os municípios que tiveram os menores índices de





crescimento demográfico estavam na região norte de Goiás, atual estado do Tocantins. Porém, em 1900 as principais cidades do norte de Goiás concentravam mais de 25% da população total do estado de Goiás à época, no entanto, com o passar dos anos e o avançar dos trilhos da ferrovia no centro sul do estado, a região norte não conseguiu acompanhar o mesmo ritmo de crescimento demográfico. Em 1940, a população da região representava apenas 15% da população total de Goiás.



Fontes: Anuário Estatístico do Brasil Vol. I (1908-1912) - Território e População. Typografia da Estatística: Rio de Janeiro, 1916 (p.324-326); Recenseamento Geral do Brasil de 1920 (p. 53-702); Recenseamento Geral do Brasil de 1940 – Goiás, Censo Demográfico (p.68-138).

Mesmo assim na região teve um crescimento populacional de 208% entre os anos de 1900 a 1940. Os municípios que mais contribuíram para esse crescimento foram Pedro Afonso, Boa Vista (atual Tocantinópolis) e Porto Nacional que se constituíam como importantes centros atrativos de pessoas devido as suas localizações estratégicas às margens do grande rio Tocantins que era a principal via de acesso de transporte fluvial que faziam destes municípios importantes centros de distribuição e saída de mercadorias para a região norte e nordeste do Brasil, bem como, para as demais localidades do então norte de Goiás e, também, sua comunicação com o sul do estado pelo rio Araguaia.

Considerações Finais

Conforme pode-se notar pelos resultados apresentados a Estrada de Ferro Goiás exerceu influencia muito significativa no crescimento demográfico, especialmente, nos municípios mais próximos da linha ferroviária. A ferrovia tornou-se a principal meio e via de acesso aos mercados localizados principalmente na





região sudeste do Brasil, conectando Goiás com o restante do país com maior incorporação, embora ainda restrita, a uma economia de mercado.

Conclui-se que houve grande crescimento demográfico no sul, sudeste e sudoeste goiano nas três primeiras décadas do século XX devido a presença da ferrovia no estado. No sudeste goiano a estrada de ferro promoveu a transformação das cidades e fez emergir novos municípios como: Pires do Rio, Urutaí e Vianópolis que somente surgiram com a passagem dos trilhos do trem. A partir de 1914 chegaram a Goiás as primeiras indústrias, e as Estradas de Ferro Mogyana - no triângulo mineiro - e Goyaz - no sudeste goiano - colaboraram para o surgimento das primeiras indústrias e atraíram volume grande de migrantes e, até mesmo, de imigrantes estrangeiros que se dirigiam a Goiás seguindo a linha do trem em busca de novas oportunidades.

Passados mais de 100 anos da chegada dos trilhos da ferrovia em Goiás, pode-se perceber que não houve uma ruptura definitiva com o passado, as ferrovias continuam sendo consideradas uma das principais alternativas viáveis de transporte seja pela eficiência e baixo custo se comparado a outras modalidades de transportes, principalmente, em relação ao transporte rodoviário.

No entanto, com o passar dos anos e governos as ferrovias acabaram sendo completamente abandonadas, sobretudo, a partir de 1950 com as políticas desenvolvimentistas que fizeram a opção pelo transporte rodoviário em detrimento de sua interligação com as ferrovias. O que certamente tem influenciado na competitividade dos produtos brasileiros no mercado externo e a dependência do transporte por caminhões, que cruzam o Brasil de norte a sul, em rodovias muitas vezes não pavimentadas e mal conservadas. Se conservadas, pagam-se pesados pedágios que somados ao valor crescente dos preços dos combustíveis tem encarecido o valor dos fretes, das mercadorias e a viabilidade deste sistema de transportes em um mundo cada vez mais globalizado e interconectado que, diante do aquecimento global provocado, sobretudo, provocado pelo uso de combustíveis fósseis tem havido uma crescente pressão para mudanças para matrizes energéticas renováveis em que as atuais ferrovias teriam relevante papel neste momento.



Agradecimentos

Agradecimentos à Universidade Estadual de Goiás e ao PIBIC, por ter me oportunizado, uma bolsa de estudos para que pudesse dedicar-me mais exclusivamente aos estudos e à pesquisa.

Referências

NATERA, R. C. **A questão ferroviária no debate do senado imperial (1835-1889)**. Dissertação de Mestrado, UNICAMP: Campinas-SP, 2010. Disponível: <http://repositorio.unicamp.br/jspui/handle/REPOSIP/286347> – acessado em 28 de dezembro de 2020.

OLIVEIRA, H.A. Os desafios da viabilidade financeira das companhias de estradas de ferro Mogyana e Goyaz em suas incursões ao Planalto Central. In. REIS, F. S.; MACÊDO, M. P. **Desenvolvimento socioeconômico e sustentabilidade do cerrado brasileiro na transposição do século XX para o XXI**. Jundiaí/SP: Paco, 2016.

MORAES, L. A. **Relatório à Assembleia Legislativa de Goyaz em 3 de novembro de 1881**. Goyaz: Typografia Perseverança de Tocantins & Aranha, 1881. Disponível em: <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/331/>. Acesso em: 9 de dezembro de 2020.

BORGES, B. G. **Despertar dos dormentes: Estudos sobre a Estrada de Ferro de Goiás e seu papel nas transformações das estruturas regionais (1909-1922)**. Goiânia/GO: Cegraf, 1990.

ESTEVAN, L.A.; CAMPOS JR., P. B. Caminhando nos trilhos da ocupação econômica de Goiás. In. **Revista CEPPG - CESUC - Centro de Ensino Superior de Catalão**, Ano XV nº 27, 2º Semestre/2012. Disponível: Revista CEPPG Nº 27 do CESUC_OK.pmd (portalcatalao.com) – acessado em 19 de janeiro de 2021.

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

OLIVEIRA, H.A; SANTOS, N.B. **Impactos das ferrovias e estradas de rodagens na economia goiana (1900-1920)**. In. SANTOS, F.R. Economia, política e sociedade: vicissitudes e perspectivas para a preservação do meio ambiente no Brasil. Curitiba/PR: CRV, 2018.