

*A integração da economia goiana a partir do sistema ferroviário: uma análise da Estrada de Ferro Goiás e da Ferrovia Norte-Sul*

*The integration of goiás economics from rail system: an analysis of Railroad Goiás and North-South Railroad*

*L'integration de l'économie de l'état du Goiás à partir du système ferroviaire : une analyse du Chemin de Fer Goiás et de la Ligne Ferroviaire Nord-Sud*

Flávia Rezende Campos  
Universidade Federal de Goiás  
flaviarezende@hotmail.com

Denise Vaz de Almeida  
Universidade Federal de Goiás  
denise.dva@hotmail.com

---

**Resumo**

Como as atividades produtivas não se encontram de maneira homogênea no território, o processo de crescimento e ocupação regional brasileiro foi marcado pela concentração econômica, descontinuidades espaciais e desigualdades regionais. Como elemento minimizador, os meios de transporte, especialmente as ferrovias, viabilizaram diversas atividades socioeconômicas, interligando centros de produção e de consumo, com papel relevante na expansão capitalista. O objetivo geral do artigo é mostrar como as ferrovias localizadas no território goiano (Estrada de Ferro Goiás e Ferrovia Norte-Sul) têm contribuído para a integração da economia, a partir das teorias de desenvolvimento regional segundo Hirschman (1961), Perroux (1967) e Myrdal (1972). A Estrada de Ferro Goiás, implantada no início do século XX, foi exemplo de via de transporte de penetração, integrando parte do território goiano à economia nacional, com a expansão da fronteira agrícola. Neste sentido, perspectivas favoráveis em termos de integração da economia goiana têm surgido com a Ferrovia Norte-Sul no século XXI, que está em fase de construção no estado de Goiás, sendo um eixo de transporte entre o Centro-Sul e o Norte-Nordeste do país integrando economicamente essas regiões.

**Palavras-chave:** Integração econômica, Ferrovia, Goiás

---

### **Abstract**

As the productive activities are not evenly within the territory, the growth process and Brazilian regional occupation was marked by economic concentration, spatial discontinuities and regional inequalities. How minimizer element, means of transport, especially railroads have facilitated various socioeconomic activities, linking centers of production and consumption, with a relevant role in capitalist expansion. The overall objective of this article is to show how railroads located in Goiás ( Goiás Railroad and the North-South Railroad ) have contributed to the integration of the economy, from the theories of regional development according to Hirschman (1961 ), Perroux (1967 ) and Myrdal (1972). The Railroad Ferro Goiás, implanted at the beginning of the 20<sup>th</sup> century, was an example of a transport route of penetration, integrating part of Goiás to the national economy, with the expansion of the agricultural frontier. In this sense, a favorable perspectives in terms of integration of Goiás economy have arisen with the North-South Railroad in 21<sup>st</sup> century, which is under construction in the state of Goiás, being a transport corridor between the South-Centre and the North-Northeast of the country economically integrating these regions.

**Keywords:** Economic integration, Railroad, Goiás

---

### **Résumé**

Comment les activités productives ne sont pas uniformément sur le territoire, le processus de croissance et de l'occupation régionale brésilienne a été marquée par la concentration économique, discontinuités spatiales et les inégalités régionales. Comment élément minimiseur, moyens de transport, en particulier les chemins de fer ont facilité diverses activités socio-économiques, reliant les centres de production et de consommation, avec un rôle important dans l'expansion capitaliste. L'objectif général de cet article est de montrer comment les chemins de fer situés dans Goiás (Le Chemin de Fer Goiás et la Ligne Ferroviaire Nord-Sud) ont contribué à l'intégration de l'économie, à partir des théories de développement régional selon Hirschman (1961), Perroux (1967) et Myrdal (1972). Le Chemin de Fer Goiás, situé au début du XXe siècle, est un exemple d'une voie de pénétration de transport, intégrant une partie de Goiás à l'économie nationale, avec l'expansion de la frontière agricole. En ce sens, des perspectives favorables en termes d'intégration de l'économie de l'État du Goiás ont surgi avec la Ligne Ferroviaire Nord-Sud dans le siècle XXI, qui est en cours de construction dans l'État du Goiás, étant un corridor de transport entre le Centre-Sud et le Nord-Nord-Est du pays en contribuant à l'intégration économique de ces régions.

**Mots-clés:** L'intégration économique, Ligne ferroviaire, Goiás

---

## **Introdução**

Como as atividades produtivas não se encontram de maneira homogênea no território, a concentração econômica, as discontinuidades espaciais e as desigualdades regionais podem ser características marcantes, principalmente nas fases embrionárias do processo de crescimento e ocupação do território regional de determinados países, com possibilidades de perpetuação ao longo do tempo desses elementos.

No caso do desenvolvimento regional no Brasil, observa-se que o processo de ocupação do espaço geográfico se fez segundo as possibilidades de

cada região em encontrar alternativas econômicas que permitissem inserir no mercado internacional, ou até mesmo, numa fase anterior, em atendimento à metrópole (fase colonial). Em razão desses fatos, de acordo com Diniz (2001), economias regionais formaram-se no Brasil com dinamismo voltado para fora e com frágil integração nacional.

Sabe-se que os meios de transporte viabilizaram diversas atividades socioeconômicas, interligando centros de produção e de consumo, além de terem contribuído para a propagação de ideias e culturas (BORGES, 1990), com destaque para as ferrovias que desempenharam papel relevante na expansão capitalista estimulando o deslocamento de mercadorias e pessoas. A ferrovia foi o meio de transporte que participou do início da integração do território brasileiro, contribuindo para a expansão da fronteira agrícola, criando e ligando os pontos de produção agropecuária do país, como analisado por Bezerra; Cleps Jr. (2004).

Com relação ao Estado de Goiás, destaca-se a presença da Estrada de Ferro Goiás, implantada no início do século XX no auge da expansão ferroviária brasileira, sendo exemplo de via de transporte de penetração ao Oeste do país. Esta ferrovia integrou parte do território goiano à economia nacional, permitindo a expansão da fronteira agrícola e favorecendo o crescimento econômico da região.

Décadas se passaram desde a implantação da ferrovia em Goiás e o setor agropecuário do Estado veio se fortalecendo, de modo que a atividade primária agrícola da economia passou a obter desempenho cada vez mais satisfatório, diversificando as culturas, expandindo a área plantada e aumentando a produção. A partir desta conjuntura favorável é que se compreende a relevância das vias de transporte (rodoviárias, ferroviárias e hidroviárias), para atender aos propósitos de continuidade deste processo de crescimento econômico. Neste sentido, perspectivas favoráveis em termos de integração da economia goiana têm surgido com a ampliação do sistema ferroviário, especificamente com a Ferrovia Norte-Sul (FNS), que está em fase de construção no território goiano.

O objetivo geral do presente estudo é mostrar como as ferrovias localizadas em Goiás têm contribuído para a integração da economia goiana tanto em termos regionais quanto nacionais. Primeiramente, serão expostas as teorias de desenvolvimento regional segundo Hirschman (1961), Perroux (1967) e Myrdal (1972), relacionando posteriormente com as modificações das políticas nacionais no setor de transporte. Em seguida, apresentaremos a evolução da economia goiana com ênfase na contribuição da Estrada de Ferro Goiás para a integração da economia regional; e por fim, mostraremos que a

Ferrovia Norte-Sul, ainda em fase de construção, poderá contribuir para a integração da economia goiana frente à economia nacional.

### **Teorias do desenvolvimento regional e a infraestrutura de transportes**

O desenvolvimento econômico como fenômeno histórico inicia-se nos países a partir da revolução capitalista, sendo caracterizado por um processo de acumulação de capital e incorporação do progresso tecnológico, os quais conduzem ao aumento sustentado da produtividade ou da renda *per capita*, dos salários e ao aumento do padrão de vida da população (BRESSER-PEREIRA, 2006, 2008). Para Furtado (1951), o processo de desenvolvimento consiste numa série de mudanças na forma e proporções que se combinam fatores de produção. Tais mudanças preveem combinações racionais desses fatores no intuito de aumentar a produtividade do fator trabalho, tanto ao nível da técnica conhecida como mediante a introdução de novas tecnologias<sup>1</sup>.

Furtado (2009) atenta para outro aspecto importante da teoria do desenvolvimento: regiões diferentes, apesar de alcançarem o mesmo estágio de acumulação de capital, empregando técnica similar e mesma produtividade da mão de obra, podem apresentar diferentes níveis de produção *per capita*. Uma das causas dessa situação pode ser a utilização intensiva de um recurso natural não renovável; como no caso dos recursos minerais; e a outra está relacionada com a abundância de recursos naturais não esgotáveis, apresentando vantagem em determinada região, ao envolver maiores quantidades disponíveis de terras cultiváveis e de água, ou mesmo por ser beneficiada por facilidades para instalação de um sistema de transportes.

Hirschman (1961) está entre os teóricos que se voltaram para o estudo da dinâmica da economia regional, contribuindo para o entendimento do processo de desenvolvimento econômico de uma nação. O referido autor alude que, em virtude de condições desfavoráveis nas economias subdesenvolvidas, como trabalho subempregado na agricultura e atividade empreendedora mal utilizada, faz-se necessário a ação de um “agente coordenador” (Estado) que tenha o “dever de organizar e efetivar a cooperação entre os muitos fatores, recursos e aptidões indispensáveis ao pleno êxito do desenvolvimento” (HIRSCHMAN, 1961, p.21 e 27).

A disponibilidade de energia elétrica e as facilidades de transporte presentes num país estão entre os elementos primordiais ao desenvolvimento econômico. O investimento em capital fixo, na infraestrutura econômica e

---

<sup>1</sup>O conceito de desenvolvimento refere-se a um processo de transformação com a aplicação de métodos produtivos novos e mais eficazes, de modo a ampliar o fluxo de bens e serviços finais dispostos à sociedade (FURTADO, 2000).

social, com melhorias nos portos, modernização de um sistema ferroviário integrado e aumento da capacidade de produção e distribuição de energia, faz-se necessário como pré-requisito à instalação de atividades produtivas. Para que estas possam surgir, é indispensável o acesso local via transporte marítimo, aéreo, ferroviário ou rodoviário (HIRSCHMAN, 1961).

Perroux (1967) também se ateu em estudar a política regional de desenvolvimento com abordagem centrada na teoria da polarização ou polos de crescimento. Sob o aspecto de análise do processo de crescimento econômico, o autor atenta para o fato de que “o crescimento não surge em toda parte ao mesmo tempo; manifesta-se com intensidades variáveis, em pontos ou polos de crescimento; propaga-se, segundo vias diferentes e com efeitos finais variáveis, no conjunto da economia” (PERROUX, 1967, p. 164). Tal fato está relacionado às variações na estrutura econômica nacional, tendo destaque na composição dessa modalidade de crescimento o que vem a ser desempenhado pela indústria motriz, pelo complexo de indústrias e pelo crescimento dos polos de desenvolvimento (PERROUX, 1967).

Em virtude da concentração humana e acumulação de capital fixo advém o crescimento do mercado, em termos espaciais, a partir das vias de transportes material e intelectual. Ocorre uma formação de uma rede de tais transportes, a qual se forma devido à propensão dos consumidores de realizar despesas. Diante disso, segundo Perroux (1967), tem-se a necessidade de importar alimentos e reunir indústrias de demanda local, induzindo o consumo e incentivando o uso de bens e serviços via redes de distribuição formada por um sistema de transporte.

Baseando-se na teoria dos polos de crescimento de Perroux (1967), o crescimento econômico de uma região inicia-se primeiro em determinados pontos, para difundir-se, posteriormente no conjunto da economia. Esse processo dá origem a um fluxo de polarização, que surge a partir dos efeitos motores gerados pelas indústrias motrizes, tendo a capacidade de difundir o crescimento econômico no espaço. Contudo, existe a dependência de canais, como infraestrutura de transportes e de comunicação, que tem a habilidade de pagar tais efeitos.

Myrdal (1972, p. 58-59), por sua vez, reconheceu os efeitos motores ocasionados pelos centros de expansão industrial, denominando-os de “efeitos propulsores” que se “propagam do centro de expansão econômica para outras regiões”. Ainda que distantes dos centros econômicos, essas regiões podem oferecer condições favoráveis à aquisição de matérias-primas a serem utilizadas pelas indústrias em atividade nos centros, e se beneficiam ao serem estimuladas via o fluxo de comércio e investimentos originados nas regiões mais desenvolvidas.

Constata-se que quanto mais desenvolvida é uma economia, maior é a intensidade de seus “efeitos propulsores”. Um nível maior de desenvolvimento está atrelado a melhores condições e disponibilidade de transportes e comunicação, além de uma educação com qualidade, capaz de elevar o padrão de vida de uma população. Diante de tal fato, infere-se que um baixo nível de desenvolvimento econômico está correlacionado a estruturas ineficientes de transportes, comunicação e educação, constituindo-se em barreiras que dificultam difusão dos “efeitos propulsores” numa economia (MYRDAL, 1972).

Myrdal (1972) ressaltou também a importância do Governo ao estimular o desenvolvimento econômico de uma nação via um planejamento da política nacional de desenvolvimento na forma de um programa estratégico que vise tanto a integração nacional quanto a redução das disparidades regionais. Isso pode ser alcançado mediante planos nacionais de investimentos em setores que elevem a capacidade produtiva do país, como transportes, modernização da agricultura e energia (construção de novas usinas), além de melhores condições de saúde e educação. O objetivo desse tipo de política é impulsionar os “efeitos propulsores” na tentativa de intensificar seus resultados.

Compreende-se que o crescimento econômico, assim como o desenvolvimento de uma região, carece de uma maior disponibilidade de infraestrutura a fim de dar suporte às atividades econômicas produtivas. Sabe-se, também, que para dar a continuidade ao processo de desenvolvimento regional ocorre a necessidade de se investir em infraestrutura. Diante dessa realidade, as políticas públicas de investimento em transportes se destacam na medida em que inversões são realizadas essencialmente pelo Estado por meio de investimento direto, pela regulação da atividade ou ainda via concessão pública (VARGAS; SCATOLIN, 2007).

Neste sentido, as teorias de Hirschman (1961), Perroux (1967) e Myrdal (1972) convergem para o mesmo aspecto – necessidade de infraestrutura para o processo do desenvolvimento regional. A seguir, será mostrado um breve retrospecto da evolução do transporte ferroviário no Brasil.

### **Evolução do Transporte Ferroviário no Brasil**

O processo de ocupação de um território possui estreita relação com a formação de suas vias de transportes. No caso do Brasil, a ocupação e organização de seu território foram determinantes na configuração de seu sistema de transportes, o qual desde o período colonial, não esteve relacionado à ideia de uma rede integrada. Verifica-se que a ocupação do Brasil ocorreu de modo disperso, com a formação e uma população espalhada de forma escassa

pelo litoral e que, posteriormente, migrou-se para as regiões interioranas isolando-se em verdadeiras ilhas de povoamento (NATAL, 1991a).

As dimensões continentais do Brasil favoreceram a formação de polos regionais com certa autonomia relativa, inseridos numa economia primário-exportadora. Estes polos mantinham relações comerciais diretas com os principais centros europeus, os quais forneciam manufaturados em troca de matérias-primas e alimentos. Constata-se que essas relações dificultavam a formação de uma divisão interna de trabalho, prejudicando o estabelecimento de um mercado nacional amplo, pois os polos regionais mostravam-se dependentes de um sistema internacional de mercados, como ressaltou Barat (1969).

Com a expansão, melhoria e redução dos custos de transportes a nível mundial oriundos da I e II Revolução Industrial, houve mudanças significativas nas relações econômicas entre os países centrais e suas antigas colônias. A nova ordem econômica deixou de ser apoiada em matérias-primas de grande peso e baixo valor, como madeiras e minerais, passando-se a favorecer produtos como café, borracha e açúcar. Para tanto, eram necessárias condições de transportes que permitissem uma regularidade de oferta e custos ajustados à competitividade internacional (NATAL, 1991a).

O Brasil, em função das características de sua ocupação, encontrava-se sem condições de infraestrutura para se inserir nessa nova ordem econômica e, dadas as distâncias consideráveis entre as principais áreas de atividade econômica, era de se esperar que qualquer sistema de transportes exigisse grandes somas de investimentos. Diante dessa situação, a solução encontrada foi a construção de ferrovias, que ligariam as regiões interioranas, produtoras de matérias-primas, aos portos do país. Era um conjunto de estradas de ferro dispersas, não interligadas entre si, e que naquele momento operavam de modo não integrado. Porém, a opção pelas ferrovias, com referência ao conceito de desenvolvimento de Furtado (1951), constituiu-se num novo método produtivo e mais eficaz, pois elas possibilitaram a redução dos custos de transporte e uma elevação da produtividade no setor agroexportador com o aumento do fluxo de bens e serviços finais dispostos à sociedade.

Borges (1990) também menciona a questão da formação de um sistema de transporte ferroviário não integrado. Não se formou no país uma rede ferroviária nacional, visto que foram construídos troncos ferroviários que ligavam as regiões produtoras aos portos de exportação. O motivo dessa configuração não estava relacionado com a dimensão do território brasileiro e nem com a falta de recursos, mas sim com a regionalização da economia dependente, característica da produção colonial e que se estende até a República.

Barat (1969) afirma que nas relações estabelecidas entre regiões primário exportadoras, inseridas numa economia mundial em que prevalecia a especialização na produção, os sistemas ferroviário e portuário tiveram sua relevante contribuição. Myrdal (1972) destacou que os governos coloniais tiveram sua participação realizando a construção de ferrovias e portos, ou mesmo oferecendo condições de segurança política ou rentabilidade econômica ao capital investido pela iniciativa privada.

Efetivamente as estradas de ferro no Brasil começaram a ser construídas somente a partir da década de 1850, com o Estado estimulando a iniciativa privada a realizar investimentos no setor. É importante ressaltar, de acordo com Borges (1990), que a distribuição de recursos e as concessões ferroviárias dependiam dos interesses políticos de cada região, ficando excluídas aquelas regiões que apresentavam pouca expressividade no processo de produção, o que contribuía para a intensificação das disparidades regionais.

Na segunda metade do século XIX, a economia brasileira cada vez mais se consolidava como polo dependente dentro da lógica capitalista de produção, inserindo-se na divisão internacional do trabalho como nação exportadora de produtos primários, e especializando-se, principalmente, na oferta de café ao mercado mundial. As ferrovias foram importantes ao viabilizar a ampliação da produção de café, pois permitiram o alcance de terras distantes das regiões tradicionais de plantação, quando estas já se encontravam esgotadas. Observa-se que os trilhos tinham seu trajeto estabelecido mais rapidamente rumo aos centros mais desenvolvidos na produção de café, onde essa “modernidade” ocorreu com o apoio do governo central e à custa de recursos externos, com conseqüente endividamento público e aumento da dependência externa.

O processo de organização da produção cafeeira com bases capitalistas foi acompanhado de transformações na estrutura econômica que permitiram a instalação das primeiras indústrias na região Centro-Sul do país. O crescimento da economia cafeeira e seu capital acumulado favoreceram o início da industrialização, a qual exigia a incorporação de novas áreas, buscando a ampliação do mercado interno para os manufaturados e a continuação do processo de acumulação do capital industrial (BORGES, 1990). Tal fato corrobora com as ideias de Perroux (1967) ao afirmar que a concentração de firmas atrelada ao processo de urbanização induz à formação de um mercado consumidor diversificado e progressivo, o qual exige necessidades coletivas, entre elas infraestrutura de transportes e serviços públicos.

Neste sentido, o papel da ferrovia foi determinante na ocupação de novas regiões, como no Centro-Oeste brasileiro, na medida em que se

ampliavam as fronteiras agrícolas. Os centros urbanos em expansão tinham uma demanda crescente por produtos agrícolas que aos poucos, devido à concentração da propriedade fundiária e eliminação da pequena produção, foram se tornando escassos, como ressaltado por Borges (1990). Esse contexto caracterizou uma nova função para as ferrovias que a partir desse momento tiveram sua disposição orientada ao mercado interno em formação.

Como resultado do ritmo de transformação da estrutura econômica produtiva do Centro-Sul do país a partir do alargamento da fronteira agrícola, ocorreu uma expansão das estradas de ferro, com o prolongamento das ferrovias paulistas para além dos limites do estado de São Paulo. Os trilhos seguiram em direção a outros Estados, como no caso de Goiás com a construção da Estrada de Ferro Goiás, ligando-se à Estrada de Ferro Mojiana, localizada em solo mineiro. A justificativa da construção da ferrovia estava fundamentada na posição assumida pelo estado de Goiás como região produtora e fornecedora de produtos agrícolas básicos para os mercados da região Sudeste.

O processo de expansão das ferrovias apresenta relação com os preceitos teóricos de Myrdal (1972) no que diz respeito aos efeitos motores ocasionados pelos centros de expansão industrial, os “efeitos propulsores” que se “propagam do centro de expansão econômica para outras regiões” e conseguem atingir regiões distantes dos centros econômicos que podem oferecer condições favoráveis à aquisição de matérias-primas a serem utilizadas pelas indústrias em atividade nos centros. Conforme a abordagem da próxima seção, o sudeste goiano se beneficiou depois da chegada da ferrovia ao ser estimulado via o fluxo de comércio e investimentos originados na região Centro-Sul que apresentava manifesto dinamismo industrial.

Nos anos que se seguiram após a 1ª Guerra Mundial verifica-se que as atividades de construção das ferrovias no território brasileiro mantiveram-se em ritmo desacelerado. A paralisação das obras se deu com a crise de 1929, retornando apenas fracamente após o ano de 1930, como discutido em Telles (2011). No final desta mesma década, o governo tomou para si a responsabilidade de reorganizar administrativamente empresas ferroviárias, iniciando um processo de encampação daquelas ferrovias que não eram mais interessantes à iniciativa privada. Entretanto, no final da década de 1920, surgiram os primeiros sinais de redefinição da política de viação, a qual incluía como temas o desenvolvimento futuro das redes de comunicação via transportes, a indissolubilidade e a integridade do território nacional e o papel que a rodovia poderia exercer no alargamento das fronteiras internas do país, como analisado por Natal (1991b).

Um aspecto que reforçava o novo padrão nacional de transportes era o binômio Estado-indústria automobilística abrangendo um conjunto de indústrias, empresas e atividades econômicas organizadas para dar suporte às montadoras automobilísticas e, que em seu conjunto, representava ganhos para o Estado no plano fiscal mediante os impostos arrecadados com a indústria do ramo automobilístico (NATAL, 1991b).

Com relação ao setor ferroviário, a década de 1950 é considerada um marco decisivo na história das ferrovias brasileiras, pois com o desenvolvimento dos processos de industrialização e de urbanização, o setor rodoviário destaca-se em detrimento ao ferroviário, que passou a enfrentar falências de empresas que não eram mais rentáveis. A partir disso, surge a necessidade de se estatizar tais empresas, centralizando-as sob o comando de única empresa do governo federal – a Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) criada em 1957 (NETO *et al*, 2010).

Em decorrência da crise do petróleo e das crises econômicas recorrentes que o Brasil vivenciou nos anos de 1970, a década seguinte caracterizou-se também como um momento de difícil situação para a RFFSA. Diante de uma conjuntura insustentável, os investimentos na malha ferroviária reduziram drasticamente, havendo o sucateamento da infraestrutura e o crescimento das dívidas da empresa. Deste modo, iniciou-se em 1992 o processo de privatização da RFFSA repassando a gestão de suas ferrovias, mediante concessões, para operadores privados.

Diante do que foi exposto, sabe-se que existe uma relação bastante próxima entre as condições de infraestrutura em termos de transportes de um país e seu nível de desenvolvimento econômico. Neste sentido, faremos uma abordagem sobre a contribuição do sistema ferroviário para a integração da economia regional, evidenciando como se deu a evolução da economia goiana e as transformações estruturais ocorridas no Estado de Goiás na primeira metade do século XX.

### **A Estrada de Ferro Goiás e a integração da economia goiana**

Com a crise da mineração no final do século XVIII, a economia goiana foi marcada por um cenário de isolamento geográfico, agravada pela ausência de meios de transportes eficientes. No século XIX, a economia regional goiana era caracterizada por uma produção agrícola organizada como atividade secundária, subsidiária da produção pecuarista, que conseguiu se manter dentro da produção mercantil garantindo a exportação regular de gado bovino para os centros consumidores do Centro-Sul e do Norte-Nordeste, como ressaltou Borges (1990).

Segundo Campos (2003) a pecuária em Goiás representou um papel histórico relevante ao evitar, após a decadência da mineração, a falência econômica do Estado e o seu esvaziamento populacional, contribuindo para a fixação do homem no território e a ocupação de novas terras. As vastas pastagens naturais, a pouca mão de obra exigida para as atividades ligadas à terra e à criação, o reduzido investimento de capital e a presença de terra em abundância, desprovida de povoamento e controle de posse, estão entre os fatores destacados por Chaul (2010) que favoreceram a atividade pecuarista em Goiás.

Entretanto, de acordo com Borges (1990), a situação de baixa produtividade do setor agrícola era determinada pelo incipiente grau de desenvolvimento das forças produtivas, pelos solos pouco férteis, pela concentração da propriedade e, principalmente, devido à falta de meios transportes modernos que possibilitassem a exportação dos produtos agrícolas para outros Estados.

Apesar do isolamento geográfico do Estado, durante o século XIX, a economia goiana já se mostrava organizada dentro da lógica do mercado nacional, subordinada à produção agrária exportadora. Com o avanço da urbanização e da industrialização da região Centro-Sul, advindos da acumulação do capital oriundo da produção cafeeira, houve a ampliação e redefinição das bases da divisão regional do trabalho, na qual o Estado de Goiás encontrava-se inserido como fornecedor de produtos primários.

Com a marcha do café, paulistas e mineiros, depois de ocuparem o Norte de Minas Gerais e o Triângulo Mineiro, partiram rumo à ocupação do território goiano à procura de terras a preço acessível. Porém, para que o capital expandisse sua frente pioneira em direção ao Centro-Oeste, segundo Borges (1990), era necessária a implantação de uma infraestrutura de transporte que permitisse a ligação dessa região ao Centro-Sul do país.

Paulo Bertran (1988, p. 69) assinala o papel de Goiás em relação à expansão cafeeira, lembrando que “a construção das ferrovias em São Paulo contribuiu decisivamente para o avanço da fronteira agrícola para o café e, na sua retaguarda, para a expansão da lavoura produtora de alimentos”. Oliveira (2010) menciona que as relações entre São Paulo e as regiões com as quais pretendia manter e intensificar suas relações comerciais dependia da expansão do setor de transportes paulista. Os interesses do setor ferroviário, do setor comercial, de grande parte do setor agrícola e do governo paulista eram coincidentes – o capital cafeeiro se beneficiaria com a concretização deste circuito de comércio que envolvia tais elementos.

Dentre as companhias ferroviárias paulistas organizadas no século XIX, destaca-se a Companhia Estrada de Ferro Mogiana. Os trilhos partiram

em direção ao oeste paulista cruzando a fronteira do Estado de Minas Gerais e alcançando, em 1896, a cidade de Araguari, no Triângulo Mineiro (BORGES, 2011). Cabe ressaltar, conforme Oliveira (2011), que a Companhia E. F. Mogiana, que tinha o propósito inicial de chegar até Vila Boa de Goiás, desistiu de seu prolongamento além da citada cidade mineira, repassando a concessão federal para a construção do ramal ferroviário entre Araguari e Vila Boa de Goiás à Companhia de Estrada de Ferro Alto Tocantins, posteriormente denominada de Estrada de Ferro Goiás.

Ressalta-se que não houve empenho político, de maneira totalizadora, da classe dominante goiana para que a construção da linha férrea fosse realizada, pois poderia representar uma ameaça, de acordo com Borges (1990), ao poder constituído dos coronéis, posto que a manutenção do atraso em que a economia de Goiás se inseria era percebida como forma de dominação. Leopoldo de Bulhões, oligarca goiano, somente foi favorável ao projeto após a comprovação de sua viabilidade econômica e num momento de oportunismo eleitoral, pois até então, não se acreditava na relevância econômica da ferrovia.

Existem controvérsias entre historiadores goianos quanto ao empenho da oligarquia dominante local na construção da ferrovia. Se por um lado defende-se a ideia de manutenção do suposto atraso pelas oligarquias a fim de manter seus domínios políticos, sem ameaçar o poder dos coronéis, como assinalado por Borges (1990); por outro lado Chaul (2010) defende não ser justificável a elite agrária goiana ser desfavorável ao projeto ferroviário, pois esta objeção ao desenvolvimento de Goiás seria contra seus próprios interesses econômicos.

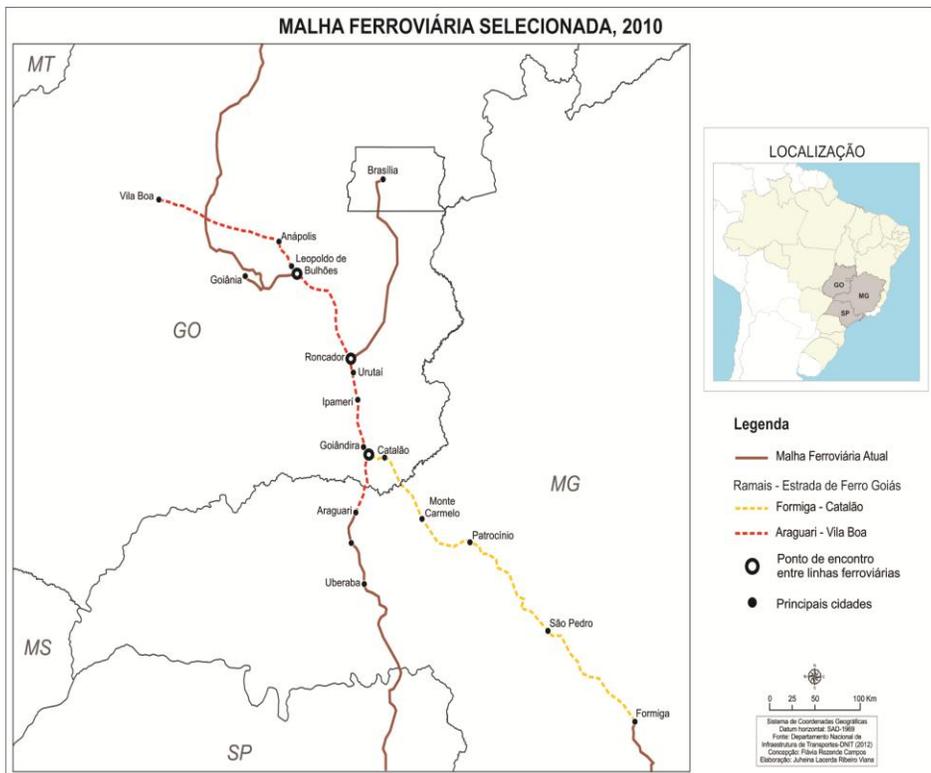
Mas o empenho político de uma fração dessa classe dominante, até como uma “nova” força política estadual, com o apoio tanto do governo federal quanto do capital financeiro internacional, imbuída pelo discurso da integração nacional; foi fundamental para que a Estrada de Ferro Goiás pudesse efetivamente sair do papel. Na verdade, a ferrovia em Goiás resultou, como afirma Estevam (1998), do empenho das frações dirigentes que mantinham relações econômicas com o Triângulo Mineiro e São Paulo, que vislumbravam melhorias nos meios de transporte e de comunicação.

A partir dessa nova força política em favor da ferrovia em Goiás, no início do século XX, a Estrada de Ferro Goiás tornou-se uma realidade, contrariando os interesses dos grupos econômicos triangulinos que perderiam o controle de parte do território goiano. Várias modificações ocorreram no traçado da ferrovia ao longo dos anos, no sentido de atender aos interesses econômicos e políticos dos grupos dominantes regionais, especificamente do estado de Minas Gerais. De maneira específica, os grupos econômicos do Triângulo Mineiro não queriam perder o privilégio de ter Araguari como

entreposto comercial de Goiás desde a época da mineração, dado que os trilhos da Mogiana estavam paralisados naquele município.

Segundo Borges (1990), a Companhia E. F. Goiás, a qual data sua criação desde 1906, teve sua obra iniciada efetivamente somente no ano de 1909, sendo uma ferrovia estratégica que promoveria a integração da região Centro-Oeste ao restante do país. A região sudeste e central do Estado de Goiás seriam favorecidas com a passagem dos trilhos visto que eram regiões as quais ofereciam condições econômicas que viabilizariam a expansão da economia de mercado.

De acordo com Oliveira (2011), o traçado da E. F. Goiás compunha-se de duas partes: uma ligaria Catalão (GO) à Formiga (MG), fazendo conexão com a Estrada de Ferro Oeste de Minas; enquanto a outra conectaria o município de Araguari (MG) à Vila Boa de Goiás (GO), com ligação da E. F. Goiás e da E. F. Mogiana e, ainda, colocaria a cidade de Catalão posicionada como um importante centro de entroncamento ferroviário (Figura 1).



**Figura 1-** Estrada de Ferro Goiás

A construção do ramal entre Araguari-MG e Catalão-GO iniciou-se em 1909, e após três anos penetrava em solo goiano. Irregularidades contratuais, dificuldades financeiras, interesses econômicos e políticos, além de dificuldades de importação de equipamentos ferroviários levaram, praticamente, à interrupção das obras de edificação da E. F. Goiás em ambas as suas partes, no ano de 1915 (BORGES, 2011). Quanto ao trecho Formiga - Catalão, foram enfrentados diversos problemas de ordem econômica e política, os quais conduziram a conclusão das obras somente na década de 1940.

A linha férrea que fazia ligação entre Araguari e a capital de Goiás estava paralisada, desde 1914, na estação de Roncador, em solo goiano, à espera do término da obra de construção da ponte Epitácio Pessoa sobre o Rio Corumbá, que somente ocorreu no ano de 1922. Oliveira (2011) lembra que enquanto essa parte seguia em ritmo acelerado, com rápida expansão até 1914, o trecho principal (Formiga-Catalão) enfrentava grandes dificuldades técnicas, permanecendo com suas obras praticamente interrompidas. Essa situação levou o Governo Federal, em 1920, a se responsabilizar pela administração da continuação das obras da E. F. Goiás. O trecho da linha principal foi incorporado à E. F. Oeste de Minas, enquanto que a outra parte da ferrovia manteve-se como E. F. Goiás.

Desafios foram colocados desde o início da operação do tráfego, pois os serviços de transportes e armazenagem apresentavam-se insuficientes para atender à demanda da economia goiana. O fluxo de mercadorias importadas e a serem exportadas era superior à capacidade de armazenagem e os trens em operação eram insuficientes. Borges (2005) destaca que mesmo com as referidas deficiências técnicas e as frequentes interrupções em suas obras de prolongamento, a E. F. Goiás foi o primeiro meio de transporte moderno que permitiu a comunicação do Estado com o Centro-Sul do país.

A ferrovia foi objeto de destaque na transformação das estruturas regionais, significando uma importante via de penetração estratégica na integração da região Centro-Oeste, além de ter contribuído para o desenvolvimento das relações comerciais inter-regionais e ampliação da inserção da produção agrária goiana no mercado capitalista do Sudeste. No período compreendido entre 1915 e 1940, mesmo diante das adversidades técnico-operacionais, a E. F. Goiás manteve certa regularidade nos seus serviços de transporte, produzindo em quase todos esses anos saldos positivos em seus balanços financeiros. De acordo com a revista *A Informação Goyana*, em 1914 a ferrovia apresentou uma receita de 73:968\$210, enquanto em 1918 foi 454:867\$266.

Dentre os fatores que contribuíram para a posição de destaque da ferrovia goiana no quadro ferroviário nacional estava a grande demanda de

transporte advinda com a expansão da fronteira agrícola no Estado, passando a ferrovia a representar a principal porta de comunicação do Centro-Oeste com o meio externo. Um segundo fator era relacionado com papel econômico desempenhado pela ferrovia goiana, o qual não estava atrelado ao atendimento da economia agrário-exportadora. Ao contrário de outras ferrovias, a E. F. Goiás não foi vulnerável aos efeitos das crises do comércio exterior, pois ela servia aos seguintes setores internos do mercado nacional: a produção agropecuária goiana e a indústria do Sudeste do país. Por último, um terceiro motivo que explica os saldos positivos dos balanços financeiros da referida ferrovia era a cobrança de altas tarifas sobre o transporte de cargas, como ressaltado por Borges (1990, 2005).

A segunda etapa dos serviços de construção da E. F. Goiás (1922-1950) não se diferenciou da primeira; continuaram a serem usados métodos inadequados na construção das obras e os serviços mantiveram-se executados de maneira desorganizada. Contribuiu também para o atraso nas obras a postura dos comerciantes locais, fazendo com que as obras de construção da estrada de ferro permanecessem paralisadas o maior tempo possível, com o propósito de assegurar o privilégio proporcionado pela intensa atividade comercial gerada pelo terminal ferroviário. Oliveira (2011) relata que quando as pontas dos trilhos chegavam até uma determinada localidade, os produtos de uma distância considerável convergiam para ela e o resultado era o aumento da atividade comercial e a expansão da estrutura urbana. Quando ocorria o prosseguimento dos trilhos, parte significativa dos negócios surgidos com a ferrovia seguia com eles.

Os trilhos da E. F. Goiás chegaram à cidade de Anápolis no ano de 1935; e somente em 1950, com a implantação de um novo ramal ferroviário, a estrada de ferro chegou à nova capital de Goiás, depois de alterações no trajeto original, o qual previa a chegada dos trilhos até a cidade de Vila Boa de Goiás, antiga capital goiana. Com a ligação ferroviária de Goiânia, os interesses políticos e comerciais de Anápolis e do Triângulo Mineiro entravam numa situação de risco. A cidade de Anápolis, que até então controlava o comércio regional, via a nova capital – Goiânia – como uma rival que despontava como evidente polo econômico-financeiro do Estado; já a cidade de Araguari temia perder o controle sobre a E. F. Goiás.

A partir do que foi apresentado, observa-se que a E. F. Goiás, considerada um moderno meio de transporte no qual permitiu que o produto goiano chegasse ao mercado consumidor do Centro-Sul, constituiu-se num elemento desencadeador do processo de expansão capitalista, que está de modo intrínseco associado à ampliação da economia cafeeira. Com a chegada dos

trilhos no território goiano, foi ocorrendo uma lenta e crescente produção de alimentos que seriam comercializados, como ressaltado por Campos (2003).

Borges (2005) afirma que a E.F. Goiás foi o primeiro meio de transporte moderno a reduzir tempo e espaço entre o território goiano e os mercados do Sudeste, possibilitando a inserção da economia regional na dinâmica paulista. A implantação da ferrovia e posteriormente, a construção de rodovias intensificaram a ocupação econômica do Estado, com melhoria dos meios de transporte e comunicação permitindo que Goiás deixasse a condição de isolamento físico e econômico que se encontrava.

Outro ponto a se destacar refere-se à intensificação das estradas de rodagem, promovida pelo governo de Goiás nas primeiras décadas do século XX, que também dinamizaram a produção local, uma vez que aumentou a arrecadação da ferrovia sem que tivesse que investir em sua extensão para além das áreas com potencialidade econômica; e, além disso, as estradas drenavam a produção das localidades que não eram abrangidas pela ferrovia e aumentava a oferta de produtos para os centros consumidores (OLIVEIRA, 2011).

Oliveira (2010) lembra que a ligação de São Paulo com os estados da região central do país e a convergência de suas produções para o porto paulista era interessante, pois poderia incentivar a expansão dos negócios do capital cafeeiro, aumentando o fluxo de transporte nas ferrovias e o comércio inter-regional, além de ampliar a área de influência dos bancos paulistas, e também significava a possibilidade de garantir o abastecimento da economia paulista.

Outro aspecto importante relacionado à implantação da E. F. Goiás foi o aumento populacional ocasionado pela via férrea. A Tabela 1 evidencia a evolução demográfica em Goiás no final do século XIX e início do século XX com fluxos migratórios positivos a partir de transformações ocorridas no território goiano, especificamente a chegada dos trilhos. Entre 1900 e 1920, período em que a linha férrea estava consolidada no Triângulo Mineiro e adentrou em terras goianas, a taxa média de crescimento anual da população foi de 3,5%, acima da média nacional que foi de 2,9%. A mesma tendência ocorreu entre os anos de 1920 a 1940 com crescimento populacional de 61,43%, em termos da sua variação percentual, considerando que em 1935 o município de Anápolis estava conectado à ferrovia.

**Tabela 1** – População em Goiás: 1872 a 1940

<b>Ano</b>	<b>Total população</b>
1872	160.395
1900	255.284
1920	511.919
1940	826.414

Fonte: elaboração própria com dados do IBGE (2013).

Foram observados também o surgimento e/ou desenvolvimento de núcleos populares que, em pouco tempo, já apresentavam características de centros urbanos com a presença de energia elétrica, cinema, telefone, telégrafo e dentre outras invenções do mundo capitalista até então inacessíveis aos goianos. Nas cidades de Catalão e Ipameri, por exemplo, foram instaladas indústrias modernas, como as charqueadas e as máquinas de beneficiamento de arroz<sup>2</sup>. Outras cidades, que não aquelas servidas pela ferrovia, também sentiram os efeitos da modernização, passando por transformações físicas e culturais em sua estrutura.

Com relação ao trabalho, a E.F.G. foi indutora de novas experiências, bem como novas relações de trabalho, uma vez que as regiões goianas servidas pela ferrovia entraram em contato com o Sudeste do país, possibilitando uma nova forma de produção que não mais orientada pela subsistência, mas pelo mercado (CASTILHO, 2014). Esse fato alterou a lógica da produção no território com o estabelecimento de novas dinâmicas socioeconômicas, como por exemplo, a forte presença de migrantes estrangeiros. Porém, as técnicas de produção agrícola e as relações de trabalho de maneira geral em Goiás não se modernizaram no mesmo ritmo da expansão da agricultura. Apenas os municípios por onde passavam os trilhos ou a ela ligada pelas estradas de rodagem podiam contar com fazendas mais “modernas”<sup>3</sup>, não se estendendo essa mesma tendência para o restante do Estado, conformando um quadro de uma economia pouco desenvolvida.

Chaul (2010) afirma que a chegada da ferrovia em Goiás trouxe, efetivamente, para a economia goiana expressividade e lucratividade, ocorrendo uma valorização das terras, o emprego de mão de obra, o desenvolvimento da cultura de grãos e uma nova dinâmica à economia goiana, em que o Estado exerceu papel fundamental.

Por fim, a partir dos anos de 1940, a E. F. Goiás entrou num processo de decadência, em virtude da reorientação da política nacional de transportes no pós-1930, que passou a privilegiar o modal rodoviário. De acordo com Estevam (1998), mediante iniciativas tomadas pelo governo federal nas décadas de 1940 e 1950, o Estado de Goiás passou por modificações em sua realidade com a redefinição de seu papel na divisão inter-regional do trabalho.

---

<sup>2</sup> Segundo Borges (1990), na agricultura ocorreram transformações profundas com a sua organização em bases capitalistas, destacando a cultura do arroz na região do sudeste goiano, produto consumido em larga escala, e por isso passou a ser o principal produto agrícola a ser exportado, perdendo posição na pauta de exportação apenas para o gado.

<sup>3</sup> Podemos destacar como símbolos de modernidade para a época, o arado de ferro, a grade e a semeadeira.

Com a construção de Brasília, o Centro-Oeste do país foi privilegiado visto que uma rede de rodovias foi implantada, visando a interligação da nova capital federal ao restante do território nacional. Estevam (1998) destaca que ocorreram significativas alterações no quadro rodoviário do Estado, uma vez que os efeitos advindos da edificação da capital federal e da implantação de rodovias federais exigiram que o governo goiano investisse em estradas estaduais as quais permitissem o acesso àquelas rodovias. Com isso, foi possível uma ampliação tanto das rodovias estaduais quanto municipais.

Dentre as rodovias, a BR-153 (Belém-Brasília) se destaca por provocar significativas modificações na então região norte do Estado de Goiás. Estevam (1998) lembra que em virtude da implantação dessa rodovia, a configuração econômica dessa região sofreu profundas alterações e teve seu aspecto demográfico redefinido, com o incremento da taxa de urbanização regional. Assim como ocorreu nos anos 1920 com a instalação da ferrovia no sudeste de Goiás, a construção da BR-153, por um lado, permitiu o surgimento de novas cidades ao norte, como Gurupi, Araguaína, Paraíso do Norte e Colinas – atualmente pertencentes ao Estado do Tocantins. Por outro lado, certos núcleos populacionais, não localizados às margens da referida rodovia, sofreram um declínio de sua população ou mesmo um decréscimo da taxa de crescimento.

No período em que Goiás foi contemplado com a expansão de sua malha rodoviária, ficou evidenciado que o transporte ferroviário foi remetido a um segundo plano. Em 1965 a Estrada de Ferro Goiás passou a integrar à Viação Férrea Centro Oeste juntamente com a estrada de Ferro Bahia e Minas pela Rede Mineira de Viação, que mais tarde passariam a integrar a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) (SETTI, 2008). A FCA originou-se da RFFSA incluída no Programa Nacional de Desestatização (PND) que transferiu suas malhas para a iniciativa privada em 1996. Além da Ferrovia Centro-Atlântica, Goiás também conta com a passagem dos trilhos da Ferrovia Norte-Sul (FNS), que se encontra em fase de finalização das obras no território goiano, como será tratado a seguir.

## **A Ferrovia Norte-Sul**

A implantação da Ferrovia Norte-Sul (FNS), projeto que teve início na década de 1980, no Governo Sarney (1985-1990), e retomado no Governo Lula com o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), apresenta-se como uma tentativa de promover maior integração nacional cortando o território brasileiro de norte a sul, resgatando projetos do setor ferroviário. De

acordo com a Valec (2013c)<sup>4</sup>, o objetivo principal da FNS é desenvolver um eixo de transporte competitivo entre as regiões norte e sul do país, que represente uma alternativa mais econômica para o transporte de cargas a longa distância, permitindo o acesso da região central do Brasil até os portos do norte do país (Belém e São Luís), estabelecendo a integração inter-regional e formando um sistema de transporte destinado ao mercado externo e interno. A ferrovia pode ser considerada relevante para as interligações de várias regiões brasileiras, ao preencher um “vazio” que existe em termos de transporte ferroviário no centro do País, permitindo uma integração nacional no sentido norte-sul.

O projeto inicial da Ferrovia Norte-Sul (FNS) previa a construção de 1.574 quilômetros de ferrovias, passando pelos estados do Maranhão, Tocantins e Goiás, interligando Açailândia (MA) e Anápolis (GO). Com a Lei nº 1.772/2008, que estendeu o traçado até o município de Panorama (SP), a Ferrovia Norte-Sul, quando concluída, terá 2.760 quilômetros de extensão. Projetos futuros incluem ainda o trecho entre Panorama-SP e o município de Rio Grande-RS, perfazendo um total de 4.187 quilômetros da ferrovia de norte a sul do País (VALEC, 2013c).

De acordo com dados do Ministério dos Transportes (2013), o trecho ferroviário ligando as cidades de Estreito (MA) e Açailândia (MA) - correspondente a 215 quilômetros de ferrovias que se conectam à Estrada de Ferro Carajás, permitindo o acesso ao Porto de Itaqui, em São Luís (MA) - já está concluído e em operação comercial desde 1996.

Em 2007 e 2008 foram concluídos no Estado do Tocantins os trechos Aguiarnópolis - Araguaína (153 km) e o Pátio Multimodal de Araguaína – Colinas do Tocantins (100 km); enquanto o trecho Colinas – Palmas, com aproximadamente 256 km, as obras foram concluídas em 2010. Assim, o primeiro trecho da Ferrovia Norte-Sul entre Açailândia-MA e Palmas-TO, com 720 km, foi totalmente concluído e está sendo operado pela FNS S.A., empresa do grupo Vale. O grupo arrematou a subconcessão desse trecho por 30 anos e terá que assumir a sinalização da estrada, construir oficinas, postos de abastecimentos, os terminais de carga e descarga e demais infraestruturas para a operação comercial.

De acordo com o projeto inicial, o trecho goiano da FNS tem uma extensão de aproximadamente 570 km que faz a ligação do Porto Seco de Anápolis-GO até a divisa do Estado do Tocantins (Figura 2). Soma-se a esse

---

<sup>4</sup> “A VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias é uma empresa pública, sob a forma de sociedade por ações, vinculada ao Ministério dos Transportes. A função social da VALEC é a construção e exploração de infraestrutura ferroviária” (VALEC, 2013c).

projeto 494 km partindo de Ouro Verde-GO até a divisa do Estado de São Paulo, como parte da extensão sul da FNS.



**Figura 2 – Ferrovia Norte-Sul e conexões**

Com relação ao primeiro trecho, 21 municípios são cortados pela FNS ao longo do trajeto: Anápolis, Nerópolis, Campo Limpo de Goiás, Ouro Verde de Goiás, Petrolina de Goiás, Jesúpolis, São Francisco de Goiás, Jaraguá, Rianópolis, Santa Isabel, Ceres, Rialma, São Luís do Norte, Uruaçu, Campinorte, Alto Horizonte, Mara Rosa, Estrela do Norte, Formoso, Santa Teresa de Goiás e Porangatu (VALEC, 2013a)<sup>5</sup>.

Quanto à extensão sul da linha férrea em Goiás, são 494 km partindo de Ouro Verde com destino a Panorama-SP, passando pelo Estado de Minas Gerais; totalizando 850 km, sendo que as obras entre o município goiano de Ouro Verde e Estrela D'Oeste-SP foram iniciadas em 2011. Os municípios localizados na área de influência da extensão sul da ferrovia serão: Acreúna, Brazabantes, Cachoeira Alta, Campo Limpo de Goiás, Campestre de Goiás, Damolândia, Edéia, Goianira, Indiará, Jandaia, Nerópolis, Nova Veneza, Ouro Verde, Palmeiras de Goiás, Paranaiguara, Quirinópolis, Rio Verde, Santa Bárbara de Goiás, Santa Helena, Santo Antônio de Goiás, São Simão, Trindade e Turvelândia (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 2013).

Salienta-se, portanto, que a FNS ao mesmo tempo em que permite a integração das regiões Norte e Nordeste, também faz a interligação com o sistema ferroviário do Sudeste que dá acesso aos portos da região, cujo traçado da FNS que percorre todo o Estado de Goiás passa por importantes regiões produtoras de grãos e cana-de-açúcar. De acordo com o projeto (VALEC, 2013b), o trecho que cruza municípios como Santa Helena de Goiás, Rio Verde, Quirinópolis e São Simão estão previstos dois pátios de carregamento de grãos e de produtos diversos. Esses pátios multimodais “terão área para vias de formação de trens, manobras e estacionamentos de veículos ferroviários, oficinas, depósitos, armazéns, e diversos serviços de logística e armazenamento de mercadorias, devendo se transformar em grandes polos industriais” (SEGPLAN, 2008, p. 6).

Conforme a Segplan (2008), o setor agrícola em Goiás poderá ser beneficiado tanto com a logística dos portos do norte do país quanto com o aumento da produção que resultará da incorporação de uma extensa faixa de terras férteis ao longo do trajeto da ferrovia localizado em território goiano. Além disso, outro setor impactado será a mineração, o qual detém as principais jazidas e plantas industriais instaladas na região norte de Goiás.

---

<sup>5</sup> Em relação ao trecho Divisa/TO-GO – Porto Seco de Anápolis-GO, cinco municípios cruzados pela FNS terão pátios multimodais: Anápolis, Jaraguá, Santa Isabel, Uruaçu e Porangatu (Figura 2).

É importante destacar que em Goiás está sendo implantada uma Plataforma Logística Multimodal, no município de Anápolis, que complementará o complexo rodoferroviário formado pelo FNS e pelas rodovias presentes no Estado. Essa plataforma acomodará instalações para depósito de mercadorias, interligadas aos terminais ferroviário, rodoviário e aeroviário, além do Porto Seco para a realização de operações de comércio exterior.

Podemos afirmar que a Ferrovia Norte-Sul poderá ter significado semelhante, em termos de integração territorial, ao da rodovia Belém-Brasília, na década de 1960. Esta rodovia ampliou o mercado consumidor para os produtos industrializados do Sudeste, e ainda garantiu o suprimento da região Centro-Sul com alimentos e matérias-primas. A diferença entre a ferrovia e a citada rodovia é o custo de transporte ferroviário, cerca de 42% do custo rodoviário, de acordo com estudos realizados pela Segplan (2008). Isso permitirá maior competitividade à produção da região por onde passam os trilhos. Com a FNS será possível abastecer os centros consumidores do Nordeste com produtos agropecuários, e ainda, com o embarque dos produtos brasileiros pelo Porto de Itaquí, reduzindo a viagem marítima até a Europa e Estados Unidos, importantes centros consumidores.

Porém, fica evidente a necessidade de uma rede rodoviária estadual e federal alimentadora da ferrovia, pois essa rede desempenhará papel fundamental ao permitir a chegada de cargas aos terminais ferroviários, ou seja, irrigará as regiões que se encontram na área de influência da ferrovia, fazendo a ligação das mesmas aos terminais de captação de carga e descarga instalados ao longo da Ferrovia Norte-Sul.

Enfim, desde a década de 1980, a Ferrovia Norte-Sul, uma obra que deve ser edificada de modo integrado às outras ações governamentais dirigidas, traduz-se num investimento elementar ao desenvolvimento econômico regional, sendo prioridade sua construção por várias razões: 1) ela se comporta como uma condição indispensável à redistribuição espacial da atividade econômica e à aceleração do processo de desenvolvimento da região que ela abrange; 2) a ferrovia permitirá o desenvolvimento do setor primário da economia em virtude da incorporação dos recursos naturais disponíveis na região; 3) a linha férrea será responsável pela geração de unidades direta e indireta de trabalho; 4) contribuirá para a ocupação econômica de região sob sua influência; 5) em razão da estratégia de reorganização territorial da economia nacional, ela poderá reduzir as desproporções econômicas entre regiões dependentes e as mais desenvolvidas do país.

## Considerações Finais

A disponibilidade de infraestrutura de transportes é essencial para o desenvolvimento econômico de uma região, e o Estado de Goiás mostra-se em condições favoráveis com a presença em seu território de rodovias e ferrovias estratégicas em relação à integração econômica. Em virtude do seu privilegiado posicionamento na região Central do país e suas condições físicas, ficam evidentes as facilidades para instalação de um efetivo sistema de transportes, algo essencial para o desenvolvimento econômico, de acordo com o pensamento de Furtado (2009).

A partir do que foi apresentado neste trabalho, constata-se que o transporte ferroviário em Goiás contribuiu para a inserção da economia goiana frente à economia nacional, a exemplo da Estrada de Ferro Goiás, que possibilitou a integração regional da economia goiana ao Centro-Sul do Brasil. A linha férrea trouxe melhorias nas condições de transporte e comunicação, dinamizou a produção local e incrementou as relações comerciais regionais e inter-regionais, alterando a produção agropecuária que passou a se organizar em bases capitalistas. Foram perceptíveis as mudanças de ordem econômica ocorridas no Estado após a instalação da ferrovia, proporcionando o desenvolvimento econômico da região, que até aquele momento encontrava-se em situação de isolamento econômico.

Porém, por meio da instalação das redes técnicas, especificamente a ferrovia, podemos observar o modo desigual da modernização territorial em Goiás (CASTILHO, 2014), ou seja, diante do controle de atores sociais hegemônicos, evidenciou-se um processo de desigualdade espacial no território, privilegiando determinadas regiões em detrimento de outras, como o atual norte do Estado de Goiás.

Com relação à Ferrovia Norte-Sul, obra relevante para o desenvolvimento econômico regional e nacional, a expectativa é que seja viabilizado um eixo de transporte entre o Centro-Sul e o Norte-Nordeste do país integrando economicamente essas regiões. Assim, a FNS poderá ser efetivamente uma alternativa viável para transporte de longa distância, reduzindo os custos de logística e aumentando a competitividade dos produtos transportados. Como consequência, poderíamos ter uma maior articulação dos negócios, desencadeando o incremento da renda interna, o aproveitamento e melhor distribuição da riqueza nacional e a geração de divisas.

A perspectiva com a operação da ferrovia é de um cenário caracterizado por um número maior de empregos, aumento da produção e exportação de grãos, além da ampliação dos setores agroindustriais e mineral, com a previsão de instalação de diversas indústrias na região. Isso condiz com as teorias de Hirschman (1961), Myrdal (1972) e Perroux (1967) que preza pela

necessidade de infraestrutura como pré-requisito para a instalação de atividades produtivas específicas.

Neste sentido, apesar da FNS ainda não estar em operação no Estado de Goiás pode-se afirmar que há uma tendência em termos de agregação de benefícios à economia goiana de modo a ampliar sua integração frente à economia nacional. Convém ressaltar, porém, que para atingir esse propósito somente a ferrovia em si não será o suficiente, ou seja, deve ser edificada uma infraestrutura que vise articular a ferrovia com outros modais de transporte, operadores, clientes e sociedade a fim de proporcionar o suporte logístico adequado para a eficiente operação da linha férrea.

## Referências

BARAT, Josef. O Investimento em Transporte como Fator de Desenvolvimento Regional: uma Análise da Expansão Rodoviária no Brasil. **Revista Brasileira de Economia**, Rio de Janeiro, v. 23, n. 3, p. 25-52, jul./set. 1969. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rbe/article/view/1696/5984>>. Acesso em: 12 jul. 2013.

BERTRAM, Paulo. **Uma introdução à histórica econômica do centro oeste do Brasil**. Goiânia: UCG / Brasília: Codeplan, 1988.

BEZERRA, Luiza Maria Capanema, CLEPS JR., João. O desenvolvimento agrícola da região Centro-Oeste e as transformações no espaço agrário do estado de Goiás. **Revista Caminhos de Geografia**, Uberlândia: Instituto de Geografia UFU, Programa de Pós-graduação em Geografia, n. 2, p. 29-49, jun. 2004. Disponível em: <[www.ig.ufu.br/caminhos\\_de\\_geografia.html](http://www.ig.ufu.br/caminhos_de_geografia.html)>. Acesso em: 15 jul.2013.

BORGES, Barsanufu Gomides. **O Despertar dos Dormentes**. Goiânia: Editora UFG, 1990.

BORGES, Barsanufu Gomides. **Goiás nos quadros da economia nacional: 1930 – 1960**. Goiânia: Editora UFG, 2005.

BORGES, Barsanufu Gomides. FERROVIA E MODERNIDADE. **Revista UFG**, Goiânia, ano 8, n. 11, p. 27-36, dez. 2011. Disponível em: <[http://www.proec.ufg.br/revista\\_ufg/dezembro2011/arquivos\\_pdf/dossie\\_ferrovia.pdf](http://www.proec.ufg.br/revista_ufg/dezembro2011/arquivos_pdf/dossie_ferrovia.pdf)>. Acesso em: 24 jun. 2013.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **O conceito histórico de desenvolvimento econômico**. São Paulo: Escola de Economia de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas, dez. 2006. (Texto para discussão 157). Disponível em:

<<http://bibliotecadigital.fgv.br/dspace/bitstream/handle/10438/1973/TD157.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 29 ago. 2013.

BRESSER-PEREIRA, Luiz Carlos. **Crescimento e Desenvolvimento Econômico**. São Paulo: Escola de Economia de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas, jun. 2008. Disponível em: <<http://www.bresserpereira.org.br/Papers/2007/07.22.CrescimentoDesenvolvimento.Junho19.2008.pdf>>. Acesso em: 20 set. 2013.

CAMPOS, Francisco Itami. **Coronelismo em Goiás**. 2. Ed. Goiânia: Vieira, 2003

CASTILHO, Denis. Estado e rede de transportes em Goiás (1889-1950). **Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**, Barcelona, v. XVI, n. 418 (67), 2012.

CASTILHO, Denis. **Modernização territorial e redes técnicas em Goiás**. 2014. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Estudos Socioambientais. Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2014.

CHAUL, Nasr N. F. **Caminhos de Goiás: da construção da decadência aos limites da modernidade**. 3. ed. Goiânia: Editora UFG, 2010.

DINIZ, C.C. **A questão regional e as políticas governamentais no Brasil**. Belo Horizonte: CEDEPLAR/UFMG, 2001. (Texto para Discussão nº 159)

ESTEVAM, Luís Antônio. **O tempo da transformação: estrutura e dinâmica da formação econômica de Goiás**. Goiânia: Editora do autor, 1998.

FURTADO, Celso. Formação de Capital e Desenvolvimento Econômico. **Revista Brasileira de Economia**, p. 7-45, dez. 1951. Disponível em: <[bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rbe/article/download/2388/2541](http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rbe/article/download/2388/2541)>. Acesso em: 01 set. 2013.

FURTADO, Celso. **Introdução ao Desenvolvimento: Enfoque histórico-estrutural**. São Paulo, Editora Paz e Terra, 3 ed. 2000.

FURTADO, Celso. **Desenvolvimento e Subdesenvolvimento**. 5. ed. Rio de Janeiro: Contraponto: Centro Internacional Celso Furtado, 2009.

GOIÁS. **Revista A Informação Goyana (1917-1935)**. Coleção fac-similar. Goiânia: AGEPEL, 2001. 1923 p.

HIRSCHMAN, Albert Otto. **Estratégia do Desenvolvimento Econômico**. Tradução Laura Schlaepfer. Rio de Janeiro: Editora Fundo de Cultura, 1961.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES. **Principais obras.** Construção da Ferrovia Norte-Sul. 2013. Disponível em:<<http://www.transportes.gov.br/obra/conteudo/id/36518>>. Acesso em: 10 nov. 2013.

MYRDAL, Gunnar. **Teoria econômica e regiões subdesenvolvidas.** 3. ed.

Tradução N.Palhão. Rio de Janeiro: Editora Saga, 1972.

NATAL, Jorge Luis Alves. Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil: história e perspectivas. **Ensaios FEE**, Porto Alegre, v. 12, n. 2, p. 293-307, 1991a. Disponível

em:<[revistas.fee.tche.br/index.php/ensaios/article/download/1443/1808](http://revistas.fee.tche.br/index.php/ensaios/article/download/1443/1808)> Acesso em: 03 set 2013.

NATAL, Jorge Luis Alves. **Transporte, ocupação do espaço e desenvolvimento capitalista no Brasil:** história e perspectivas. 1991. 356 f. Tese (Doutorado em Economia) - Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1991b. Disponível em:

<<http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=vtls0000371113&fd=y>> Acesso em: 05 set. 2013.

NETO, Carlos Alvares da Silva Campos; FILHO, BolivarPêgo, ROMMINGER, Alfredo Eric et al. **Gargalos e demandas da infraestrutura ferroviária e os investimentos do PAC:** mapeamento Ipea de obras ferroviárias. Rio de Janeiro: Ipea, jan. 2010. (Texto para Discussão 1465). Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td\\_1465.pdf](http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_1465.pdf)>. Acesso em: 12 set. 2013.

OLIVEIRA, Paulo Roberto de. Goiás e o abastecimento da Economia Paulista na Primeira República. In: ENCONTRO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA ECONÔMICA, 5., 2010. **Anais...** Brasília (DF): Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica,

2010. Disponível em:

<<http://164.41.2.93/sandbox/ocs/index.php/vencontrohistoriaeconomica/Vencontro/paper/view/95/39>>. Acesso em: 10 out. 2013.

OLIVEIRA, Paulo Roberto. Goianos e Paulistas na integração econômica de Goiás. In: GOULART FILHO, Alcides; QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. (Org.). **Transportes e formação regional:** Contribuições à história dos transportes no Brasil. Dourados: Editora da UFGD, 2011. p. 79-88.

PERROUX, François. **A Economia do século XX.** Porto: Herder, 1967.

SEGPLAN. Ferrovia Norte-Sul. O caminho da integração. **Revista Economia e Desenvolvimento**. Conjuntura Socioeconômica de Goiás, Goiânia: Segplan, ano 10, n. 28, out. 2008.

SETTI, João Bosco. **Ferrovias no Brasil**: um século e meio de evolução. Brasil: Memória do Trem, 2008.

TELLES, Pedro Carlos da Silva. **História da Engenharia Ferroviária no Brasil**. Rio de Janeiro: Notícia e Cia, 2011.

VALEC. **FERROVIA NORTE SUL**. Trecho Palmas (TO) – Anápolis (GO). 2013a. Disponível em: <<http://www.valec.gov.br/FerroviasFNSPalmas.php>>. Acesso em 09 nov. 2013.

VALEC. **FERROVIA NORTE SUL**. Trecho Ouro Verde (GO) - Estrela D'Oeste (SP). 2013b. Disponível em: <<http://www.valec.gov.br/FerroviasFNSOuroVerde.php>>. Acesso em: 09 nov. 2013.

VALEC. 2013c. Disponível em: <[http://www.valec.gov.br/acoes\\_projetos/](http://www.valec.gov.br/acoes_projetos/)>. Acesso em: 14 nov. 2013.

VARGAS, Cilos Roberto; SCATOLIN, Fábio Doria. Investimentos em transportes, desenvolvimento e o papel do Estado na economia paranaense na segunda metade do século XX. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n.113, p. 83-102, jul./dez. 2007. Disponível em: <<http://www.ipardes.pr.gov.br/ojs/index.php/revistaparanaense/article/view/30/29>>. Acesso em: 10 set. 2013.

---

Flávia Rezende Campos

Graduada e Mestre em Economia pela Universidade Federal de Uberlândia.  
Atualmente é doutoranda em Geografia pela Universidade Federal de Goiás e professora efetiva da Faculdade de Administração, Ciências Contábeis e Ciências Econômicas da UFG. Caixa Postal: 131. CEP: 74.001-970 Goiânia –GO  
E-mail: flaviarezende@hotmail.com

Denise Vaz de Almeida

Graduada em Ciências Econômicas pela Universidade Federal de Goiás  
Caixa Postal: 131. CEP: 74.001-970 Goiânia –GO  
E-mail: denise.dva@hotmail.com

---

Recebido para publicação em dezembro de 2013  
Aprovado para publicação em março de 2014