



## A FERROVIA E O DESENVOLVIMENTO DO URBANISMO E DA ARQUITETURA NA REGIÃO SUDESTE DO ESTADO

Gustavo Neiva Coelho<sup>1</sup>

### Os momentos iniciais

A situação econômica de Goiás foi, no século XIX, uma das principais preocupações do governo provincial, como também uma das principais críticas de praticamente todos os viajantes que passaram por essa região do Império, a partir das décadas iniciais daquele século. Situado na parte mais central do país, a província goiana encontrou sempre, como empecilho fundamental ao seu desenvolvimento econômico, principalmente a distância dos principais centros consumidores e a falta de meios de transportes eficientes para promover o escoamento da produção para outras regiões, onde pudessem ser comercializados.

Em fins do século XVIII a grande preocupação dos governantes era com a preservação e construção de novas estradas, por onde pudessem transitar tanto os produtos de exportação quanto os de importação, e em praticamente todos os relatórios de governo, ao longo do século XIX, a situação das estradas e dos meios de comunicação vai aparecer como uma constante. A situação de abandono das estradas goianas pode ser claramente observada no relatório apresentado pelo presidente da província, Luiz Gonzaga de Camargo Fleury, quando dizia em 1824 sobre sua viagem a Cavalcante, que

<sup>1</sup>Professor de Teoria e História da PUC-GO, Mestre em História (UFG).

Estando eu e o general Cunha Matos nesta villa em o mez de Janeiro, estivemos por oito dias privados de toda a comunicação com o resto da Província, porque com o rio das Almas d'hum lado, e com o dos Montes Claros d'outro, ambos cheios não era possível entrar e nem sahir alguém da villa, havia mesmo fome, e d'outro lado do rio das Almas se achavam tropas com mantimentos<sup>2</sup>.

Praticamente todos os relatos feitos pelos governantes goianos, no decorrer do século XIX, apresentam a situação das estradas como sendo de calamidade, e, mesmo determinando verbas especiais para a construção de pontes ou mesmo para reparos, não deixam, os caminhos, de ser uma das principais preocupações. Fazendo coro com as críticas governamentais, aparecem também os comentários feitos pelos cronistas que por Goiás passaram nesse período como Saint-Hilaire, Pohl, d'Alincourt, ou ainda Cunha Matos, Oscar Leal e Leite de Moraes. Sendo assim, o comércio dos poucos produtos disponíveis para exportação encontrava grandes dificuldades em alcançar mercado consumidor através dessas estradas, que ligavam basicamente aos centros do leste e do sul.

Com isso, já em princípios do século XIX começavam a surgir propostas de mudança no eixo das rotas de comercio do produto goiano, objetivando o encaminhamento de tais produtos para a província do Pará, com o transporte sendo efetivado através dos grandes rios que cortam Goiás no sentido sul-norte, que são o Araguaia e o Tocantins.

Vários estudos, comparações e tabelas foram elaborados então, no sentido de demonstrar as vantagens do uso da via fluvial sobre a terrestre. Em 1806, o entusiasmo por essa opção de transporte levava o ouvidor Joaquim Theotônio Segurado a afirmar que o comércio desenvolvido com as capitânicas do Rio de Janeiro e Bahia era, com toda certeza, de grande prejuízo para Goiás. Asseverava ele que, ao contrário, o comércio com o Pará, utilizando como meio de transporte a navegação daqueles grandes rios, teria condições de transformar Goiás em uma das capitânicas mais ricas do continente. Para justificar sua posição, fez o ouvidor um minucioso estudo de todos os rios navegáveis da capitania e suas ligações com aquelas duas grandes vias, concluindo que não havia em Goiás um só julgado que não se beneficiasse com

---

2 Discurso com que o presidente da província de Goyaz fez na abertura da primeira sessão ordinária da segunda legislatura da assembléa provincial no 1º de julho de 1837. In: TELES, José M. *Memórias goianas* 3. Goiânia: UCG, 1986, p. 86.

esse meio de transporte de mercadorias<sup>3</sup>. Por outro lado, observava também que, se o comércio por via terrestre era de pouco proveito econômico para a região sul, tornava-se impraticável para os produtores estabelecidos na região norte.

No mesmo ano de 1808, outro estudioso do assunto, Rodrigues Barata, apresentava também seu relatório, bem mais objetivo que o de Segurado, que, ao defender a mesma proposta do ouvidor, dizia que a

Falta d'exportação, ou concurrencia exterior, a qual he difficultosa pela longitude em que se acha esta Capitania das de Matto Grosso, São Paulo, Minas Geraes, Bahia, Maranhão e Pará. Quando digo, que a concurrencia exterior he difficultosa tenho em vista as graves despesas dos transportes terrestres as quaes não podem ser compensadas pelo valor dos gêneros exportados (...). Esta razão he igualmente applicavel a exportação pelos rios referidos (...), considerada não só a sua grande extensão, mas os obstáculos, que se encontram actualmente na sua navegação<sup>4</sup>.

Rodrigues Barata sugeria ainda, nesse documento, que fossem feitas correções, obviamente dispendiosas, nos cursos dos rios, além de dar orientação no sentido de que os produtores se dedicassem a cultivar gêneros que, ao serem exportados, suportassem os longos períodos gastos nas viagens, tanto terrestres quanto fluviais. Em 1881, a economia na *Província de Goyaz* ainda era um problema amplamente discutido, levando os relatórios de governo a afirmarem que

Cumpre, portanto, vencer o grande mal, esse terrível Adamastor que enche o espaço que nos separa do oceano; e como vencel-o? Substituindo a idolencia pelo trabalho; o individualismo pela associação; o retrahimento desconfiado pela iniciativa confiante; a immobilidade do capital pela sua circulação, alargando os domínios do credito, e abrindo de par em par as portas dos nossos thesouros inexoráveis a todas as conquistas do século<sup>5</sup>.

3 Memória econômica e política sobre o comércio ativo da capitania de Goiás, escrita por Joaquim Theotonio Segurado, em 1806. In: TELES, José M. *Memórias goianas I*. Goiânia: UCG, 1982. p. 41.

4 Memória em que se mostram algumas providências tendentes ao melhoramento da agricultura e comércio da Capitania de Goiás, escrita por Francisco José Rodrigues Barata, em 1806. In: TELES, José M. *Memórias goianas I*. Goiânia: UCG, 1982. p. 63.

5 Relatório apresentado pelo Ilmo. Exmo Sr. Dr. Theodoro Rodrigues de Moraes, 1º Vice-Presidente, ao Exmo. Sr. Dr. Joaquim de Almeida Luiz Moraes, Presidente da Província, no dia 10 de fevereiro de 1881. In: TELES, José M. *Memórias goianas I*. Goiânia: UCG, 1982. p. 63.

Várias foram, ao longo do século XIX, as tentativas de se resolver o problema do escoamento e exportação da produção agropastoril em Goiás, inclusive com a criação de companhias de navegação, que encontravam sérias dificuldades ao seu desenvolvimento, nas corredeiras e trechos empedrados dos rios Araguaia e Tocantins. Assim, se por um lado políticos empreendedores como Couto Magalhães buscaram solucionar os problemas de navegabilidade daqueles rios, como solução para os problemas já denunciados por Rodrigues Barata em 1806, por outro, empresários e políticos mais atentos às novidades desenvolvidas na Europa, começavam a defender, nas décadas finais do século, a implantação de um novo meio de transporte, mais rápido, econômico e eficiente: a ferrovia.

### **A ferrovia como fator de desenvolvimento e integração**

De acordo com Borges (1990, p. 56-57), em 1851

O parlamentar Paulo Cândido apresentara à Câmara dos Deputados do Império um projeto ferroviário que visava a implantação no Brasil de uma efetiva rede nacional de estradas de ferro. O grande projeto, como outros elaborados na época, planejava uma verdadeira integração nacional através dos trilhos. Uma das prioridades contidas neste projeto seria a ligação Rio-Goiás-Cuiabá.

Durante a segunda metade do século XIX, o prolongamento de uma linha ferroviária ligando o território paulista à capital do Mato Grosso, passando por Goiás, foi amplamente discutido, tendo vários governantes goianos como grandes defensores. Em 1881, duas propostas de traçado se apresentavam no sentido de colocar em prática a ligação entre a capital do Império, Rio de Janeiro e a do Mato Grosso, Cuiabá. Tendo como princípio o prolongamento de uma das linhas já implantadas por uma das várias companhias sediadas em território paulista, foi escolhida para tanto a Companhia Mogiana, tendo por base uma série de avaliações que a apresentavam em melhores condições que suas principais concorrentes, a Paulista e a Sorocabana. Assim, em princípios da década de 1880, uma avaliação feita pelo engenheiro Pimenta Bueno, contratado pela companhia, indicava como melhor rota para a ligação com Cuiabá, uma região pantanosa, situada no extremo sul de Goiás, acompanhando a bacia do Paranaíba. Com relação a essa proposta de rota, o primeiro vice-presidente de Goiás, Theodoro Rodrigues de Moraes, dizia em relatório ao presidente Leite de Moraes, em 1881, que

O traçado Pimenta Bueno, interessando somente o vasto município do Araraquara e correndo pelo espigão divisor das águas do Tieté e do Rio Grande, interessará também e unicamente o de Santo Anna do Paranahyba até as fronteiras, cahindo nos immensos pantanaes, qualquer que seja a sua direcção de Sant'Anna em diante com o objectivo na capital da província, e apenas servirá directamente aos interesses de S. Paulo e Mato Grosso e indirectamente aos desta província de Goyaz, quando atravessa a sua parte extrema, que confina com aquella<sup>6</sup>.

**Além do que – dizia o vice-presidente – teria que percorrer a ferrovia uma extensão de 60 a 70 léguas em terreno pantanoso, consumindo enorme quantidade de dinheiro em aterros, o que traria prejuízos de tempo e mesmo de perda de vida de grande quantidade de trabalhadores, principalmente em decorrência de doenças e febre, comuns nessa região. Fica claro também a indignação de Rodrigues de Moraes, pelo fato de, passando a ferrovia pelo extremo sul da província goiana, permanecer toda a produção dessa região, estagnada, da mesma forma como sempre esteve até então.**

A segunda sugestão de traçado, que correspondia à posição do governo goiano, era a de que a linha ferroviária deveria, partindo de Casa Branca, no interior de São Paulo, passar por Uberaba, no Triangulo Mineiro, atravessar o Rio Paranaíba em Santa Rita (atual Itumbiara), seguir por Villa Bella de Morrinhos (atual Morrinhos), Alemão (atual Palmeiras de Goiás) e Anicuns, chegando, enfim, a Goyaz (atual Cidade de Goiás). Daí deveria seguir em direcção ao antigo presídio de Jurupensem, chegando ao Rio Araguaia

---

<sup>6</sup> Relatório apresentado pelo Ilmo. Exmo Sr. Dr. Theodoro Rodrigues de Moraes, 1º Vice-Presidente, ao Exmo. Sr. Dr. Joaquim de Almeida Luiz Moraes, Presidente da Província, no dia 10 de fevereiro de 1881. In: TELES, José M. *Memórias Goianas 15*. Goiânia: UCG, 2002. p. 185-186.

no porto de Itacayú. Já em território de Mato Grosso deveria seguir por Passa Vinte, Sangrador, Serra de São Jerônimo, até alcançar a cidade de Cuyabá, atendendo assim, de forma ampla as províncias de São Paulo, Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso.

Dez anos depois, em mensagem dirigida à Câmara Legislativa, o então governador do Estado de Goiás, Rodolpho Gustavo da Paixão, comunicava a concessão feita à Companhia Mogiana e à Oeste de Minas para o prolongamento de um ramal a ser implantado até a cidade de Goiás, obedecendo a modificações feitas no traçado original, sugeridas pelos técnicos da Mogiana. De acordo com esse documento, a entrada da ferrovia em território goiano não se daria mais em Santa Rita do Paranaíba, mas através da cidade de Formosa, vindo de Paracatú, no Estado de Minas Gerais. Também o ponto final seria, nesse documento, modificado, passando da proposta inicial de Itacaiú para São José do Araguaia. Rodolpho Gustavo da Paixão concedeu, no ano de 1891, vários privilégios para que a companhias se organizassem no sentido de implantar ramais distintos dentro do território goiano<sup>7</sup>.

O entusiasmo com a implantação da ferrovia em Goiás teve grande apoio por parte dos governantes, nesse final de século, e não só em relação à vinda de ramal que ligasse Goiás a Minas e São Paulo, mas também com a possibilidade de construção de trechos internos a fazer ligação com futuras redes, a serem implantadas até mesmo no Mato Grosso<sup>8</sup>.

7 Mensagem dirigida à Câmara Legislativa de Goyaz pelo governador do estado major Dr. Rodolpho Gustavo da Paixão no dia 5 de Dezembro de 1891. In: TELES, José M. *Memórias Goianas* 15. Goiânia: UCG, 2002. p. 185-186.

8 Lei n. 36 de 31 de Julho de 1893, publicada na "Coleção das Leis do Estado de Goyaz", Tomo II. Typographia do Goyaz, 1893.

E, apesar de todo o empenho das autoridades, no sentido de se promoverem as melhorias necessárias ao desenvolvimento dos meios de transportes, principalmente nas regiões de maior produção agrícola, visando o rápido escoamento dessa produção para os centros consumidores, e mesmo de industrialização, as tentativas não passaram de boas intenções impressas nos papéis da burocracia do governo. O século XIX termina sem que grandes passos tenham sido dados em direção à solução do problema ferroviário goiano. No ano de 1896 era inaugurada a estação de Araguari, ponto terminal da Mogiana, no Triângulo Mineiro, ao mesmo tempo em que o presidente goiano Francisco Leopoldo Rodrigues Jardim, dizia que

Parece definitivamente assentado o pensamento do governo federal de tornar uma realidade a estrada de ferro estratégica de Catalão a Cuyabá, ligando-a à Mogiana ou à Oeste de Minas, para pôr em comunicação este e o estado de Matto Grosso com a capital federal, na Bahia do Guanabara.

Como início desse grandioso melhoramento, foi incumbida dos estudos preliminares a Comissão de Estudos da Nova Capital, já tendo vindo a esta cidade uma comissão de engenheiros em reconhecimento do terreno para o traçado.

Dependendo o nosso progresso principalmente de fáceis vias de comunicação e de colonização, parece que novos horisontes se abrem à nossa actividade com o percurso de uma via férrea em algum dos mais populosos municípios do Estado<sup>9</sup>.

9 Mensagem enviada à Câmara dos Deputados a 15 de maio de 1896 por Francisco Leopoldo Rodrigues Jardim presidente do estado. In: TELES, José M. *Memórias Goianas* 15. Goiânia: UCG, 2002. p. 185-186.

O século XX tem início mantendo ainda os mesmos debates, as mesmas discussões e com o fato de nenhum quilometro de linha ter sido ainda implantado em território goiano. De acordo com Borges (1990, p.63), o prolongamento de qualquer ramal, vindo de São Paulo ou Belo Horizonte, em busca do território goiano, encontrava impedimentos nos interesses econômicos mineiros. Segundo o autor,

A construção deste ramal vinha contra os interesses dos grupos econômicos do Triângulo, pois o prolongamento da linha da Mogiana pela Estrada de Ferro de Goyaz rumo à Capital do Estado, arrancaria dos comerciantes de Araguari o controle sobre o comércio goiano, ou pelo menos sobre uma boa parte dele, ocorrendo com Araguari um fenômeno semelhante ao que ocorrera com a cidade de Uberaba depois de 1896, quando a linha da Mogiana foi prolongada até Araguari.

Em 1909, o Decreto n.7.562 obrigava a *Companhia Estrada de Ferro de Goyaz* a complementar o trecho que faltava para a ligação do terminal da Mogiana, na cidade mineira de Araguari, com o município goiano de Catalão, além do ramal já projetado entre Uberaba e São Pedro de Alcântara (atual Ibiá) e, em 1913, era inaugurada a estação de Goyandira, no município de Catalão.

### **As cidades e seus edifícios**

Após cruzar o rio Paranaíba, a linha ferroviária iniciou, em território goiano, a construção de suas estações, edificações de apoio e obras de arte. É sabido que as antigas locomotivas – as Maria-Fumaça –, em decorrência do grau de calor em suas caldeiras, tinham necessidade de abastecimento de água em períodos curtos, o que levava à instalação de caixas d'água em espaços de cerca de dez quilômetros uma de outra. Em função dessa necessidade, grande foi o número de pequenas estações construídas ao longo da ferrovia, o que gerava também a necessidade de estabelecimento de funcionários que providenciassem a manutenção dessas caixas e de seu conteúdo. Assim, a cada espaço de dez quilômetros, era implantado um conjunto de edifícios, constando de caixa d'água, casa de funcionário e uma pequena estação. Com o tempo, e a substituição das máquinas a vapor por outras, movidas a diesel, vários desses pontos de apoio foram desativados, já que se tornaram desnecessários.

Os primeiros conjuntos de edifícios ferroviários implantados no Estado de Goiás, em 1913, todos eles no município de Catalão, trouxeram para essa região duas situações específicas: por um lado, algumas estações permaneceram de acordo com o previsto – Soldado Ferrugem e Coronel Pirineus –, como estações de abastecimento de água para as caldeiras e, por outro, algumas estações provocaram o surgimento, em seu entorno, de pequenos povoados que, com o tempo cresceram e conseguiram sua independência em relação ao município original, como foi o caso de Anhanguera, Cumari e Goiandira. Ao longo de toda a extensão da ferrovia, em território goiano, algumas estações permaneceram com essa primeira função – Raul Gonçalves, Jarina, Padre Silvino, entre outras – por todo o período de funcionamento desse meio de transporte, outras conseguiram aglomerar uma pequena população, permanecendo como povoados subordinados a outros municípios, como é o caso de Veríssimo, Egirineu Teixeira, Caraíba e Ponte Funda, além de um terceiro grupo que, como aquelas do município de Catalão, conseguiram sua independência política, transformando-se elas próprias em novos municípios. Nesse último grupo podem ser citadas Urutai, Pires do Rio, Vianópolis e Leopoldo de Bulhões.

No entanto, apesar da grande influência exercida pela Rede Ferroviária em toda a região sudeste do estado, foram as cidades de Catalão e Ipameri as que melhor expressaram tal influência, podendo inclusive serem utilizadas como referência e estudo para uma melhor compreensão do que aconteceu na região. Tendo sido implantadas nos momentos finais do período colonial e princípios do período monárquico, quando a economia da mineração em Goiás já havia desaparecido e poucas regiões no estado conseguiam se manter economicamente através da exploração da agropecuária, essas duas cidades organizaram-se, inicialmente, dentro dos padrões conhecidos à época, com um traçado atendendo tanto às



imposições da topografia quanto às necessidades de seus primeiros habitantes, e uma arquitetura vinculada à tradição colonial, tanto no que se refere ao programa, quanto à utilização de materiais e técnicas construtivas.

Assim, instaladas em uma região de terras férteis e de fácil escoamento de seus produtos para um mercado consumidor garantido no triângulo mineiro, conseguiram percorrer um período de tempo de aproximadamente um século sem apresentar qualquer alteração estética em suas arquiteturas, mantendo um tradicionalismo característico do período que de modo algum a diferenciava de suas congêneres no estado.

Entretanto, a inauguração das primeiras estações em suas áreas urbanas, ainda em 1913, provocou uma série de alterações na estrutura dessas cidades, modificando suas formas de produção, ampliando e diversificando a composição de suas populações, com a chegada de vários imigrantes, principalmente os de origem espanhola, italiana e árabe, entre outras, além de promover a ampliação de suas áreas urbanas e a modificação nas características de suas arquiteturas. Em um primeiro momento foram os elementos próprios do ecletismo – em várias de suas tendências – que vieram decorar fachadas, alterar beirais e modificar programas, apresentando às populações, tanto de uma quanto de outra, novas necessidades até então desconhecidas.

Posteriormente, já iniciada a década de 1930, e influenciada pelos ventos de modernização que se espalhavam pelos quatro cantos do país, através do cinema e do rádio, das revistas que de certa forma ditavam a moda e da implantação de Goiânia como nova capital do estado, a arquitetura dessas duas cidades passa a apresentar os estilemas próprios do *art déco*, trazendo, com as novas formas de morar, a produção de escritórios instalados

tanto em Goiânia como em São Paulo, como é o caso dos projetos elaborados para Ipameri, assinados por José Neddermeyer, um dos principais arquitetos responsáveis pela construção da nova capital, e Richard Bloch, cujo escritório na capital paulista, desenvolveu vários projetos construídos na cidade, assim como em Goiânia.

A década de 1960 participa da história dessa região trazendo, por um lado a construção de alguns edifícios públicos com características modernistas, e por outro, alterando a economia das cidades. Com a decadência do transporte ferroviário e a mudança do eixo de escoamento da produção do estado, essas cidades ficaram, por um longo tempo, isoladas, juntamente com outros antes prósperos municípios como Goiandira, Cumari e Anhanguera.

## Referências

BORGES, Barsanufio G. *O despertar dos dormentes*. Goiânia: Cegraf, 1990.

TELES, José M. *Memórias goianas I*. Goiânia: UCG, 1982.

\_\_\_\_\_. *Memórias goianas 3*. Goiânia: UCG, 1986.

\_\_\_\_\_. *Memórias Goianas 15*. Goiânia: UCG, 2002.

“Coleção das Leis do Estado de Goyaz”, Tomo II. *Typographia do Goyaz*, 1893.