



A TOPONÍMIA E A ESTRADA DE FERRO DE GOIÁS Paola Santiago dos Santos Gonçalves¹

Finalmente, só a estrada de ferro possui o mágico poder de transformar regiões despovoadas em verdadeiras cidades

(A Informação Goyana, n. 7, p.54, 1925)

A análise motivacional das nomeações de estações em Goiás proporciona informações úteis no tocante ao conhecimento da história da Estrada de Ferro de Goiás (E. F. G.) Este texto visa a toponímia das estações da EFG e dos seus correspondentes municípios, de 1911 a 1952. Vale, primeiro, fazer um breve comentário sobre as condições da chegada dos trilhos ao chão goiano. No séc. XIX, a escassa exportação deveu-se às dificuldades no transporte da mercadoria; não havia meios adequados para que a mercadoria chegasse ao comprador em tempo hábil e sem comprometimento de sua qualidade. O preço do frete – as tropas e o carro de bois – elevava muito o custo final da mercadoria, o qual impedia a concorrência com produtos de outros estados. Assim, explorou-se a criação de gado, já que este podia se auto-transportar, mas as condições eram inapropriadas. As boiadas sofriam grandes perdas nos longos percursos e, com frequência, o boi só podia ser vendido magro, uma vez que na viagem perdia parte do peso, tendo que ser invernado antes de ser abatido, diminuindo ainda mais sua competitividade no mercado (cf. Borges, 1990, p.49)

¹Graduada em Letras pela UFG. E-mail: <paossg@hotmail.com>.



Para a inserção do comércio goiano na economia capitalista, cumpria um transporte que ligasse o sertão goiano a Minas Gerais; fazia-se, portanto, necessária a construção de uma estrada de ferro. Todavia, a escassez de capital fez com que o Centro-Oeste continuasse isolado da rede ferroviária nacional até a segunda década séc. XX. No final do séc. XIX, houvera uma tentativa, mal sucedida, por parte do presidente da Província de Goiás, Antero Cícero de Assis, de construir uma ferrovia entre a capital de Goiás e o rio Araguaia. Após isso, fez-se uma concessão à *Companhia Estrada de Ferro Mojiana*, no intuito do prolongamento das linhas férreas da margem do rio Paranaíba à do Araguaia; entretanto, essa concessão também não teve êxito. Finalmente, conforme consta no Decreto n. 7.562, de 23 de setembro de 1909, o Governo Federal, com a missão de alcançar o Estado de Goiás mediante as linhas mineiras, criou a Companhia Estrada de Ferro de Goiás. Ao findar o ano de 1952, a extensão da E. F. G. era de 477, 883 quilômetros, em bitola de um metro, pela qual só passavam locomotivas a vapor (cf. IBGE, 1954, p. 174). Considerada pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro, em 1952, uma estrada de extensão média, mas de primeira categoria por possuir uma renda bruta superior a vinte milhões de cruzeiros/ ano, cabe admitir que, da década de 1910 à de 1950, a E. F. G. foi de suma importância para a economia goiana.

Entre 1911 a 1952, foram-se instalando ao longo da estrada, que possuía a linha-tronco de Araguari (Minas Gerais) a Anápolis, emitindo em Leopoldo de Bulhões, um canal para Goiânia, trinta e três estações principais: Soldado Ferrugem; Coronel Pirineus; Soldado José Francisco; Soldado Esteves; Soldado Mendanha; Engenheiro Raul Gonçalves; Engenheiro Nunes Galvão; Engenheiro Balduino; Egerineu Teixeira; Senador Paranhos; Honestino Guimarães; Mestre Nogueira; Veríssimo; Roncador; Inajá; Caraíba; Jarina; Quilômetro 265; Ponte Funda; Santa Marta; Campinas; Anhanguera; Cumari; Ipameri; Silvânia; Goiânia; Bonfinópolis; Goiandira; Urutaí; Pires do Rio; Vianópolis; Leopoldo de Bulhões e Senador Canedo. Trata-se de estações que (a) ou receberam nomes motivados na construção da estrada de ferro, (b) ou que receberam o nome do município de localização, (c) ou, inclusive, que interferiram no topônimo do município de localização. Um fator importante a se observar é a língua geradora de cada termo: ou a língua tupi ou a língua portuguesa.

Criação do topônimo por motivação inerente à Estrada de Ferro de Goiás com independência do município de localização da estação

Segundo o IBGE (1958), o município de Ipameri se fez muito conhecido por sediar o 6º Batalhão de Caçadores do Exército Brasileiro, o qual teve considerável importância durante a Revolução de 1930. Com um contingente de 1.300 homens, foi transferido para o município de Jataí e, já neste município, substituído pela 23ª Companhia de Combate. Com a construção da E. F. G., alguns soldados que compunham esse batalhão foram homenageados nos nomes de estações localizadas em municípios próximos a Ipameri, como Goiandira e Cumari, situados na área de Ipameri, e como Pires do Rio, ligado a Ipameri pela ponte da E. F. G. situada sobre o rio Corumbá. São as seguintes estações: *Soldado Ferrugem* (criada em 11.12.1951 – em Goiandira); *Coronel Pirineus* (criada em 29.09.1945 – em Goiandira); *Soldado José Francisco* (criada em 13.01.1950 – em Ipameri); *Soldado Esteves* (criada em 12.04.1953 – em Pires do Rio); *Soldado Mendanha* (criada em 22.10.1945 – em Cumari).

Houve casos em que os homenageados nos nomes das estações foram pessoas que estavam à frente da construção da estrada de ferro, como os engenheiros que conduziam a operação de chegada dos trilhos: *Eng. Raul Gonçalves* (criada em 10.12.1913 – em Ipameri); *Eng. Nunes Galvão* (criada em 07.09.1950 – em Senador Canedo); *Eng. Balduino*

– o Eng. Balduino de Almeida era o chefe da Estrada de Ferro de Goiás – (criada em 09.11.1922 – em Orizona).

Além disso, nos nomes das estações homenageavam-se também pessoas populares e influentes. É o caso da estação *Egerineu Teixeira* (criada em 01.11.1923 – em Orizona). Egerineu Teixeira era o prefeito de Campo Formoso, hoje Orizona; escritor e jornalista que publicava seus textos em jornais de Minas Gerais e Goiás, foi assassinado em 1938. É também o caso da estação *Senador Paranhos* (criada em 07.09.1950 – em Bonfinópolis); José da Costa Paranhos foi senador eleito por Goiás e um defensor da ferrovia goiana. Outros casos análogos são: *Honestino Guimarães* (criada em 07.09.1950 – em Bela Vista de Goiás) e *Mestre Nogueira* (criada em 07.09.1950 – em Leopoldo de Bulhões). Segundo o IBGE (1958, p. 266), na década de 1950 o município de Leopoldo de Bulhões contava com 12 estabelecimentos de ensino; assim, o topônimo desta estação foi uma homenagem a um educador de destaque do município, o Mestre Nogueira.

Algumas estações receberam nomes relacionados com a geografia ou com a vegetação. São estas: *Veríssimo* (criada em 10.12.1913 – Cumari), localizada próxima ao rio Veríssimo; *Roncador* (criada em 15.11.1914 – em Urutaí), localizada próxima ao córrego Roncador; *Inajá* (criada em 15.11.1914 – em Ipameri), de origem tupi: nome de uma palmeira nativa da Amazônia e do Centro-Oeste; *Caráiba* (criada em 01.11.1923 – em Vianópolis), de origem tupi: árvore cuja casca é muito amarga, coberta por folhas amarelas; *Jarina* (criada em 07.09.1950 – em Leopoldo de Bulhões) de origem tupi: uma palmeira.

Talvez por falta de consenso na escolha, a estação *Quilômetro 265* (criada em 10.09.1953 – em Vianópolis) recebeu esse nome vinculado à sua localização na linha-tronco. Carecemos de dados oficiais quanto à motivação da escolha do nome da estação de *Ponte Funda* (criada em 15.09.1924 – em Vianópolis). A priori, poder-se-ia acreditar que tenha recebido esse nome pela presença de uma ponte que dava acesso à região.

A estação *Santa Marta* (criada em 07.09.1950 – em Goiânia) recebeu esse nome porque servia diretamente à colônia Santa Marta, o posto de saúde com enfermarias e casas criado para abrigar e tratar portadores de hanseníase. A estação *Campinas* (criada em 1964 – em Goiânia) teve o seu topônimo motivado pelo bairro de localização. Por sua vez, a estação *Anhanguera* (criada em 24.02.1913 – em Cumari) – localizada na divisa com Minas Gerais, próxima à

ponte ferroviária sobre o rio Paranaíba – homenageava o bandeirante Bartolomeu Bueno da Silva, o *Anhanguera*; acabou gerando o município homônimo, criado aos 5 de novembro de 1953, o menor município em extensão e população do Estado de Goiás.

A projeção do topônimo do município no nome da ferroviária

No começo do séc. XX, Teodoro Sampaio (Sampaio, 1901, p. 5) já se referiu à existência de topônimos indígenas que perderam o seu valor referencial. A toponímia goiana, além de possuir nomes tupis de difícil justificativa em relação ao espaço ao qual se aplicam, perdeu quase toda a sua nomenclatura. Além disso, alguns dos topônimos goianos do tronco tupi não são consequência da salvaguarda de denominações locais do povo tupi, senão criações muito recentes alheias à história indígena da região. Dois nomes de estações da E. F. G. surgiram dos nomes dos municípios em que foram instaladas. Trata-se de duas localidades – Cumari e Ipameri – cujos nomes fazem parte dessa nomenclatura municipal goiana de aparente enraizamento tupi. Todavia, esses nomes são, na realidade, fruto de escolhas feitas no séc. XX em substituições de nomes em língua portuguesa. A estação *Cumari* (criada em 24.02.1913) recebeu o seu nome do povoado em que foi criada. *Cumari*, em língua tupi, é o nome de uma pimenta. A região onde se encontra o atual município de Cumari fazia parte do itinerário de tropeiros que, passando pelas cidades de Catalão e Ipameri, comunicava a Cidade de Goiás. No início do séc. XX, alguns comerciantes formaram um povoado com o nome de *Samambaia*, motivado pelo córrego próximo; esse nome foi trocado pelo de *Cumari* em 1908. No final da década de 1910, com a chegada das picadas da E. F. G., o povoado progrediu devido à fixação de moradores e ao decorrente comércio.

O município de Ipameri gerou uma estação homônima (criada em 10.12.1913). Trata-se de um nome tupi – *ipau-mery* – que significa “entre rios ou entre águas”. Deve-se à localização junto aos rios Corumbá, São Marcos e Veríssimo. O município de Ipameri surgiu por volta da segunda metade do século XIX devido à chegada de mineiros que se dedicaram à agropecuária; eles consolidaram o arraial de nome de *Vai-Vem*, assim chamado por causa do ribeirão próximo, o qual apresentava uma sinuosidade como um *vai* e *vem*. O local, após ter o topônimo

alterado para *Entre Rios*, teve nova alteração, em 1904, sendo traduzido ao tupi o seu nome português, resultado o topônimo *Ipameri*.

Outros casos de nome de estação motivado pelo nome do correspondente município são os de Silvânia, Goiânia e Bonfinópolis. A estação da atual Silvânia foi criada em 03.05.1930. Esse município de Silvânia teve a sua origem no arraial de Bonfim, assim chamado devido a que a igreja do arraial fora consagrada ao Senhor do Bonfim. Entretanto, para homenagear a família de Vicente Miguel da Silva, influente morador da região, o topônimo *Bonfim* foi alterado em 1943 para *Silvânia*. A estação de Silvânia acompanhou a mudança no topônimo do município. Foi, primeiramente, inaugurada com o nome de *Caturama*, termo *tupi* que significa “boa ventura”; após isso, sofreu a influência do nome do lugar de localização, passando a se denominar *Estação de Bonfim*. Com a alteração do topônimo do município para Silvânia, novamente outra mudança ocorreu no nome da estação, agora *Estação de Silvânia*.

Por sua vez, a estação de *Bonfinópolis* foi inaugurada em 07.09.1950. O município de Bonfinópolis, constituído em 1987, tem a sua origem em um arraial conhecido, na década de 1940, por 36, pois essa era a distância em quilômetros que o separava de Goiânia. O arcebispo Dom Emanuel influenciou para que o topônimo fosse alterado para *Bonfinópolis*, vinculando-o à igreja do Senhor do Bonfim, localizada no, então, Bonfim, hoje Silvânia e, com o nome de Bonfinópolis, a localidade foi elevada, em 1958, à categoria de distrito subordinado ao município Leopoldo de Bulhões.

A interferência do nome da estação no nome da cidade de sua localização

A expansão da ferrovia e a criação de estações derivavam, por um lado, na construção de habitações para os operários e, por outro, na instalação do comércio, e de serviços em geral, tanto para suprir as necessidades desses trabalhadores quanto para atender os engenheiros e autoridades que pernoitavam no canteiro de obras. À medida que avançava a construção, o pessoal ferroviário impulsionava o comércio alimentício e têxtil e a hotelaria e, assim, contribuía à consolidação dos municípios ou forçava a formação de vilarejos. Com a chegada da estrada de ferro, alguns distritos ou municípios mudaram o seu topônimo acompanhando o nome da nova estação, mostrando, nesse sentido, que estavam caminhando com o progresso. É o caso de Goiandira, Urutaí, Pires do Rio, Vianópolis, Leopoldo de Bulhões e Senador Canedo.

A estação de *Goiandira* foi criada em 24.02.1913. O local em que se instalou pertencera a uma sesmaria que fora formada pelo mineiro Tomas Garcia com o nome de *Campo Limpo*. A chegada dos trilhos da E. F. G. desenvolveu o povoado que, em 25 de janeiro de 1915, pela Lei Municipal n. 39, foi elevado a distrito de Catalão. Posteriormente, pelo Decreto-Lei 799, de 6 de março de 1931, o distrito de Campo Limpo foi elevado a município com o nome de Goiandira, devido à estação. Por sua vez, a estação de *Urutaí* foi criada em 15.11.1914 e, ao redor dela, se desenvolveu um povoado que aos, 22 de outubro de 1917, pela Lei Municipal n. 100, foi elevado a distrito de Ipameri e, a partir dele, pela Lei Estadual n. 45, de 15 de dezembro de 1947, foi criado o município. Tanto Goiandira quanto Urutaí são nomes de origem tupi; remetem, respectivamente, aos índios Goiás e a um pássaro (uru).

Quando foi criada em 09.11.22, a atual estação de *Pires do Rio* recebeu o nome de Corumbá, devido à proximidade do rio Corumbá. O povoado que se formou em volta chamou-se Sampaio, em homenagem ao Coronel Lino Teixeira de Sampaio, quem doara terras à E. F. G. para que fosse possível formar um povoado ao redor da estação. Tanto o atual nome da estação quanto o topônimo da cidade foram alterados para *Pires do Rio* em homenagem ao então Ministro da Viação, Dr. José Pires do Rio, pois, durante sua gestão, ele se empenhara em construir a ponte da E. F. G. sobre o rio Corumbá, ligando o município ao de Ipameri.

A estação de *Vianópolis* instalou-se em 15.09.24, em uns terrenos que pertenceram a uma fazenda de propriedade do senador Felismino de Souza Viana; ele, com a chegada dos trilhos de E. F. G., loteou as terras da área da estação. Tanto o nome da estação quanto o do município homenageiam o senador Felismino de Souza Viana. Uma origem semelhante teve o nome da estação *Leopoldo de Bulhões*, inaugurada em 13.05.1931. Essa estação criou-se em terrenos que faziam parte de uma fazenda propriedade de José Cândido Louza. Ele permitira a formação de um povoado à margem esquerda do córrego Pindaíba – pindaíba é o nome de diversas árvores e arbustos –, o qual passava pela sua fazenda. Assim, o povoado recebeu o nome de Pindaibinha. As picadas da estrada de ferro impulsionaram o povoado, cuja população, em decorrência disso, aumentou. O nome dado à estação foi consequência de uma homenagem ao Dr. José Leopoldo de Bulhões Jardim, político que, quando Ministro da Fazenda na década de 1910, se empenhara na chegada dos trilhos ao interior goiano. Por influência do nome da estação,

o topônimo do povoado também foi alterado para Leopoldo de Bulhões, por ocasião da sua elevação, em 08 de dezembro de 1931, por força do Decreto-lei municipal n. 66, à categoria de distrito de Bonfim. A sua emancipação como cidade veio em 02 de setembro de 1948, pela Lei n. 127, com a contribuição do Coronel Felismino Viana. A instalação se deu em 1º de janeiro de 1949. A estação *Senador Canedo*, inaugurada em 07.09.1950, localizou-se em terras da fazenda Vargem Bonita, propriedade do senador Antônio Amaro da Silva Canedo; o nome da estação é, pois, uma homenagem a esse senador. A partir da estação surgiu um núcleo habitacional homônimo.

Com base no tratado, infere-se que a nomeação das estações ferroviárias goianas não foi aleatória. Os que detinham o poder de nomear quiseram projetar nas estações da E. F. G. nomes de agentes sociais ou nomes de elementos da geografia.

Referências

BORGES, Barsanulfo Gomides. *O despertar dos dormentes*. Dissertação (Mestrado em Ciências Humanas) – Faculdade de Ciências Humanas e Letras, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 1982.

DIAS, A. Gonçalves. *Dicionário da Língua Tupi: língua geral dos indígenas do Brasil*. Lipsia: F. A. Brockhaus, 1858.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS. Disponível em: <<http://www.estacoesferroviarias.com.br/efgoiaz/indice.htm>>. Acesso em: 10 jun. 2011.

FERREIRA, Jurandyr Pires. *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*. Vol. XXXVI. Rio de Janeiro: IBGE, 1958.

SAMPAIO, Theodoro. *O Tupi na Geografia Nacional*. São Paulo: Instituto Histórico e Geográfico, 1901.

SILVA, Antônio Moreira da. *Dossiê de Goiás – Enciclopédia Regional: um compêndio de informações sobre Goiás, sua história e sua gente*. Goiânia: Master Publicidade, 2001.

SILVA, Henrique. Pires do Rio: a influência da estrada de ferro em cidades que se formam de um dia para o outro. *A Informação Goyana*, vol. VIII, n. 7, p. 54, 1925.

SILVA, Moacir M. F. Geografia das estradas de ferro brasileiras em seu primeiro centenário (1854 – 1954). In: INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *I Centenário das Ferrovias Brasileiras*. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1954.