

A IMPORTÂNCIA DA ESTRADA DE FERRO PARA O ESTADO DE GOIÁS

Helio Suêvo Rodriguez¹

Este artigo apresenta um breve relato da história da *Estrada de Ferro Goiás*, do transporte ferroviário goiano e da *Ferrovias Norte Sul*, analisando a importância dos mesmos para o estado goiano. São abordadas questões resultantes da expansão dos trilhos, além do significado que a Ferrovias Centro-Atlântica (FCA) e a Ferrovias Norte-Sul têm para a economia local. Conclui-se que a ferrovia colaborou e continua sendo um elemento importante para o processo de desenvolvimento da economia de Goiás.

Com o propósito de dotar o Estado de Goiás de reais condições de transporte ferroviário, visando integrá-lo ao resto do território brasileiro, surge em 1873 um Decreto do Governo Imperial para que tal situação fosse concretizada. Dessa maneira, o então presidente da Província, Antero Cícero de Assis, foi autorizado a contratar a construção de uma Estrada de Ferro para ligar a Cidade de Goiás, ora capital à margem do Rio Vermelho, partindo da Estrada de Ferro Mogiana. Em razão, principalmente, da falta de recursos financeiros, a primeira tentativa de

¹Engenheiro Civil da Superintendência de Projetos, VALEC-Engenharia, Construções e Ferrovias S.A. Email: <hsuevo@yahoo.com.br>.

se promover em Goiás, no final do século XIX, um sistema viário férreo é mal sucedida. Contudo, treze anos depois, uma nova tentativa nesse sentido é feita, através de uma concessão à Companhia Estrada de Ferro Mogiana, para que a mesma pudesse prolongar as suas linhas do Rio Paranaíba até o Rio Araguaia, já em solo goiano.

As primeiras manifestações contundentes em favor de dotar o Estado de Goiás de um meio de transporte ferroviário, à altura das necessidades locais, aconteceram, na verdade, em 1890. O Decreto n. 862 de 16/10/1890 concretizou o primeiro Plano Ferroviário com as rotas a serem construídas. Em 1896, o Triângulo Mineiro recebeu os trilhos da Estrada de Ferro Mogiana, ficando acertado que a cidade de Araguari seria a sede do que anos depois viria a ser a “Goiás”, facilitando-se a integração econômica entre os estados de São Paulo, Minas Gerais e Goiás. Assim, a Cia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação foi uma das componentes da malha ferroviária estendida na região do Triângulo Mineiro, ainda nos últimos anos do século passado (1896). Dentro de outro processo e após divergências políticas, foi determinado, pelo Decreto n. 5.394, de 18/10/1904, que o ponto inicial daquela que viria a ser, então, a Estrada de Ferro Goiás, seria na cidade de Araguari e, o seu terminal, na capital de Goiás.

Para Goiás, a presença da Estrada de Ferro em seu solo é também o resultado de um grande esforço feito por alguns representantes da classe política e intelectual da região. Todavia, é preciso assinalar que a ferrovia cortava o cerrado goiano em função dos interesses do sistema capitalista de produção, ou seja, ela nasceu de fora para dentro do estado. Nesse sentido, os principais apoiadores políticos locais foram os Srs. Henrique Silva, Leopoldo de Bulhões e o Marechal Urbano Coelho de Gouvea. A formação da Companhia Estrada de Ferro Goiás, em 3 de março de 1906, tinha caráter privado e era apoiada pelo Governo Federal, pelo Decreto n. 5.949, do

então Presidente da República, Rodrigues Alves. A Estrada de Ferro surgiu como uma alternativa para romper o estrangulamento da economia goiana quanto à sua demanda por um meio de transporte que viesse atender as necessidades de escoamento de sua produção. Em 28 de março de 1906, a *Estrada* recebeu esse nome – Estrada de Ferro Goiás – através do Decreto Federal n. 5.949, pois até então ela se denominava Estrada de Ferro Alto Tocantins, autorizada para construir e explorar o trecho de Catalão a Palmas, objetivando ligar, então, a capital de Goiás a Cubatão, e estas à Rede Ferroviária do país.

Os trabalhos de construção da Estrada de Ferro Goiás, em solo goiano, tiveram início em 27 de maio de 1911, dois anos após o começo da implantação do trecho localizado na cidade de Araguari, no marco zero da ferrovia. Já em 1912, as obras avançaram 80 quilômetros, chegando, dessa cidade mineira, muito próximas à cidade goiana de Goiandira. Em função de problemas de caráter financeiro e administrativo, a Companhia Estrada de Ferro Goiás, por meio do Decreto n. 13.936 de 05/01/1930, obteve concessão para explorar os serviços ferroviários no Triângulo Mineiro e em Goiás, passando sua administração à União, a qual levou adiante todas as obras de construção. Assim, a Linha Araguari – Roncador, com 234 km de extensão, formou a nova Estrada de Ferro Goiás.

Até 1952, a “Goiás”, percorria com os seus trilhos, aproximadamente, 480 km, chegando ao seu ponto mais distante em Goiânia. No total, 30 estações serviam à *Estrada*, onde se destacavam as de Araguari, Amanhece, Arapira, Anhanguera, Goiandira (ponto de ligação com a Rede Mineira), Ipameri, Roncador, Pires do Rio, Engenheiro Balduino, Vianópolis, Leopoldo de Bulhões, Anápolis e Goiânia. Ao discorrer a respeito das alterações no comércio regional, provocadas pela chegada dos trilhos da estrada em território goiano, fica evidenciado o seu importante papel econômico. As cidades de Goiás, servidas pelos trilhos, substituíram Araguari no domínio da economia local, tornando-se significativos centros comerciais do estado e controlando, assim, o comércio regional. Araguari, que passara a dominar o comércio do estado a partir de 1896, é alcançada pelos trilhos da Mogiana, mas depois de 1915 perdeu grande parte deste domínio para as cidades do sudeste goiano.

Atualmente, o território goiano é servido por 685 km de trilhos, pertencentes à Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), subsidiária da VALE e sucessora da antiga Estrada de Ferro Goiás e da Rede Ferroviária Federal. Essa concessionária

ferroviária percorre com seus trilhos a região sudeste do estado, passando por Catalão, Ipameri, Leopoldo de Bulhões, chegando até Anápolis, Senador Canedo e indo até a Capital Federal. A Centro-Atlântica promove o escoamento de boa parte da produção econômica goiana, embora tenha sua capacidade de transporte limitada. A Ferrovia Centro-Atlântica, em seus 7.080 km de linhas, abrange os estados de Sergipe, Bahia, Goiás, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e o Distrito Federal. A FCA interliga-se as principais ferrovias brasileiras e os importantes portos marítimos de Salvador (BA), Aratu (BA) e Angra dos Reis (RJ), além de Pirapora (MG) e Juazeiro (BA), no Rio São Francisco. A frota atual compõe-se, aproximadamente, de 12.000 vagões e 500 locomotivas.

Os principais produtos transportados pela FCA são álcool, derivados de petróleo, calcário, produtos siderúrgicos, soja, farelo de soja, concreto, bauxita, ferro gusa, *clinker*, fosfato, cal e produtos petroquímicos. A FCA tornou-se uma concessionária do transporte ferroviário de cargas em setembro de 1996, a partir do processo de desestatização da Rede Ferroviária Federal (RFFSA).

Em Goiás o transporte rodoviário é o responsável pelo volume mais expressivo de cargas, contando com uma malha de 89.000 km onde, aproximadamente 11.400 km são pavimentados. Em face desse total de vias, os trilhos representam menos de 1%, o que demonstra a pouca expressão que as ferrovias têm em Goiás, embora seja reconhecida a sua importância para o crescimento e o escoamento da produção da economia local. Por se tratar de um meio de transporte com um custo de operação inferior ao transporte rodoviário, a ferrovia proporciona um significativo ganho comercial para os produtos de Goiás, tornando-os mais competitivos tanto no mercado interno como no externo.

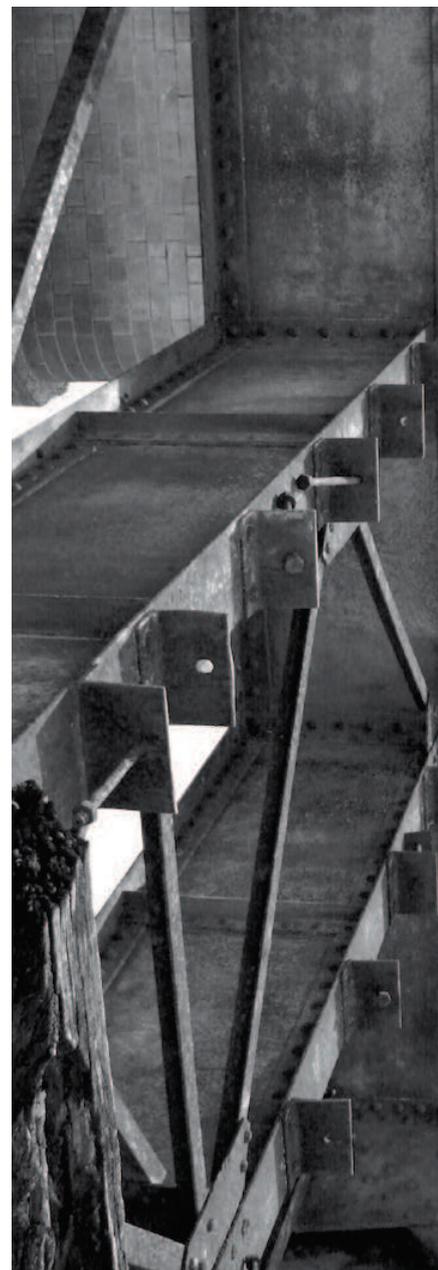
Quanto ao histórico da Ferrovia Norte-Sul, desde 1985, no Governo do Presidente José Sarney, a ideia básica era construir uma ferrovia ligando os Estados do Maranhão, Tocantins e Goiás; o seu traçado inicial previa a construção de 1.550 km. Entre inícios e paralisações da obra, já se passaram mais de 16 anos. Todo esse quadro de incerteza provocou um prejuízo ao processo de desenvolvimento das regiões envolvidas, pois a facilidade de escoamento de suas produções, especialmente a do agronegócio, a um custo menor irá resultar em significativos ganhos de competitividade, tornando esses produtos atrativos no mercado doméstico e no mercado internacional. Com a Lei n. 11.297 de 09/05/2006, a Presidência da República incorporou o trecho Açailândia – Belém

(norte do Maranhão e o Estado do Pará) e posteriormente os trechos Anápolis – Estrela D’Oeste (Estado de São Paulo) e Figueirópolis – Ilhéus (leste do Tocantins e Estado da Bahia).

A Ferrovia Norte-Sul foi projetada para promover a integração nacional, minimizando custos de transporte de longa distância e interligando as regiões Norte e Nordeste às Sul e Sudeste, através das suas conexões com 5.000 km de ferrovias privadas. A integração ferroviária das regiões brasileiras é o grande agente uniformizador do crescimento auto-sustentável do país na medida em que possibilitará a ocupação econômica e social do cerrado brasileiro com uma área de, aproximadamente, 1,8 milhões de quilômetros, correspondendo a 21,84% da área territorial do país, onde vivem 16% da população brasileira, ao oferecer uma logística adequada à concretização do potencial de desenvolvimento dessa região, fortalecendo a infra-estrutura de transporte necessária ao escoamento da sua produção agropecuária e agro-industrial do cerrado setentrional brasileiro.

Inúmeros benefícios sociais estão surgindo com a Ferrovia Norte-Sul. A articulação de diferentes ramos de negócios proporcionada por sua implantação contribuirá para o aumento da renda interna e para o aproveitamento e melhor distribuição da riqueza nacional, a geração de divisas e abertura de novas frentes de trabalho, permitindo a diminuição de desequilíbrios econômicos entre regiões e pessoas, resultando na melhoria significativa da qualidade de vida da população da região.

A Ferrovia Norte-Sul é uma Concessão outorgada à VALEC-Engenharia, Construções e Ferrovias S.A., empresa controlada pela União e supervisionada pelo Ministério dos Transportes. O primeiro trecho da Norte-Sul já está concluído e em operação comercial. Esses 226 km de linha ferroviária, ligando as cidades maranhenses de Açailândia, Imperatriz e Estreito, se conectam com a Estrada de Ferro



Carajás, permitindo assim o acesso ao Porto de Itaqui na Ponta da Madeira em São Luiz. O sub-trecho seguinte entre Estreito (MA), Guaraí e Palmas, no Estado do Tocantins, com 570 km de extensão também está concluído e concedido à VALE. O sub-trecho entre Palmas e Anápolis perfazendo 750 km, passando por Gurupi (TO), Porangatú, Uruaçu, Jaraguá e Ouro Verde de Goiás, no Estado de Goiás, deverá ser concluído em abril de 2012. As obras já foram iniciadas na *Extensão Sul* da Ferrovia Norte-Sul, entre Ouro Verde de Goiás e Estrela D'Oeste, com 600 km de extensão, e na Ferrovia de Integração Oeste – Leste, entre Ilhéus e Correntina, perfazendo 700 km de extensão.

Em Goiás a Ferrovia Norte-Sul terá 540 km de extensão. Com os trilhos dessa estrada, será possível trazer para o estado os mesmos benefícios socioeconômicos já gerados no Maranhão, como, por exemplo, a criação de emprego, diretos e indiretos, a promoção do desenvolvimento sustentável e a melhoria da qualidade de vida das populações locais, além de integrar as diversas regiões goianas ao seu processo de desenvolvimento regional.

Podemos concluir este breve histórico indicando que o nascimento da Estrada de Ferro Goiás serviu aos interesses e desejos dos goianos que tiveram, nessa ferrovia, um dos alicerces para os seus processos de crescimento. Os trilhos colaboraram para o aumento significativo da produção econômica das regiões, expandindo suas relações comerciais, por meio de um forte incremento nas importações e exportações. Contudo, esta *Estrada* nasceu de fora para dentro, inteiramente identificada com o sistema capitalista de produção, fruto, então, da divisão internacional do trabalho.

Agora, passados quase 100 anos da chegada dos trilhos em Goiás, a Ferrovia Centro-Atlântica, em operação no território goiano e a Ferrovia Norte-Sul, em fase de construção, continuam sendo alternativas viáveis de transportes eficientes e de baixos custos de operação, quando comparados com o rodoviário. Portanto, na medida em que colaboram para a maior competitividade do agronegócio local, as ferrovias tornam-se imprescindíveis, sendo de expressivo significado para as melhorias nas relações comerciais, internas e externas, e para a solidez da economia goiana como um todo. Compete aos goianos, principalmente através das sociedades de classes e de seus representantes políticos, lutarem para o fortalecimento desse modelo de transporte, pois, assim, estarão dando passos firmes na direção do desenvolvimento econômico e social da região do planalto central.