

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE GOIÁS
CÂMPUS PIRES DO RIO
LICENCIATURA EM HISTÓRIA**

NÍCOLAS AUGUSTO AMARO LIMA

Orientador: Prof. Me. Rubislei Sabino da Silva

URUTAÍ/GO NO TEMPO: Memórias Sobre a Ferrovia (1914-1976)

**PIRES DO RIO-GO
NOVEMBRO/2018**

NÍCOLAS AUGUSTO AMARO LIMA

URUTAÍ/GO NO TEMPO: Memórias Sobre a Ferrovia (1914-1976)

Trabalho de Conclusão de Curso/Monografia
apresentado ao Curso de História da UEG Câmpus
Pires do Rio, sob orientação do professor Me.
Rubislei Sabino da Silva.

**PIRES DO RIO-GO
NOVEMBRO/2018**

NÍCOLAS AUGUSTO AMARO LIMA

URUTAÍ/GO NO TEMPO: Memórias Sobre a Ferrovia (1914-1976)

Trabalho de Conclusão de Curso/Monografia, apresentado a Banca de Defesa.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Me. Rubislei Sabino da Silva
UEG/Câmpus Pires do Rio (Orientador)

Prof. Dra. Marilena Julimar Ap. Fernandes Jerônimo
(Examinadora) UEG/Câmpus Pires do Rio

Prof.^a Ma. Neuza de Fatima Vaz de Melo
(Examinadora) UFG/Regional Catalão

Em primeiro lugar, a Deus e a Nossa Senhora Aparecida por ter me dado a vida e conduzir meus passos. À minha mãe Patrícia, ao meu pai Carlos, meu irmão Lucas, aos meus avôs maternos Edna e Cleuber e aos paternos Maria Teresilha e Sebastião por sempre t me incentivando nos estudos. Ao Poeta, Professor e Historiador Avelino Fernandes de Miranda (*in memoriam*), que infelizmente não pode estar presente neste momento tão feliz da minha vida, o meu infinito reconhecimento. Saudades eternas!

AGRADECIMENTOS

Ao meu orientador de TCC, Professor Rubislei Sabino da Silva, por ter me orientado e dedicado parte de seu tempo, fazendo com que minha monografia se tornasse uma experiência positiva.

As professoras Dra. Marilena Julimar Aparecida Fernandes Jerônimo e professora M. a Maria Neuza de Fátima Vaz de Mello, membros da banca, que de forma positiva, contribuíram para o desenvolvimento do trabalho.

Aos demais professores do Curso de História da UEG/Câmpus Pires do Rio: Julimar Fernandes, Liberalina Teodoro, Sandro Dutra, Eduardo Soares, Vitor Hugo, agradeço por contribuírem com minha formação.

Ah Urutaí!!! Reza a lenda
Que tudo começou Com um pequeno arraial
Casas de pau a pique e sapé...

O ranger do carro de boi Traziam consigo
Os viajantes e suas mercadorias...

A secagem da carne ao sol quente Uma criatura misteriosa
Eis que surge
O espanto daqueles viajantes Era constante
O Uru - taí o Uru - taí O Uru que se fez Urutaí...

Oh estrada de ferro!!! Alegrias e Tristezas Despedidas e Incertezas...

Canta! Canta Maria Fumaça Conduzido os viajantes

Onde o potencial Era aqueles imigrantes
Mascateando com suas malas Contendo grandes surpresas...
Em um passado Não tão distante Alegria daqueles
Comerciantes era constante...

Casas comerciais Ou grandes lojas Se vendia de tudo
Entre secos e molhados À roupas e sapatos
Era um movimento muito bom...

Ah!!! O último apito da Maria Fumaça
Foi de emocionar Urutaí despedia-se
De um tempo que jamais voltará...

Nicolas Augusto Amaro Lima (11/11/2017)

RESUMO

A escolha por estudar o município de Urutaí/GO após a inserção da estrada de ferro e/ou ferrovia se deve a um interesse específico de um historiador que considera importante compreender porque a ferrovia trouxe tantas modificações para o município. Sendo assim, o objetivo geral dessa pesquisa é compreender as mudanças ocorridas na cidade de Urutaí/GO no período entre 1914-1976, considerando-se as implicações da “Estrada de Ferro” sobre essas mudanças. Para responder a esse objetivo, o percurso metodológico deverá se basear em pesquisa bibliográfica e documental com levantamento e revisão de publicações sobre a estrada de ferro em Urutaí/GO no período de 1914-1976; pesquisa documental, entrevistas e fotos que disponibilizam informações históricas sobre as ferrovias do centro-oeste brasileiro, especialmente de Goiás e um trabalho de campo (entrevistas) no município de Urutaí/GO. Ao final foi possível concluir que a pesquisa centrou nas interpretações de fatos locais e na contextualização da ferrovia enquanto fator importante no processo socioeconômico do município. Desse modo, foi possível constatar que a formação da estrada de ferro não só alterou a configuração econômica do município, como também influenciou o seu processo de urbanização, provocando significativas transformações no cotidiano da sociedade urutaina.

Palavras-chave: Ferrovia. Imigrantes. Memórias.

LISTA DE SIGLAS

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística	16
IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional	24
RFFSA - Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima	24

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Mapa da localização do município de Urutaí/GO.....	16
Figura 2 – Estação Ferroviária de Urutaí/GO nos dias atuais	25
Figura 3 – Casa Flor de Maio: uma das lojas que ainda reconstituem os viveres da ferrovia desde 1914 no município de Urutaí/GO	28
Figura 4 – Ponte Eptácio Pessoa construída para Estrada de Ferro Goyaz, sobre o Rio Corumbá, entre Pires do Rio e Urutaí/GO.....	31

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
1 URUTAÍ/GO EM TEMPOS ANTERIORES E INICIAIS DA FERROVIA	16
2 MEMÓRIAS E VIVERES A PARTIR DA FERROVIA QUE RECONSTITUEM O TEMPO EM URUTAÍ/GO	27
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	38
LISTA DE FONTES.....	40
REFERÊNCIAS	41

INTRODUÇÃO

Este Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) traz como proposta desenvolver uma pesquisa, na qual se busca compreender as memórias da cidade de Urutaí/GO, memórias estas referentes à ferrovia e aos imigrantes que nesta cidade chegaram, dando origem ao povoamento, comércio da cidade, casas comerciais, lojas, etc. A temática “Memórias da Ferrovia” foi escolhida por estar relacionada ao fato de eu viver nesta cidade, cuja história revela muito a respeito da estrada de ferro, levando ao interesse de pesquisar sobre ela no período que compreende 1914-1976.

Esse recorte de tempo se inicia com a inauguração da Estação Ferroviária local, em 15 de novembro de 1914, dado que a partir dessa data, intensificou-se a ocupação em torno dela de forma desordenada, porém, de acordo com Borges (2005) de forma significativa. Na fase inicial do povoamento desta área, aconteceu também o fluxo migratório vindos de outros Estados, como Minas Gerais e São Paulo, bem como, estados da Região Nordeste.

Esse fluxo migratório se constituía de funcionários e operários da ferrovia, também, imigrantes sírios, portugueses, espanhóis e italianos que vislumbraram esse local como uma oportunidade para o desenvolvimento de suas atividades comerciais. Segundo alguns documentos redigidos por historiadores que pesquisaram sobre a Estrada de Ferro¹, “Urutaí é um exemplo de povoado que experimentou mudanças em decorrência do processo de construção da ferrovia”. E sobre o mesmo assunto Borges (1990) esclarece que:

[...] a construção da Estrada de Ferro em Goiás resultou do empenho político de uma fração da classe dominante, vinculada a novos grupos oligárquicos que contaram com apoio financeiro internacional e do fato da ferrovia servir, inteiramente, aos interesses da economia capitalista, em expansão no país, o que pressionava o Governo Federal a apoiar sua construção. No ano de 1915 ao redor da estação, avistavam-se com facilidade casas em que moravam os ferroviários e lavradores. Também já se erguiam depósitos para armazenamento de mercadorias que eram desembarcadas do trem. (BORGES, 1990, p.106).

Assim a ferrovia incrementou as relações comerciais e possibilitou o desenvolvimento de um ativo comércio e como expressivo agente de mudanças nos diversos

¹ Documentos pessoais datilografados, escritos por Avelino Fernandes de Miranda (1987) e extraídos de seu arquivo pessoal

níveis da organização da sociedade promovendo mudanças importantes na economia goiana.

[...] muitas estações se transformaram, dentro de pouco tempo, em núcleos de colonização e depois em povoados e cidades como Anhanguera, Cumari, Goiandira e Urutaí. Povoados que se transformaram em expressivos centros de exportação de produtos agropecuários, despertando o interesse de pessoas que visavam os benefícios dos trilhos. (BORGES, 1990, p.106).

A partir dessas considerações, a problemática proposta para a pesquisa será: Como era a cidade de Urutaí/GO na época da inserção e manutenção da ferrovia e quais foram as alterações populacionais, econômicas e sociais que ocorreram no município nos anos de 1914 a 1976? Desse modo, o objetivo geral desse estudo é compreender as mudanças ocorridas na cidade de Urutaí/GO no período entre 1914-1976, considerando-se as implicações da “Estrada de Ferro” sobre essas mudanças.

Para tanto, há que se discutir o papel da estrada de ferro para o surgimento da cidade de Urutaí/GO, bem como compreender a relação da chegada da ferrovia e a imigração; identificar os benefícios que ocorreram com a abertura de novos comércios, além de problematizar as mudanças que ocorreram na cidade a partir da implantação da estrada de ferro.

Para responder à questão, utilizou-se como fonte a obra “Urutaí Memórias De Uma Juventude” de Borges (2005), livro composto por 57 capítulos resumidos e subdividido por noventa e uma (91) páginas que retratam mudanças que ocorreram na cidade, a partir da chegada da ferrovia, destacando estabelecimentos comerciais como hotéis, lojas de tecido, padarias, armazéns e farmácias. Além da obra mencionada, foram utilizados, também, documentos pessoais datilografados escritos por Avelino Fernandes de Miranda (1987) e arquivados na Câmara Municipal de Vereadores de Urutaí/GO.

Além das fontes escritas, fez-se uso da fonte oral, sendo que foram entrevistadas seis pessoas, Sendo eles Sr. Angelino Teodoro da Silva, Sr. Amazílio Araújo, Sr. Cleuber Amaro, Sra. Edna Jorge Amaro, Sra. Maria de Lurdes Jorge, Sra. Maria de Lourdes Carneiro, devendo ressaltar que a escolha por estes entrevistados se deu pelo fato de terem vivenciado a história local da cidade, inclusive sendo referências sobre a Estrada de Ferro na cidade, seja por terem utilizado o trem como o meio de transporte ou, por terem sido personagens que contribuíram para a realização deste trabalho.

Sobre a fonte oral, é pertinente observar que este tipo de fonte pode acrescentar uma dimensão viva para a pesquisa, trazendo novas perspectivas à historiografia, pois o historiador, muitas vezes, necessita de documentos variados, não apenas os escritos. Vale

mostrar aqui a evolução de uma prática importante que compõe parte da historiografia contemporânea.

[...] a história oral apenas pode ser empregada em pesquisas sobre temas *contemporâneos*, ocorridos em um passado não muito remoto, isto é, que a memória dos seres humanos alcance, para que se possa entrevistar pessoas que dele participaram, seja como atores, seja como testemunhas. É claro que, com o passar do tempo, as entrevistas assim produzidas poderão servir de fontes de consulta para pesquisas sobre temas não contemporâneos. (ALBERTI, 1990, p.4).

Nessa perspectiva, a história oral, centra-se na memória humana e sua capacidade de rememorar o passado enquanto testemunha do vivido. Pode-se entender a memória como a presença do passado, como uma construção psíquica e intelectual de fragmentos representativos desse mesmo passado, nunca em sua totalidade, mas parciais em decorrência dos estímulos para a sua seleção. Não é somente a lembrança de certo sujeito mas, de um indivíduo inserido em um contexto familiar ou social, por exemplo, de tal forma que suas lembranças são permeadas por inferências coletivas, moralizantes ou não. (ALBERTI, 1990).

Segundo Portelli (2006), as fontes orais revelam as intenções dos feitos, suas crenças, mentalidades, imaginário e pensamentos referentes às experiências vividas. As fontes orais podem não ser um dado preciso, mas possuem dados que, às vezes, um documento escrito não possui. Ela se impõe como primordial para compreensão e estudo do tempo presente, pois só através dela podemos conhecer os sonhos, anseios, crenças e lembranças do passado de pessoas anônimas sem nenhum *status* político ou econômico, mas que viveram os acontecimentos de sua época.

Retomando o tema da pesquisa “Urutai/GO no tempo: memórias sobre a ferrovia (1914 – 1976)” é oportuno dizer que este tema foi escolhido devido ao fato do pesquisador ser natural de Urutai/GO, viver na cidade e se interessar pelo passado da mesma. Ouve-se falar muito sobre a ferrovia, que foi muito importante para surgimento da cidade, dessa forma, a partir destes fatos o historiador/pesquisador interessou-se em buscar elementos que contribuíram para a pesquisa realizada.

Para desenvolver a pesquisa foi necessário buscar vestígios de um passado não muito distante em arquivos, pois o historiador é um investigador de acontecimentos passados e não os deixam esquecidos pelo tempo, levando em conta que a memória é um desses rastros que o historiador pode transformar em fonte para manter os acontecimentos passados vivos. Sobre a memória, pode-se inferir que a memória individual ou coletiva é

constituída por:

[...] em primeiro lugar, são os acontecimentos vividos pessoalmente. Em segundo lugar, são os acontecimentos que eu chamaria de vividos por tabela', ou seja, acontecimentos vividos pelo grupo ou pela coletividade à qual a pessoa se sente pertencer. São acontecimentos dos quais a pessoa nem sempre participou, mas que, no imaginário, tomaram tamanho relevo que, no fim das contas, é quase impossível que ela consiga saber se participou ou não. [...]. Além desses acontecimentos, a memória é constituída por *pessoas*, personagens. Aqui também podemos aplicar o mesmo esquema, falar de personagens realmente encontradas no decorrer da vida, de personagens frequentadas por tabela, indiretamente, mas que, por assim dizer, se transformaram quase que em conhecidas, e ainda de personagens que não pertenceram necessariamente ao espaço-tempo da pessoa. [...] Além dos acontecimentos e das personagens podemos finalmente arrolar os lugares. Existem lugares da memória, lugares particularmente ligados a uma lembrança, que pode ser uma lembrança pessoal, mas também pode não ter apoio no tempo cronológico. (POLLAK, 1992, p.2-3).

Entende-se a partir da fala do autor que a memória é a presença do passado de um indivíduo inserido num contexto familiar, social, nacional, por isso, quando o historiador se propõe a tratar do passado ele se movimenta em dois planos “[...] analisa fatos que já foram antecipadamente articulados na linguagem ou então, com a ajuda de hipóteses e métodos, reconstrói fatos que ainda não chegaram a ser articulados, mas que ele revela a partir desses vestígios”. (KOSELLEK, 2006, p.305).

Em síntese, as proposições dessa pesquisa são por meio de fontes escritas e orais e do avivamento da memória, compreender e descrever os avanços derivados da implantação da estrada de ferro na cidade, no período que compreende os anos entre 1914 e 1976, levando-se em conta como a ferrovia foi importante e faz parte do contexto familiar socioeconômico dos municípios de Urutaí/GO.

Acerca das mudanças ocorridas no Estado de Goiás após a inserção da ferrovia em seu território, Campos e Castro (2014) e Borges (1990) serão as literaturas mais utilizadas. Campos e Castro (2014), por exemplo, analisam a contribuição econômica da construção da Ferrovia Norte-Sul nos municípios do centro-norte goiano, fazendo um resgate histórico “do modal ferroviário brasileiro, com ênfase na importância das ferrovias no processo de formação da economia goiana e sua inserção na economia nacional”. (CAMPOS e CASTRO, 2014, p.54).

Segundo as autoras supracitadas, de forma geral, a infraestrutura de transporte ferroviário pode apresentar uma série de benefícios nas regiões contempladas pelos projetos e sua área de influência, se comparado a outros modais, como, por exemplo, o rodoviário. Dentre os benefícios, destacam-se: a redução dos custos de transporte, podendo os produtos

chegar ao consumidor final a um preço menor; a redução de acidentes; o estímulo ao desenvolvimento econômico, atraindo indústrias e outras empresas; e os ganhos de tempo e de benefícios indiretos, como a geração de empregos.

Desse modo, analisar fontes que mostram as transformações que ocorreram Urutaí/GO nos municípios cortados pela estrada de ferro é fundamental para a composição desta pesquisa, “pois a modernização do território e economia goiana, que tem como instrumento a ferrovia” (CAMPOS E CASTRO, 2014, p.54). Este é um tema bastante discutido, ainda além, essas fontes são escritas e “as fontes escritas são as mais comuns no estudo da História, e de certa forma as com mais clareza de entendimento [...]”. (VILAR, 2014, p.1-1).

As fontes ou documentos são indispensáveis para a sistematização de todo conhecimento histórico. O trabalho de identificação, do uso e a interpretação das fontes são elementos constituintes do caráter e da qualidade da pesquisa histórica. As fontes não falam por si, como afirmam os positivistas², mas são, de fato, os vestígios, as testemunhas e manifestam as ações do homem no tempo, por isso respondem como podem por um número limitado de fatos.

Cabe, portanto ao historiador a tarefa de localizá-las, selecioná-las e interrogá-las. Os documentos que provêm do passado certamente não foram elaborados pensando no trabalho dos futuros historiadores, mas sim visavam atender às exigências ou necessidades específicas de um determinado momento histórico.

É essa a essência da pesquisa sobre as memórias da ferrovia no município de Urutaí/GO, considerando fenômenos ocorridos na constituição do município e interpretá-los de modo a entendê-los na atualidade, considerando o que Vilar (2014, p.1) cita, “[...] é necessário agir de forma crítica para se analisar aquele fato e encontrar uma cadeia de significância que possa ser contextualizado a outros acontecimentos que demonstrem uma importância de serem lembrados em um lugar, em uma época, entre um povo”.

Sendo assim, a pesquisa será organizada em dois capítulos. O primeiro capítulo busca discutir a história da cidade Urutaí/GO a partir da implantação da ferrovia em 15 de novembro de 1914 e o segundo discute a ferrovia, os processos imigratórios e comércios oriundos da ferrovia na cidade de Urutaí/GO, a partir de viveres de moradores da cidade,

² A história positivista é meramente narrativa, sem interpretação, portanto, neutra, objetiva, imparcial. De outra forma, o historiador não julga o passado, afastando, assim, qualquer traço de subjetividade. A pretensão do historiador positivista é, por intermédio do método das Ciências Naturais, reconstruir uma verdade histórica singular sobre o passado. A pretensão do historiador positivista é tornar possível a reprodução de modo fiel dos eventos históricos, tal qual aconteceram, da forma mais objetiva e precisa possível. (BURKE, 1991).

considerando a influência externa de construção da ferrovia, o que sua posição significou, sob uma perspectiva econômica, sob a valorização dos lugares, uma vez que esta é influenciada não somente pela localização e/ou a produção, mas também pela circulação. (ARROYO & CRUZ, 2015).

1 URUTAÍ/GO EM TEMPOS ANTERIORES E INICIAIS DA FERROVIA

O presente capítulo tem como objetivo compreender a cidade de Urutaí, uma pequena cidade do interior de Goiás, que tem histórias e memórias a respeito de seu passado, onde retrata o seu surgimento e sua principal fonte, a ferrovia e suas economias. Esta cidade conta com uma área de 626,7 km², inserido na região do sudeste goiano e distante a 164 km da capital do Estado de Goiás, e a 250 km do Distrito Federal. Em 2017, a cidade de Urutaí possuía 3.154 habitantes, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2017)³.

Vale ressaltar que a cidade de Urutaí é fruto da Estrada de Ferro no sudeste do estado de Goiás, pois, ao lado da pequena estação, perfilaram-se casas para ferroviários e alguns lavradores da região. Com o decorrer do tempo, tomou o aspecto de povoado, elevando-se a distrito em 15 de junho de 1915, mais tarde foi suspenso, sendo restabelecido em 22 de outubro de 1917, por Lei Municipal n.º 100. Pela Lei Estadual n.º 45, de 15 de dezembro de 1947, foi criado o município de Urutaí, sendo que a Lei n.º 141, de 16 de setembro de 1948, dispõe sobre a sua denominação.

Foi desmembrado de Ipameri, de cuja Comarca passou a constituir Termo. Nela Lei Estadual n.º 707, de 14 de novembro de 1952 foi elevado à categoria de Comarca. Destacam-se dentre os aspectos econômicos do município os estabelecimentos agropecuários, a pecuária e a produção agrícola.



Figura 1 – Mapa da localização do município de Urutaí/GO.

Fonte: Disponível em: <<https://pt.wikipedia.org/wiki/Uruta%C3%AD>>. Acesso em: 03/10/2018

³ Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/go/Uruta%C3%AD/panorama>>.

Destacam-se dentre os aspectos econômicos do município os estabelecimentos agropecuários, a pecuária e a produção agrícola. Urutaí é uma “cidade” pequena, de ruas simples, limpas e arborizadas, desprovida de requintes que possam atrair moradores de cidades de médio e grande porte. As (in) definições conceituais de cidade pequena/cidade local são muito variadas, aliás, até mesmo a definição de cidade não é tão simples como possa parecer.

Embora não haja uma clareza teórica para a definição de cidade pequena, Santos (2005) apresentou interessantes contribuições para o debate das nomenclaturas: cidades locais e pseudo-cidades.

[...] A cidade local é a dimensão mínima a partir da qual as aglomerações deixam de servir às necessidades da *atividade* primária para servir às necessidades inadiáveis da *população*, com verdadeira “especialização do espaço” [...] Poderíamos então definir a cidade local como a aglomeração capaz de responder às necessidades vitais mínimas, reais ou criadas, de toda uma população, função esta que implica em uma vida de relações [...]. (SANTOS, 2005, p.87-88).

As origens de Urutaí remontam ao início do século XX, e tem um vínculo direto com a construção da Estrada de Ferro em Goiás e atividades agropecuárias. Segundo a lenda, o nome surgiu em função de viajantes que paravam no local durante seu percurso, entretanto é preciso frisar que:

[...] os pioneiros narram que os carreiros [...] ao prepararem carne de sol para alimentarem-se durante o percurso, quando as mesmas estavam secando apareciam lindas aves de cor azul-seda que se chamavam “uru” para comê-las, os carreiros que ficavam vigiando e diziam: “uru-taí!” A partir de então, ficou assim denominado o município. (MELO, 1998, p.05).

No final do século XVIII e mais especificamente no século XIX, as terras que originaram Urutaí eram conhecidas como um local de repouso para tropeiros e boiadeiros que, geralmente, trafegavam da Cidade de Goiás (capital do Estado) à Uberaba-MG, transportando sal. Neste local, formaram-se núcleos de povoamento de pouso para tropas e boiadas, sendo pertinente mencionar que:

[...] Uma das fácies evidentes da história goiana, e também de várias outras regionais, é o pouso, em geral constituído de uma casa de residência do proprietário [...], às vezes de senzala, paiol e um rancho [...] Servia o rancho de dormitório, cozinha, armazém das mercadorias transportadas pelas tropas e de depósitos de arreatas e outros pertences [...] No rancho, o tropeiro e os viajantes, mais tarde o boiadeiro e o carreiro, tanto se hospedavam, para o pernoite, quanto encontravam, com certa frequência, o reabastecimento de suas dispensas ambulantes e o suplemento da ração de seus animais. (BORGES, 1990, p.67-68).

Antes da construção da estrada de Ferro na cidade, por volta de 1910, Urutaí possuía um reduzido número de casas de Pau a pique e Sapê - aproximadamente vinte e pertencentes aos poucos produtores agrícolas que começaram a povoar o local. O impulso necessário para a consolidação do povoado foi marcado pela construção da Rede Ferroviária em Goiás, nas primeiras décadas do século XX.

Um dos fatores que foram fundamentais para a elevação do pequeno arraial, criado inicialmente, com o nome de *Uruthai*, foi a de possuir a condição de distrito da cidade vizinha Ipameri. Urutaí, “por meio de seus representantes legais, passou a vislumbrar a oportunidade de emancipação”. (COSTA, 2001, p.15).

Segundo o Informativo da Câmara Municipal de Vereadores de Urutaí (2003, p.3), “[...] a emancipação política e institucional ocorreu em função da importância que o distrito de Urutaí desempenharia, frente ao pleito eleitoral de Ipameri, em 1947: Urutaí livre e independente seria um ato em resposta aos votos daquela localidade”.

Ainda segundo o mesmo Informativo, outro fator importante para o processo de emancipação de Urutaí foi o econômico. “Diversos documentos, escritos e orais, apontaram Urutaí nas primeiras décadas do século XX, como sendo um grande centro exportador, principalmente de cereais”. (INFORMATIVO DA CÂMARA DE VEREADORES, 2003, p.03).

No ano de 1947, o município de Urutaí deixou de ser município de Ipameri e se tornou uma cidade independente. Após encerrar a disputa eleitoral de 1947, por meio da Lei Estadual nº 45 de 15 de dezembro de 1947, foi criado o município de Urutaí: “[...] A Assembléia Legislativa do Estado de Goiás decreta e eu promulgo a seguinte lei: Art. 1º. Fica criado o Município de Urutaí, com as divisas do atual distrito. Art. 2º. O município se instalará no dia 1º de janeiro de 1949 [...]”. (LEI ESTADUAL nº 45/1947).

Com esta Lei foi concedida autonomia administrativa a Urutaí, porém, somente, no início de 1949, tornou-se oficialmente um município. Dispondo de terras propícias para o desenvolvimento agrário, Urutaí passou a fazer parte da economia agrária do Estado.

De acordo com Borges (1990), a construção da Estrada de Ferro Goiás, em solo goiano, teve 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 próxima à cidade goiana de Goianira. Ainda de acordo com o mesmo autor, ocorreu em etapas, sendo a primeira tendo início no ano de 1909.

O trecho inicial, entre o município mineiro de Araguari e a estação de Roncador no município goiano de Urutaí, foi construído no período de 1909 a 1914, com pouco mais de 233 quilômetros de linha. Nos anos de 1922 a 1935, os trilhos seguem entre Roncador e Anápolis. Apenas em janeiro de 1951 foi inaugurado o ramal que, partindo de Leopoldo de Bulhões, chegou à capital de Goiás, Goiânia, com 95 quilômetros de extensão. (BORGES, 1990, p.20).

Em decorrência do processo de construção da ferrovia teve-se, na época, movimentos políticos distintos, ou seja,

A construção da ferrovia não resultou do empenho político da classe dominante do Estado. As oligarquias ligadas à antiga estrutura de produção, tanto a nível nacional como regional, de uma certa forma se opuseram ao apoio do Estado aos planos e projetos de construção ferroviária. Por conseguinte, em Goiás as oligarquias dominantes pouco ou quase nada fizeram de concreto para tornar realidade a ferrovia. Os coronéis, contrários a qualquer tipo de mudança de caráter progressista, não queriam a estrada de ferro, pois ela representaria uma força nova de transformação que poderia ameaçar o “status quo”, ou seja, o poder constituído dos coronéis. A manutenção do “atraso” era também uma forma de manter a dominação. (BORGES, 1990, p.55).

Segundo Borges (1990), a construção da Estrada de Ferro em Goiás resultou do empenho político de uma fração da classe dominante, vinculada a novos grupos oligárquicos que contaram com apoio financeiro internacional e do fato da ferrovia servir, inteiramente, aos interesses da economia capitalista, em expansão no país, o que pressionava o Governo Federal a apoiar sua construção.

Em 1911, os trilhos da estrada de ferro chegaram ao primeiro município goiano, Goiandira, localizado na região Sudeste do Estado, “conduzindo assim a solução para parte dos graves estrangulamentos resultantes da ausência de um sistema viário local” (BORGES, 1990 p.24). Os trilhos se fizeram presentes apenas na região Sul do estado,

[...] deixando de lado a maior parte do território de goiano. As inexpressivas condições de transporte para se escoar a produção econômica local, inibiam o desenvolvimento da atividade agrícola regional. O transporte feito à tração animal por sua pequena capacidade de carga, pela demora em suas viagens e pelo seu custo benéfico não conseguiu ampliar os limites de exportação goiana. (BORGES, 1990, p.24).

Sendo assim, segundo Borges (1990) no dia 15 de novembro de 1914 foi inaugurada a estação ferroviária da cidade de Urutaí/GO, nesta época a cidade recebeu funcionários imigrantes da companhia da Rede Ferroviária de Goiás, entre eles mineiros, baianos, paulistas e nordestinos, além de imigrantes sírios, portugueses, espanhóis e italianos.

Esses imigrantes foram atraídos pela movimentação da estrada de ferro e pelo desejo de explorar as boas terras para lavoura, como a formação de fazendas para a criação de gado e

atividades econômicas fortes em desenvolvimento do comércio local que chegavam aqui mascateando com suas malas com mercadorias e acabavam se instalando em pequenas casas comerciais próximo à estação ferroviária.

No ano seguinte de 1915, já se percebia os reflexos do crescimento do município. Foram construídos, em torno da ferrovia, depósitos destinados ao armazenamento de mercadorias, além de diversas casas para as famílias dos ferroviários e lavradores, atraídos pela esperança do progresso regional.

A estrada de ferro na cidade de Urutaí foi um elemento presente ao longo da sua história das casas mais antigas da cidade e também pelos moradores com a memória individual. Segundo Hobsbawm (1982):

Nenhuma outra inovação da revolução industrial incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia, como testemunha o fato de ter sido único produto da industrialização do século XIX totalmente absorvido imagística da poesia erudita e popular. (HOBBSAWM, 1982, p.61).

A ferrovia incrementou as relações comerciais e possibilitou o desenvolvimento de um ativo comércio e como expressivo agente de mudanças nos diversos níveis da organização da sociedade promovendo mudanças importantes na economia goiana, ocorrendo que:

[...] muitas estações se transformaram, dentro de pouco tempo, em núcleos de colonização e depois em povoados e cidades como Ananguera, Cumari, Goiandira e Urutaí. Povoados que se transformaram em expressivos centros de exportação de produtos agropecuários, despertando o interesse de pessoas que visavam os benefícios dos trilhos. (BORGES, 1990, p.13).

As estações ferroviárias com a chegada da ferrovia provocaram o crescimento ao seu entorno. Pequenos povoados foram surgindo e crescendo e tornando-se independentes. Um exemplo é o município de Urutaí, onde a estação centralizou a vida social, política, comercial e até mesmo na vida efetiva dos moradores, com a ferrovia ali implantada havia deslocamento constante das pessoas, facilitado pelo o trem de ferro. O autor acima citado enfatiza que as posições geográficas das cidades de Ipameri e Urutaí possibilitaram o desenvolvimento econômico da região, onde:

[...] os agricultores e pecuaristas levavam os produtos produzidos (arroz, feijão e animais) em suas propriedades e compravam os industrializados, vindos da região Sudeste, tais como: sal, querosene, tecido e sapatos. As cidades e povoados da região contavam com todas as características de zona de ocupação e expansão da economia de mercado. Era intensa a circulação de dinheiro, criando oportunidades de múltiplas atividades lucrativas [...]. (BORGES, 1990, p.23).

As cidades do sudeste do Estado, em particular Pires do Rio, Ipameri e Catalão, foram beneficiados com a chegada da estrada de ferro devido a sua localização, tendo a Estação Ferroviária do Roncador – município de Urutaí – como principal ponto de acesso e comercialização. Isso impulsionou novos negócios e o acesso a bens de consumo a essas cidades, com a instalação de grandes firmas comerciais, comissárias e consignatárias, que compravam mercadorias em São Paulo e as revendiam no Estado de Goiás.

[...] A importação de tecidos em 1920, através da ferrovia, atingiu uma cifra de 275 toneladas e as importações totais de mercadoria naquele ano alcançaram quase 10 mil toneladas. Da mesma forma, grande parte das exportações goianas era feita diretamente para os mercados do Centro-Sul. No mesmo ano, as exportações por meio da ferrovia atingiram mais de 12 mil toneladas de produtos agropecuários e extrativos. Em 1922, o Estado exportou para São Paulo mais de seis mil toneladas de arroz, 87. 501 kg de charque, 824. 901 kg de feijão e uma infinidade de outros produtos, totalizando mais de dez mil toneladas. [...]. (BORGES, 1990, p.100).

Nos anos de 1920, conforme citado pelo autor Borges (1990), o Sudeste Goiano se despontava economicamente em relação às outras regiões do Estado. A cidade de Urutaí, na época, era um distrito de Ipameri. De acordo com o autor, Urutaí foi o nome que a Companhia Estrada de Ferro de Goiás deu à sua penúltima estação, nesta primeira etapa da construção da linha. A Estação inaugurada em 1914, no município de Ipameri,

[...] se desenvolveu como cidade a partir de um dinâmico centro comercial, produtor e exportador de bens agropecuários. Localizada numa zona de terras férteis, Urutaí contava com as maiores fazendas de gado, do município de Ipameri, e era a estação que se localizava mais próximo às grandes fazendas da região, o que ressalta o papel econômico do povoado [...]. (BORGES, 1990, p.106).

No ano de 1950, a cidade tinha poucas casas e era uma cidadezinha calma, bastante diferente das demais cidades vizinhas. Noutras palavras,

Na década de 50, Urutaí era uma cidade bem diferente das demais cidades interioranas. Ela ocupava o espaço de um quilometro de largura por um quilometro e meio de comprimento. Casas fechavam a cidade pelos quatro lados, dando lhe uma forma retangular. No meio da cidade havia uma área desocupada muito grande que abrigava um campo de futebol de terra batida, grandes casarinas (Pinheiros) e um pé de eucalipto enorme, que servia como ponto de encontros. Como a maioria das cidades comuns, a cidade tinha a igreja recém construída, em uma grande área desocupada chamada de Largo de Matriz. Havia também uma cadeia bem distante da praça, que ficava mais próxima ao cemitério e para não ser diferente, em uma ponta de rua, paralela com A Reta (nome da rua que dava acesso a saída de Ipameri por uma rodovia). (BORGES, 1990, p.10).

Silva (2014) ressalta que a cidade de Urutaí em 1950 era voltada as atividades associadas aos setores da agricultura, pecuária e silvicultura. A principal atividade econômica era vinculada à agropecuária, tendo na pecuária, como maior expressão, a criação de bovinos, muares e suínos, enquanto na agricultura se destacava a cultura do arroz, feijão e milho (induzidas especialmente pela presença da estrada de ferro).

Nos anos de 1950, a população era composta por 4.125 pessoas, segundo o recenseamento do vigente ano, sendo que 84% estavam em idade ativa, ocupando atividades associadas aos setores da agricultura, pecuária e silvicultura. A principal atividade econômica era vinculada à agropecuária, tendo na pecuária, como maior expressão, a criação de bovinos, muares e suínos, enquanto na agricultura se destacava a cultura do arroz, feijão e milho. E em 1956, tanto Urutaí quanto os municípios próximos apresentavam atividades econômicas ligadas à agropecuária, com evidente destaque para a pecuária. (SILVA, 2014, p.36).

Ainda no mesmo ano, a cidade de Urutaí era voltada para a expansão das atividades agricultura e pecuária produtivas, vinculadas à promessa de aumento dos negócios e do comércio (induzidas especialmente pela presença da estrada de ferro) na região, tendo como forte a antiga fazenda, situada onde hoje é o Instituto Federal Goiano – Campus Urutaí (IF Goiano).

Há de se mencionar à constatação de Borges (2005), quando ele diz que com o desvio da estrada de ferro, a estação do município “permaneceu vazia [...], mas não perdeu de tudo as suas funções. Permaneceu de pé como marco de um tempo e continua testemunhando as [...] recordações de um passado nem tão remoto” (BORGES, 2005, p.55) e também, vai de encontro à constatação de que, a importância da estrada de ferro no município é inegável, além de discutir a importância da estação para a cidade, reconhecendo-a como integrante da paisagem cultural do lugar. Nesse contexto está inserido o município de Urutaí/GO, considerando-se que:

Com a implantação da Estrada de Ferro, vários núcleos populacionais apareceram e dentro de poucos anos adquiriram características de centros urbanos. As cidades goianas servidas pela linha se reurbanizaram e passaram a contar com as modernas invenções do mundo capitalista como a energia elétrica, o cinema, o telefone e o telégrafo, etc. (BORGES, 1990, p.102).

A ferrovia fez parte da cidade de Urutaí e da vida urbana e, nesse sentido, todos os entrevistados lembram de que as crianças brincavam nos trilhos, mulheres e homens trabalhavam e observavam a chegada e partida da locomotiva, além disso, as pessoas mais

velhas e os jovens compartilhavam histórias. Essa realidade é mostrada em estudos sobre uma “cidade-ferroviária” no Estado do Piauí, ou seja,

[...] a estação ferroviária funcionava como espaço de entretenimento, diversão e trabalho para uma população ansiosa em partir na busca de uma nova vida, visitar amigos e parentes em outras regiões ou apenas percorrer os trilhos observando a paisagem que passava diante de seus olhos. Portanto, marcou época na cidade de Urutaí e se tornou um importante transporte de mercadorias e passageiros, deixando nas pessoas uma reconfortante sensação de, por mais distantes que estivessem, estarem ligadas ao mundo, de serem civilizadas e contemporâneas. A memória da ferroviária se encontra na cidade onde parte da população conviveu em seu cotidiano com a locomotiva, parando na estação ferroviária e indo para outras cidades. (VIEIRA, 2009, p.05).

A estação ferroviária representou também uma mudança na rotina das pessoas, pois, “a velocidade do trem impõe aos passageiros uma nova percepção da paisagem e os horários de chegada e partida do trem passam a controlar o tempo, obrigando os passageiros a ajustarem suas particularidades e o próprio cotidiano”. (COELHO, 2004, p.129). A estação ferroviária de Urutaí ao mesmo tempo, permitiu contar a história local e,

[...] entender o processo de desenvolvimento da cidade e sua relação com a ferrovia, a estação era caracterizada como espaço múltiplo, onde convergiam para lá muitas pessoas movidas por interesses diversos, como trabalhar, aguardar a chegada do trem, observar o movimento dos transeuntes e, principalmente, pela curiosidade. (COELHO, 2004, p.129).

A modernização e os aspectos sociais, políticos e culturais também começavam a se transformar e adquirir o surgimento de novos valores e traços, que podiam ser percebidos de forma clara nas classes dominantes, além da moda e do estilo de vida naquela época. Essa paisagem urbana caracterizou-se ao modelo de implantação da ferrovia na cidade. Ao mesmo tempo em que a cidade foi contemplada pela estrada de ferro teve sua:

[...] paisagem urbana transformada devido à presença de diferentes edificações, construídas para auxiliar as diversas atividades profissionais realizadas no espaço ferroviário, bem como para o atendimento dos passageiros: estações, armazéns de carga e mercadorias, caixas d’água suspensas para o abastecimento das locomotivas que naquela época era à vapor, casas para funcionários (vilas ferroviárias), etc. (BORGES, 1990, p.20).

Essas edificações tornaram-se, de acordo com Borges (1990), o maior legado da ferrovia na cidade dotada por essa modalidade de transporte, pois contribuíra para regiões antes desertas e consolidou o núcleo urbano já existente. O arquiteto Morais (2012) demonstra um sentimento quando o assunto é a estação ferroviária e enfatiza que:

A estação aos poucos foi se transformando. O povo ainda vinha, mas a música era outra, dissonante de suas expectativas. O movimento agora era contrário, em sentimento oposto aos sentimentos. As paredes foram escurecendo, como uma espécie de luto. Os espaços foram se fechando, não permitindo mais nenhuma confiança. As portas permaneciam cerradas. O mundo não chegava mais através da plataforma. A estação, que parecia um fantasma, devido ao crescente abandono, mantinha sua importância, segura do que já foi um dia. A estação finalmente se transforma em fortaleza em defesa de si mesma. (MORAIS, 2012, p.07).

Percebe-se que autor tinha toda a razão, pois quando o assunto é a estação desta pequena cidade, é de se imaginar como foi emocionante o último apito do trem ali a apitar e nunca mais voltar, os trilhos foram arrancados dando espaço ao mato que mais tarde foi transformado em rua, apagando assim sua linda história para aquela população, dessa forma fica apenas uma grande memória daquele tempo.

A estação ferroviária da cidade teve grandes utilidades mesmo após a sua desativação. Em 1976, ela ficou fechada por alguns meses, e em 1977 até 1981 uma parte dela ficou reservada para a prefeitura, onde ficavam guardados seus principais arquivos. No ano de aproximadamente 1991, o local serviu de moradia para a Senhora Jerônima Marcelina de Almeida e sua família até o ano de 2002.

Depois de servir a estes serviços, a estação ferroviária da cidade ficou abandonada entre os anos de 2003 a 2007, em pleno estado de abandono, de modo geral, tendo sua pintura toda descascada e a alvenarias em péssimo estado de conservação, e a cobertura com o madeiramento danificado devido à ação de cupins, além de várias goteiras e muitas telhas quebradas.

Em 2008, de acordo com o senhor Cleuber Amaro⁴

A prefeitura realizou uma pequena restauração e reparo, nas partes mais danificadas, como o telhado e o madeiramento, pilares e alvenaria, e sua fachada recebeu uma nova pintura tudo isso, [...] respeitando o projeto original da estação. Neste próprio ano a prefeitura passa o prédio da estação para Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) que estudava as possibilidades de uma grande reforma de bens imóveis de valor artístico, histórico e cultural da RFFSA.

A partir de 27 de junho de 2014, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) finalizou a restauração, iniciada em aproximadamente 2008, da estação ferroviária e cedeu seu uso à Prefeitura Municipal de Urutaí. Com a restauração, o local passou a contar com uma biblioteca, sala multiuso e sala de inclusão digital, através da implantação do projeto “Estação Cultural” (Figura 2). Na área externa, novos locais para

⁴ Cleuber Amaro, 69 anos, escritor do crime, aposentado, residente a Rua Dr. José Alves – Urutaí/GO. Entrevista concedida em 04/08/2017.

jardins e uma arquibancada para realização de apresentações.



Figura 2 – Estação Ferroviária de Urutaí/GO nos dias atuais.
Fonte: LIMA, Nicolás Augusto Amaro. (2018).

Todavia, não há como negar que a estrada de ferro veio Favorecer a população em diferentes setores e dando suporte ao município, daí a questão que se levanta é: como a implantação da Estrada de Ferro fez Goiás despertou para o processo de expansão demográfica, já que esse estado vivia “séculos de isolamento” (BORGES, 1990, p.41) e a partir dessa implantação Goiás “transformava a paisagem regional através de um processo dialético marcado pela destruição/reconstrução do espaço.” (BORGES, 1990, p.41).

Essa questão foi levantada levando-se em conta que “o conceito que você tem de um fato urbano será diferente do tipo de conhecimento de quem vive este mesmo fato” (ROSSI, 1995, p.18) e este talvez seja o maior dos desafios enfrentados pela estação ferroviária de Urutaí/GO.

Entende-se que, com a desativação da estrada de ferro na cidade, no ano de 1976, a movimentação que se tinha diminuiu bastante, pois, muitas famílias que ali tinham seus comércios, mudaram para outras cidades, com grande movimento econômico, visando não ficarem no prejuízo financeiramente. A antiga estrada de ferro atravessava a parte leste da cidade e nos dias atuais passa ao lado oeste, cortando por algumas fazendas do município. Mas o fato que mais chama a atenção nos dias atuais é que, as gerações recentes ignoram a importância que a estrada de ferro teve para a cidade.

Conclui-se neste primeiro capítulo, após as abordagens feitas que Urutaí foi uma

cidade desenvolvida na época dos trilhos tendo ligação as cidades de Araguari – MG á Goiânia – Goiás, sendo a própria ferrovia a fragmentação do tempo onde marca o antes e depois. Desde modo, após a desativação da ferrovia, Urutaí mesmo tendo se desmembrado de Ipameri ainda é um município dependente de outros centros urbanos para suprir as necessidades de consumo de sua população.

2 MEMÓRIAS E VIVERES A PARTIR DA FERROVIA QUE RECONSTITUEM O TEMPO EM URUTAÍ/GO

Neste segundo capítulo, buscou-se trabalhar focando na ferrovia de modo geral, citando os imigrantes e as casas comerciais, baseando-se em entrevistas com moradores que acompanharam os desdobramentos e encerramento da ferrovia na cidade de Urutaí/GO que, assim como outras cidades, o interesse era muito quando o assunto era o processo de crescimento econômico, inteiramente identificado pelo sistema capitalista, voltado à produção agropecuária, miscigenação populacional e comércio popular.

Nesse sentido, é preciso esclarecer que durante a inserção e permanência da estrada de ferro no município de Urutai/GO,

O fluxo de imigrantes estrangeiros também foi significativo. Portugueses, Italianos, e Espanhóis seguiram os trilhos da estrada de ferro e muitos se estabeleciam, no interior, como agricultores ou pequenos industriais. Além dos europeus, levas de mascates sírio-libaneses chegavam de trem e estabeleciam nas cidades ao longo da linha de ferro, como comerciantes. Os turcos, como eram chamados, controlavam o comércio local e implantaram grandes armazéns próximos aos terminais ferroviários que monopolizavam a compra e venda de arroz produzido na região. (BORGES, 1990, p.35).

Essa constatação do autor leva a crê que com o passar dos anos, intensificava –se, ampliava -se no município e na região o processo de modernização, uma vez que ganhava forma em âmbito estadual/nacional a entrada cada vez maior de empresas e capital estrangeiro através da estrada de ferro, conforme relata Borges (1990). O autor afirma que a urbanização foi consolidada, os meios técnicos se tornam cada vez mais complexos, a produção se diversificava por meio das pequenas indústrias, o comércio formal foi estabelecido e assim se firmavam novas relações de trabalho moderno em todos os lugares por onde a ferrovia passava.

Tais avanços técnicos, contudo, necessitavam do consumo para assegurar os desdobramentos e/ou alterações provocadas pela ferrovia. Nesse contexto é que, conforme asseveram os entrevistados, explicitam as marcas da rede ferroviária no espaço urbano de Urutaí/GO, onde ainda é possível se visualizar as casas mais antigas da cidade, construídas ao redor da estação, por exemplo, Casa Flor de Maio (Figura 3), onde segundo os entrevistados, esse local foi um grande armazém que vendia produtos e servia para se guardar partes dessas produções, que eram trazidas pelo trem, como lembra o senhor

Amazílio Araújo⁵.

Lembro de pessoas que traziam produtos produzidos em fazendas da região da cidade. Aqui, esses proprietários vendiam para um comerciante Turco, Sr. Pedro Thomé, e proprietário da Casa Flor de Maio. Nesta loja, ele comprava sacas de arroz e feijão e mandava para fora, então as pessoas enchiam esse armazém e aí quando acabava de encher esse armazém eles mandavam eles colocar na beira da linha do trem.

Como pode ser percebido, na fala do Senhor Amazílio Araújo, existia muita produção excedente nas fazendas, as quais se perdiam, porque não tinham como comercializar e consumi-la. Com a vinda da ferrovia, ele nos dá a ideia de que esses alimentos foram aproveitados, passando a produzir mais do que se consumia e a partir daí obtinha lucros por essa produção, iniciando certo desenvolvimento.



Figura 3 – Casa Flor de Maio: uma das lojas que ainda reconstituem os viveres da ferrovia desde 1914 no município de Urutai/GO.

Fonte: LIMA, Nicolás Augusto Amaro. (2018).

Sobre os “turcos” é pertinente fazer uma ressalva. Os “turcos”, como eram chamados, inauguram o comércio na cidade, em um primeiro momento como “mascates”, pois viajavam na região em tropas de animais comprando, vendendo e trocando produtos. Posteriormente com melhores condições, eles conseguiram estabelecer suas próprias lojas que geralmente dispunham de artigos de utilidade doméstica, tecidos, armazém de secos e

⁵Amazílio Araújo, 88 anos, eletricista, aposentado, residente a Rua Sidon Gonçalves, entrevista concedida em 28/08/2017.

molhados, além de se dedicarem a indústria de beneficiamento de arroz, café e laticínio (COSTA *et. al*, 2018).

Essa categoria de imigrantes era considerada gente de posses, assim como os fazendeiros. Em outra entrevista com o senhor Amazílio Araújo⁶, relata o seu viver social sobre considerações, perspectivas e visões, trilhando outros caminhos, abordando essa questão de vivência nas fazendas com os novos referenciais impostos pela estrada de ferro, apresentando esse viver de outras formas.

Ah!!! Rapaz das três, quatro horas da madrugada só se ouvia o doce canto do carro de boi, na cidade por aqui, descarregando arroz, feijão, o trem de ferro era muito bom, então onde havia uma fazenda que contava com mais de duzentos funcionários, cada funcionário tinha sua função, ali tinha uns para fazer aceiro e cerca, isso aquilo, aquilo e outro, então tinha funcionário para o quarto canto ali, empregado morava na beira do córrego aqui, outro morava ali em outro lugar. Com a chegada tecnologia avançada, chegou o trator, e a mão de obra do homem foi sobrando pelos cantos, ou seja, foram deixados de lado. A agricultura foi acabando, porque naquela época atrás não se usava adubo, para melhor dizer usava nada. Quer dizer, uma quarta desse chão aí plantava arroz, dava arroz para você comer dois anos ah!!! Oh, tempo bom”.

O entrevistado retrata às fazendas no período da ferrovia, lembrando que estas ofereciam muitos empregos na área agrícola, setor que exigia muita mão-de-obra. Percebe-se que, nesta época não se utilizavam produtos químicos para a plantação, dessa forma, os processos de trabalhos realizados eram bastante lentos, e conseqüentemente gastava-se mais tempo para realizá-los, com os indivíduos vivendo em casas feitas por eles mesmos espalhadas pelas fazendas.

Quando o entrevistado menciona o grande número de funcionários que trabalhavam nas fazendas, este fato nos dá a percepção de que isso não era só porque o serviço era todo feito de forma braçal, mas ao mesmo tempo devia-se produzir muito, com a intenção de vender atendendo ao mercado. Com isso, notam-se indícios do capitalismo, ou seja, uma economia de subsistência, agora se dava também a um mercado.

Em outras palavras, quando em 1913, a ferrovia vinda do sudeste brasileiro alcança Goiás, inauguram-se novas possibilidades de integração do território goiano ao mercado nacional e sua abertura ao advento da modernização territorial. A implantação da rede ferroviária viabilizou maior comunicação e interação com o centro econômico do país (Sudeste), alterando, portanto, o paradigma da distância. Tamanha a influência da Estrada de Ferro na consolidação da porção Sudeste do território goiano, que, entre outros aspectos, a

⁶ Entrevista concedida em 28/08/2017.

região de planejamento é oficialmente denominada “Sudeste Goiano (Estrada de Ferro)” (IMB, 2006).

O entrevistado também apresenta uma visão voltada para a tecnologia que chegava trazendo dificuldades, as quais, mais tarde afetariam as pessoas que ali viviam e trabalhavam, das quais seriam tirados empregos que, ao invés de ter melhorias, teria apenas dificuldades. Diante desse fato, compreende-se que mesmo com a chegada da ferrovia, as formas com que se desenvolvia o seu trabalho, os materiais que se utilizava para produzir eram os mesmos, apenas os trabalhadores passaram a produzir mais do que antes.

Isso vem de encontro a esta citação:

[...] a expansão das estradas de ferro no mundo, além de contribuir com o comércio – possibilitando maior fluxo dos excedentes produzidos – também gerou uma enorme demanda de trabalho. Por isso, segundo o autor, a construção de ferrovias também se tornou um negócio muito lucrativo aos interesses da Inglaterra a partir do século XVIII, que, nesse contexto, passou a difundir a técnica em outros países. O “boom” ferroviário ocorreu a partir de 1840, sendo que até 1910 – aproximadamente 80 anos após a implantação da primeira ferrovia – haviam sido construídos mais de um milhão de quilômetros de trilhos em todo o mundo. (BORGES, 1990 *apud* MARINHO & DANTAS, 2017, p.215).

O entrevistado, senhor Amazílio Araújo deixa bem claro a grande importância das fazendas para a cidade de Urutaí, mas ao mesmo tempo reconhece que a chegada da ferrovia provocou o aumento da produção que, notadamente, intuídos capitalistas, já que a estrada de ferro era fundamental para transportar toda a mercadoria. Contudo, compreende-se que o aumento da produção visava atender um mercado que, naquele momento estava centrado na ferrovia como meio de escoamento. Assim, começava-se a atribuir à estrada um papel histórico.

A estrada teve grande importância para Goiás, principalmente para o sul do estado. Num período as grandes estradas do Brasil eram deficitárias, a Estrada de Ferro Goiás nunca o foi. O que prova a sua importância econômica [...]. O sul de Goiás adquire então, um novo significado estratégico para a reprodução do capital. Além de fornecer o alimento a baixo custo para a reprodução da força de trabalho da indústria e do café. Transforma-se fornecedor de matérias – primas para as indústrias alimentícias de São Paulo que, no recenseamento de 1920 ocupavam o primeiro lugar na produção industrial. (LOUREIRO, 1998, p.34).

Nesse sentido, cabe compreender que a ferrovia, foi um grande instrumento constituído para atender a fins econômicos, possuía alguns itens pré-construídos antes de sua implantação, tais como o local escolhido para implantá-la. O que nos dá a ideia de que os locais que possuíam muitas terras férteis eram de enormes plantações, e esse fato

possivelmente contribuiu para a escolha feita. Nota-se então, que esses fatores tiveram grandes significados, influenciando na sua forma de causa-efeito imediato.

De acordo com a forma como relatam os seus viveres, percebe-se que a estrada de ferro apresentava como um instrumento que proporcionava a comercialização de produtos, na maioria das vezes agropecuários, de forma mais fácil e em maior escala. É importante sublinhar que:

Associada à técnica e às máquinas, essa visão de progresso tomou tal magnitude que foi capaz de minimizar, ou mesmo anular, nas consciências de muitos contemporâneos, a dura realidade que sempre se contrapunha a ela. A ideia de um progresso inevitável, força motora da própria história, foi gradativamente introjetada em parcelas significativas da população, apesar do ônus que sua materialização impunha a essas mesmas parcelas. (CASTRO, 1993, p.3).

No decorrer da segunda etapa de construção da ferrovia e com a construção da ponte Epitácio Pessoa (Figura 2), finalizada em 1922, que fica entre os municípios de Urutaí e Pires do Rio ficou mais fácil o transporte ferroviário de pessoas e mercadorias. Além disso, algumas cidades mantiveram-se como um ponto centro urbano e comercial. Esta ponte é uma das obras de arte arquitetônicas existentes ao longo da estrada de ferro Goiás, tombada como patrimônio histórico cultural.



Figura 4 – Ponte Epitácio Pessoa construída para Estrada de Ferro Goyaz, sobre o Rio Corumbá, entre Pires do Rio e Urutaí/GO.

Fonte: Disponível em: <<http://www.mpggo.mp.br/portal/conteudo/pires-do-rio#.W7dXI9dKjcc>>. Acesso em: 03/10/2018

Além da facilidade para o transporte de pessoas e mercadorias, a estrada de ferro valorizou lugares, uma vez que esta é influenciada não somente pela localização e/ou a produção, mas também pela circulação (ARROYO & CRUZ, 2015). Sendo assim, na cidade de Urutai/GO, a integração da rede ferroviária expressa o sentido da atribuição de valor pela relação estabelecida com outras regiões do país e, muito principalmente, pela relação comercial estabelecida no próprio município.

Ferreira (1999, p.105) cita que, “as casas comerciais se multiplicaram com grande rapidez. Brotavam, literalmente, da noite para o dia. Numerosos carros de boi chagavam e saiam sem cessar [...] com mercadorias que iam ou vinham, para o interesse do município”. Quando se fala de casas comerciais, na cidade de Urutai/GO, o Senhor Cleuber Amaro⁷ nos retrata de forma detalhada, como era aquele tempo que não era necessário sair da cidade para comprar, pois aqui se encontrava quase todos os gêneros alimentícios e vestuários. Ele afirmando que:

Ahh!!! Naquele tempo a cidade de Urutai tinha grandes lojas de tecidos. A principal, destaca-se as Lojas Garcia, era um estabelecimento comercial, que vendia tecidos e cereais; as Casas Pernambucanas, vendia produtos de cama, mesa e banho, e a Casa Flor de Maio”, foi uma das maiores lojas que Urutai teve na época áurea da ferrovia, uma loja de tecidos finos, e também A Casa Sebba, onde se vendia de tudo, como: roupas, chapéus, bebidas, gêneros alimentícios, entre outras variedades.

O entrevistado leva a compreender como funcionavam estas casas comerciais, especificando os produtos que nelas eram vendidas. Ao mesmo tempo, ele ressalta que o trem de ferro foi importante para o funcionamento destas lojas, pois através dele as mercadorias eram desembarcadas na estação e abasteciam as lojas, e também, pessoas de outras regiões vinham conferir os produtos que as lojas ofereciam.

Foi questionado ao senhor Cleuber Amaro, o que ele achava da ferrovia e qual a ligação que ele possuía com esse comércio tão peculiar e o mesmo respondeu que:

A Estrada de Ferro foi bom, tendo um grande escoamento de mercadorias que estavam perdidas e foram aproveitadas com a ferrovia. Trouxe também movimento por aqui, vieram várias pessoas para a cidade, aquele pessoal... Imigrantes veio vendendo suas mercadorias, e gerando economia para Urutai, então eu ficava ali sempre trabalhando para meu pai que era um comerciante de quitandas e observando a tecnologia começando a desenvolver [...].

Essa afirmação do entrevistado vai ao encontro do que foi discutido nas páginas

⁷ Cleuber Amaro, 69 anos, escrivão do crime, aposentado, residente a Rua Dr. José Alves, entrevista concedida Cleuber Amaro em 04/08/2017.

anteriores sobre a inserção da estrada de ferro no campo e no comércio da cidade de Urutai/GO. Ambos os entrevistados, os senhores, Amazílio Araújo e Cleuber Amaro, citaram transformações, expansão comercial e tecnologias. Assim pode-se dizer 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, certamente, 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. Além disso, ela se mostrou como uma grande inovação no desenho arquitetônico e no lazer das cidades por onde passava. Isso pode ser percebido na fala da Senhora Maria de Lurdes Jorge⁸ que se refere como um local de lazer.

Quando era hora de o trem de ferro passar, era a maior festa, pois era hora do povo ir tudo lá para estação ferroviária, ir lá para apenas observar o movimento que era grande, as moças iam se encontrarem com seus namorados, muitos deles não moravam aqui e pegavam o trem para encontrá-las, mas também havia pessoas embarcando e desembarcando entre eles jovens, velhos, ricos e pobres, era um movimento muito bom... de acordo com o depoimento dado pela Sr^a. Maria de Lurdes Jorge, dando uma doce risada de saudade.

De acordo com o depoimento dado pela Senhora Maria de Lurdes Jorge, foi possível entender que a estação era um palco de encontros de muitas pessoas que iam observar o movimento de outras pessoas que passavam pela cidade, ou que iriam embarcar no trem para viajar. A entrevistada também se lembra das várias lojas que existiam em torno da estação onde faziam compras, vendiam os produtos trazidos das fazendas, as quais eram muitos e estavam sobrando, pois produziam muito e não se consumia tudo.

Com a estrada de ferro chegou o cinema, telégrafo e a energia elétrica. Assim, é preciso concordar com Vargas & Scatolin (2007) quando argumentam 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

⁸ Maria de Lurdes Jorge, 84 anos, dona de casa, aposentada, residente a Rua Sidon Gonçalves, entrevista concedida em 14/08/2017.

direto, pela regulação da atividade ou ainda via concessão pública. Outra entrevistada, a senhora Maria de Lourdes Carneiro⁹ retrata a chegada da energia elétrica na cidade:

A Implantação dos primeiros postes de iluminação em nossa cidade e a criação da 1ª usina elétrica, a qual era movida a vapor, pertencia ao falecido José Emídio. Quando chegava à meia noite tocava uma sirene avisando os moradores da cidade que as luzes seriam apagadas. Quando tinha bailes na cidade, eles pagavam o Senhor Alvino para ficar ali manuseando, colocando lenha, para que a energia durasse mais algumas horas. A usina elétrica da nossa cidade era fraca, ocorriam oscilações de energia e as luzes sofriam quedas, ou seja, aumentavam e abaixavam diariamente.

Através desse depoimento, é possível compreender como era precário o sistema de energia elétrica da cidade, Dona Maria de Lourdes Carneiros e lembra do início da ferrovia, explicando sua importância para a cidade conhecida por arraial, e que servia de ponto de encontro a fazendeiros e comerciantes estrangeiros. Destaca-se também que *“o trem trouxe a economia para nossa cidade, gerando o seu crescimento através de imigrantes turcos que vieram para cá e aqui montavam suas lojas, logo após os Sírios e também Espanhóis, com suas casas comerciais”*.

A senhora Maria de Lourdes Carneiro possui um grande conhecimento de pessoas que chegaram através da ferrovia e passaram a trabalhar e a implantar as casas comerciais no município. Pessoas que vieram em busca de trabalho onde ela também ressalta os inúmeros benefícios para o povo, nos apresentando novas partes da cidade:

Começaram o processo de construção em torno da velha estação de trem, tinha o Cartório Civil, onde é minha casa hoje, tinha também várias lojas de vendas, pensão, farmácia, cinema, açougues e muitos armazéns para colocar as produções que chegavam e também comprados pelos fazendeiros, além de comidas para animais. Havia escola e também a igreja construída no ano de 1918, e em torno dela muitas casas. Oh, tempo bom!

Essa entrevistada apresentou uma grande parte da história da cidade de Urutaí/GO e a descreve levando em consideração o contexto histórico, no qual ela está inserida e apresenta os benefícios que a ferrovia trouxe para a cidade. Embora o trem seja considerado o principal meio de escoamento da produção de alimentos na época, este também era considerado o principal meio de locomoção e muito utilizado, fazendo diversas viagens para outras cidades, sendo o próprio trem uma grande tecnologia trazida de fora do Brasil.

Outro entrevistado, o Senhor Angelino Teodoro da Silva¹⁰ foi um dos prefeitos na cidade de Urutaí, tendo seu mandato entre 1973 e 1977. Ele lembra que na década de 40, Urutaí

⁹ Maria de Lourdes Carneiro, 85 anos, professora, aposentada, residente Avenida Emília Carneiro, entrevista concedida em 31/08/2017.

¹⁰ Angelino Teodoro da Silva, 86 anos, funcionário público, aposentado, Rua Mário de Lima Filho, entrevista concedida em 21/08/2017.

era município de Ipameri e a sua emancipação veio ocorrer mais tarde, na década de 50. Nesse sentido descreve e apresenta um pouco de como ficou a cidade depois da emancipação, dizendo:

Eu mudei para Urutaí quando eu era rapaz, aqui era muito pequeno, mas tinha muitos comércios. Quando fui prefeito a estrada de ferro saiu no meu mandato em 1976. Para esta cidade coloquei água, não tinha um posto de saúde, mas eu construí uma bela praça, a energia era precária, a água era bastante difícil, pois era cisterna.

A partir da fala do entrevistado, é possível entender um pouco da cidade, sua forma física e também foi possível situar nas décadas de 70 e 80, pois ele apresenta muito do que foi construído nesse período, além de lembrar-se do que não se tinha aqui e também apresenta uma análise do tempo presente, quando fala sobre o comércio local não ter evoluído e sim decaído. Em outra entrevista, o Senhor Angelino Teodoro Da Silva cita:

A estrada de ferro dava emprego só mesmo para aquelas pessoas que trabalhava nela, Urutaí nesse tempo estava bem atrasado, pois não tinha telefone, era pequenininha, depois foi se modificando. Tinha pouco recurso, o posto de saúde foi implantado, mas quase não atendia, eu o melhorei, tinha um grande colégio e uma agência de banco Bradesco. Em 1976, quando a ferrovia foi desativada, a cidade ficou com um grande prejuízo e o movimento que tinha acabou.

Neste relato, o entrevistado deixa bem claro que Urutaí era um município muito atrasado, e fazendo uma grande análise da cidade naquela época, ele lembra que não havia telefone, e muito menos oferecia recursos para a população. O entrevistado também cita que a ferrovia não oferecia emprego para o povo, sendo essa principal questão para ele, em termos gerais, boa parte da população menos favorecida, mesmo com a chegada da ferrovia e as inovações trazidas com ela, só podia contar com o trabalho braçal encontrado nas fazendas.

Sobre as ressalvas da inserção e expansão da estrada de ferro nos municípios do sudeste goiano existem alguns estudos. Não se trata apenas de avanços. Muitos ranços foram detectados com a inserção da estrada de ferro, como apresenta o Sr. Angelino Teodoro da Silva. Sobre esses ranços, estudos ressaltam que:

A modernização trazida à Goiás por meio da estrada de ferro demonstra uma nova escala às possibilidades humanas perante o tempo e o espaço. Não é de se espantar, [...] a euforia gerada pela chegada do trem no estado. Sua velocidade quase constante, atravessando rios e cortando morros indo em direção ao desconhecido, despertava, em alguns, a curiosidade, mas também, em outros, o medo [...]. Fato é que, no início do século XX, a implantação e funcionamento da EFG em Goiás alteraram não somente a organização do espaço regional, mas também o cotidiano nos lugares por onde passavam os trilhos. Esse processo pode ser mais bem compreendido tendo em vista o fato de que, [...] o espaço geográfico ser formado por um conjunto de fixo e fluxos. (MARINHO & DANTAS, 2017, p.223).

Não há dúvidas de que “a ferrovia foi objeto de destaque na transformação das estruturas regionais, significando uma importante via de penetração estratégica na integração da região Centro-Oeste” (CAMPOS & ALMEIDA, 2014, p.76), tanto que se for estender têm-se inúmeros personagens na cidade que representam muito bem quando o assunto é o trem de ferro. Podendo citar, por exemplo, a Senhora Edna Jorge Amaro¹¹, que relata que quando o trem de ferro passou pela primeira vez na cidade, foi a maior novidade, pois trazia o movimento. Ao ser questionada o que o trem representava para ela, em seu depoimento ela comenta que:

Quando o trem de ferro chegou aqui na cidade, alguns moradores tinham medo, pois aquela grande máquina de ferro passava soltando aquela fumaça e muitos se sentiam admirados, mais o tempo nos leva a acostumar. Antigamente para realizar viagens era tudo feita com cavalos ou carros de boi, e o trem veio para representar aquilo que era de melhor, trazendo o conforto e segurança para as viagens, porém significou um grande e importante avanço para transporte de mercadorias e passageiros, marcando a população e representando novas ideias, novas ações, novos costumes e valores revelando assim novas relações, símbolos e evidências.

A entrevistada demonstra um grande conhecimento voltado ao trem de ferro deixando bem claro que as pessoas tinham medo, mas também admirava aquela grande máquina, porém com tempo foram se acostumando. O trem de ferro veio para trazer aquilo que era de melhor dando o conforto para aquelas pessoas que viajavam e traziam grandes mercadorias e melhorias para a cidade.

Segundo a entrevistada, a Maria Fumaça liberava uma grande fumaça preta, soltando fagulhas que queimavam roupas e outras coisas e dando risadas conta que:

As faíscas, muitas vezes, provocavam incêndios nas casas próximas aos trilhos nestes casos apenas casas de palha, muitas roupas que eram colocadas no varal para secar as fagulhas deixavam pequenos furos onde caíam, os passageiros que viajavam com as janelas abertas do vagão corriam o mesmo risco, lembro que muitas pessoas tinham certo medo com as fagulhas, as crianças então ficavam com baldes com água para jogar no trem.

Em seu depoimento, a senhora Edna Jorge Amaro, lembra-se dos pequenos acidentes ocorridos pelas fagulhas que a Maria Fumaça fazia, era constante e provocavam medo nos moradores que morava às margens da linha ferroviária. Segundo a entrevistada, a partir de sua experiência desempenhada pela estrada de ferro, a cidade demonstrava seu movimento em função da sociabilidade, e com a retirada da estrada de ferro da cidade, o movimento econômico acabou com muitas pessoas se mudando da cidade.

¹¹ Edna Jorge Amaro, 66 anos, professora, aposentada, Rua Dr. José Alves, entrevista concedida em 09/08/2017.

De acordo com a Senhora Edna Jorge Amaro, em Urutaí/GO havia

[...] uma grande rede de tecidos, a Riachuelo, além da sapataria, que atraíam muitas pessoas de outras cidades para cá. Quando a estrada de ferro foi desativada [...] muitos comerciantes e pessoas mudaram para outras cidades, pois o grande movimento econômico [...] da cidade acabou.

Em suas lembranças, a ferrovia e o grande movimento econômico das lojas eram tudo novidade e a retirada da estrada de ferro ocasionou o fim do movimento econômico, esse fato foi muito ruim, algo que para a entrevistada foi uma difícil adaptação. Todavia, a estrada de ferro foi desativada. Veio o progresso, com ele as tecnologias e outros meios de transportes e comércio. Sobre esse fim da estrada de ferro tem-se que:

Com o passar dos anos, no entanto, os laços que as populações das cidades tinham com os trilhos aos poucos foram se exaurindo. Isso porque, semelhantemente ao processo de sua implantação, forças políticas regionais decidiram o futuro dessa rede. A ferrovia foi desativada e, com isso, teve início uma série de implicações sociais. Os cinemas foram fechados, a arquitetura das casas dos primeiros imigrantes do século, assim como as pontes e muitas estações ficaram em ruínas. Paira no discurso de muitos contemporâneos, principalmente entre aqueles que trabalharam na ferrovia, um sentimento de viuvez quando falam do assunto. (MARINHO & DANTAS, 2017, p.231).

Por essa razão, pode-se inferir, de acordo com os entrevistados, que as memórias e os viveres relacionados à ferrovia, são de suma importância, sendo percebida a constante interação entre os desdobramentos desse instrumento de evolução da época (1914 – 1976) e as recordações dos entrevistados. As casas comerciais foram o grande marco, na visão dos entrevistados, além dos imigrantes que chegaram à cidade para contribuir com o grande movimento econômico. De modo geral, o trem de ferro foi o palco dos principais acontecimentos citados pelos entrevistados, que retrataram esses viveres a partir das descrições de experiências.

Neste capítulo ficou explícito que trabalhar com fontes orais, através de entrevistas, significa se valer de técnicas que vêm sendo utilizadas há bastante tempo para se conhecer, ainda que parcialmente, determinados processos sociais a partir a ótica daqueles que estão imersos nesses mesmos processos. Sob a visão dos seis entrevistados, foi possível conhecer como era a cidade, a ferrovia e seus processos na multiplicidade de sujeitos que continuam dando vida ao município até os dias de hoje.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como toda pesquisa que envolve interpretações de fatos locais, este ensaio teórico teve algumas limitações, sendo que a principal delas foi a impossibilidade de se fazer um “antes e um depois” da inserção da estrada de ferro no município de Urutaí/GO dada a delimitação do tema. Na verdade, o objetivo geral do mesmo foi compreender as memórias da referida cidade, memórias estas referentes à ferrovia e aos imigrantes que na cidade chegaram, dando origem ao povoamento, comércio, lazer, lojas, etc.

Essas memórias são denominadas de fatos históricos, entendendo que são eles que formam o presente e se tornam o objeto de estudo da História. Sob essa perspectiva, os fatos históricos que fundamentaram esta pesquisa foram os acontecimentos populacionais, econômicos e socioculturais que ocorreram por conta da implantação da “Estrada de ferro” no município de Urutai/GO entre os anos 1914 e 1976, estabelecendo-se uma relação entre o que estudiosos e entrevistados vislumbram sobre esse fator.

Considerando que a problemática da pesquisa era identificar como era a cidade de Urutaí/GO na época da implantação da ferrovia e quais foram as mudanças que ocorreram na cidade entre os anos de 1914 a 1976, pode-se inferir com base nos estudos teóricos que as alterações econômico-sociais observadas vão ao encontro das mesmas alterações igualmente observadas a partir da construção da estrada de ferro no território de Goiás, no início do século XX, podendo ser compreendidas dentro do marco teórico que alguns estudiosos chamou de “Expansão de Fronteiras”.

No contexto micro da cidade de Urutaí/GO, a estrada de ferro (ou a ferrovia) trouxe imigrantes, casas comerciais, exportação da produção dos fazendeiros, fluxos social, econômico e cultural, bem como, novas dinâmicas e impactos socioeconômicos. Mudou a dinâmica da vida das pessoas, principalmente daquelas que moravam nos arredores da ferrovia e da estação.

Entretanto, o discurso de um dos entrevistados e a fala de alguns autores vislumbram o lado negativo desse instrumento de progresso. Associando as duas ideias tem-se que um modo desigual da modernização territorial em Goiás, 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, por exemplo, no Norte de Goiás as cidades foram mais bem beneficiadas com a estrada de ferro do que no sudeste do estado.

De todo modo, o objetivo da pesquisa era mostrar as alterações positivas ocorridas

nos aspectos socioeconômicos na cidade de Urutai/GO nos anos entre 1914-1976 quando a estrada de ferro tinha sua dinâmica ativa na cidade. O que se tem é que as alterações promovidas pela ferrovia e/o estrada de ferro no município e em Goiás não se restringiram ao aumento da produção agrícola, mas também à possibilidade de negociação direta com os mercados consumidores.

A pesquisa centrou nas interpretações de fatos locais e na contextualização da ferrovia enquanto fator importante no processo socioeconômico do município. Desse modo, foi possível constatar que a formação da estrada de ferro não só alterou a configuração econômica do município, como também influenciou o seu processo de urbanização, provocando significativas transformações no cotidiano da sociedade urutaina.

A ferrovia na cidade de Urutai/GO acabou recebendo vários significados, sendo um deles a de um local que oferecia novidades e formas de viveres, política e comercial, o que pode ser percebido a partir das entrevistas, com percepções que se deram a partir das experiências de vida de cada um, apresentando um local onde havia múltiplas sociabilidades, desempenhando diferentes funções.

Ainda que tenha alcançado os objetivos propostos, a presente pesquisa se esbarrou em algumas limitações, podendo citar o número restrito de fontes “confiáveis” sobre seus desdobramentos no município, tendo em vista que a literatura de Borges (1990) foi significativamente utilizada. Ainda assim, espera-se que esse trabalho sirva de motivação para novos pesquisadores, dado que foram no interior das cidades que se processaram grandes transformações, algumas de forma muito rápida para as sociedades e épocas nas quais estavam inseridas, outras ao longo dos tempos, e que acabaram por delinear o modelo o qual se vivencia atualmente, como é o caso de Urutai/GO.

LISTA DE FONTES

Escrita:

BORGES, A. dos S. **Urutaí**: memórias de uma juventude. Brasília/DF: Edição Própria, 2005.

Documentos pessoais datilografados e escritos por Avelino Fernandes de Miranda. (1987). Arquivo pessoal.

INFORMATIVO DA CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE URUTAÍ. (2003). Disponível no arquivo da Câmara de Vereadores de Urutaí/GO.

CÂMARA DE VEREADORES DE URUTAÍ. **Lei Estadual nº 45/1947**. Disponível no arquivo da Câmara Municipal de Vereadores de Urutaí/GO.

Oral:

- ANGELINO TEODORO DA SILVA. 86 anos, funcionário público aposentado, Rua Mário de Lima Filho. Entrevista concedida em: 21/08/2017.

- AMAZÍLIO ARAÚJO. 88 anos, eletricista, aposentado, Rua Sidon Gonçalves. Entrevista concedida em: 28/08/2017.

- CLEUBER AMARO. 69 anos, escrivão do crime, aposentado, Rua Dr. José Alves. Entrevista concedida em: 04/08/2017.

- EDNA JORGE AMARO. 66 anos, professora, aposentada, Rua Dr. José Alves. Entrevista concedida em: 09/08/2017.

- MARIA DE LURDES JORGE. 84 anos, dona de casa, aposentada, Rua Sidon Gonçalves. Entrevista concedida em: 14/08/2017.

- MARIA DE LOURDES CARNEIRO. 85 anos, professora, aposentada, Avenida Emília Carneiro. Entrevista concedida em: 31/08/2017.

REFERÊNCIAS

- ALBERTI, V. **História oral**: a experiência do CPDOC. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1990.
- ARROYO, M. M. & CRUZ, Rita de Cássia. **Território e Circulação**: a dinâmica contraditória da globalização. 1ed. São Paulo: Annablume, 2015.
- BORGES, B. G. **O despertar dos dormentes**: estudo sobre a estrada de ferro de Goiás e seu papel nas transformações das estruturas regionais 1909/1922. Goiânia-GO: Cegraf, 1990.
- BORGES, A. dos S. **Urutaí**: memórias de uma juventude. Brasília-DF: Edição Própria, 2005.
- BURKE, Peter. **A Revolução Francesa da Historiografia**: a Escola dos ANNALES, 1929 – 1989. (Trad.) Nilo Odália. São Paulo: Editora Universidade Estadual Paulista, 1991.
- CAMPOS, F. R. & CATRO, A. C. de. Contribuições da Construção da Ferrovia Norte-Sul nos Municípios do Centro-Norte Goiano. In: **Conjuntura Econômica Goiana**. nº28. SEGPLAN. Goiânia-GO: 2014.
- CAMPOS, Flávia Rezende & ALMEIDA, Denize Vaz de. A integração da economia goiana a partir do sistema ferroviário: uma análise da Estrada de Ferro Goiás e da Ferrovia Norte-Sul. In: **Ateliê Geográfico**. vol.8, nº.2, p.65-91. Goiânia-GO: Ago/2014.
- CASTRO, Maria Inês Malta. **O preço do progresso**: a construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil (1905-1924). Dissertação (Mestrado). Unicamp, Campinas-SP: 1993.
- COELHO, Gustavo Neiva. Arquitetura da ferrovia em Goiás. In: **Seminário Ferrovia: 150 Anos Arquitetura E História**. Goiânia-GO: Printed Brasil, 2004, p.129 – 142.
- COSTA, Cacilda T. **Sonho e a técnica**: a arquitetura de ferro no Brasil. São Paulo: Edusp, 2001.
- COSTA, Beth et. al. **Ipameri, berço da modernidade em Goiás**. Disponível em: <http://www.ypameri.com/old/html/fotos_historicas.html>. Acesso em: 03/10/2018.
- IBGE. (10 de outubro de 2002). **Área territorial oficial**. Resolução da Presidência do IBGE de nº.5, (R.PR-5/02). Consultado em setembro/2017.
- INFORMATIVO DA CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES DE URUTAÍ (2003). Disponível no arquivo da Câmara de Vereadores de Urutaí/GO.
- IMB. Instituto Mauro Borges. **Regiões de Planejamento do Estado de Goiás**. Goiânia-GO: SEPLAN. 2006.
- KOSELLECK, Reinhart. **Futuro passado**: contribuição à semântica dos tempos históricos. Rio de Janeiro: Contraponto, 2006.

CÂMARA DE VEREADORES DE URUTAÍ. **Lei Estadual nº 45/1947**. Disponível no arquivo da Câmara Municipal de Vereadores de Urutaí/GO.

HOBBSAWM, Eric J. A era das revoluções , Europa 1789-1848 .Rio de Janeiro : Paz e Terra, 1982.

LOUREIRO, Walderês Nunes. **Determinantes Históricas**. Estruturais da Luta do Arrendo. Goiânia-GO: UFG, 1998.

MARINHO, R. H. R. & DANTAS, D. A formação da Estrada de Ferro Goiás e a urbanização no Sudeste Goiano na primeira metade do século XX. In: **Ateliê Geográfico**. vol.11, nº3, p.213-234, dez./2017.

MELO. N. A. de & SOARES, B. R. **Pequenos municípios no sudeste goiano**: um estudo sobre os seus aspectos sócio-econômicos. Disponível em: <<http://docplayer.com.br/7779085-Pequenos-municipios-no-sudeste-goiano-um-estudo-sobre-os-seus-aspectos-socio-economico.html>>. Acesso em: 06/03/2017.

MELLO, N. de F. Vaz de. **Urutaí revelando sua história**. Prefeitura Municipal de Urutaí: Secretaria Municipal de Educação. Urutai/GO: 1998.

MORAIS, Nunes. O patrimônio industrial ferroviário e os instrumentos voltados para a sua salvaguarda. In: **Architecton** - Revista de Arquitetura e Urbanismo. vol.02, nº02, 2012.

POLLAK, Michael. Memória e identidade social. **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro: vol.5, nº10, 1992, p.200-212. Disponível em: <<http://www.cpdoc.fgv.br/revista/arq/104.pdf>>. Acesso em: 15/09/2018.

PORTELLI, Alessandro. O massacre de Civitella Val di Chiana (Toscana: 29 de junho de 1944): mito, política, luta e senso comum. In: FERREIRA, M. M.; AMADO, J. (Org.). **Usos e abusos da história oral**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2006.

ROSSI, Aldo. **Arquitetura da cidade**. São Paulo: Livraria Martins Fontes Editora LTDA, 1995.

SILVA, Aparecida Caixeta Issa. **A Escola Agrícola De Urutaí (1953-1963)**: singularidades da cultura escolar agrícola. Catalão-GO: Universidade Federal de Goiás/Campus de Catalão, 2014. (Dissertação de Mestrado).

SANTOS, Milton. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: Edusp, 2005.

VARGAS, C. R. & SCATOLIN, F. D. Investimentos em transportes, desenvolvimento e o papel do Estado na economia paranaense na segunda metade do século XX. In: **Revista Paranaense de Desenvolvimento**. nº113, p.83-112, Curitiba-PR: jul./dez./2007.

VIEIRA, L. R. Cidade ferroviária: História e memória da ferrovia piauiense na cidade de Parnaíba, 1916 a 1930. In: **ANPUH – XXV Simpósio Nacional De História**. Fortaleza-CE: 2009.

VILAR, L. **Seguindo os passos da História**. [On-line]. Publicado em: 01/2014. Disponível em: <<http://seguindopassoshistoria.blogspot.com.br>>. Acesso em: 18/03/2017.