

**UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE  
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**



**FABIO DE MACEDO TRISTÃO BARBOSA**

**FERROVIA E ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO EM ARAGUARI-MG  
(1896-1978)**

**NITERÓI-RJ**

**2008**

**FÁBIO DE MACEDO TRISTÃO BARBOSA**

**FERROVIA E ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO EM ARAGUARI-MG  
(1896-1978)**

**Dissertação apresentada ao Curso de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal Fluminense, como requisito parcial para obtenção do Grau de Mestre. Área de Concentração: Ordenamento Territorial.**

**Orientador: Prof. Dr. Nelson da Nóbrega Fernandes**

**Niterói-RJ**

**2008**

**FÁBIO DE MACEDO TRISTÃO BARBOSA**

**FERROVIA E ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO EM ARAGUARI-MG  
(1896-1978)**

**Dissertação apresentada ao Curso de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal Fluminense, como requisito parcial para obtenção do Grau de Mestre. Área de Concentração: Ordenamento Territorial.**

\_\_\_\_\_ em Agosto de 2008.

**BANCA EXAMINADORA**

---

**Prof. Dr. Nelson da Nóbrega Fernandes – Orientador  
UFF**

---

**Prof. Dr. Ruy Moreira  
UFF**

---

**Prof. Dr. Marcelo Rodrigues Mendonça  
UFG/CAC**

**Niterói-RJ  
2008**

## DEDICATÓRIA

Aos muitos que contribuíram para a realização deste trabalho. Especialmente minha família; Minha mãe, por uma vida de luta constante de mulher trabalhadora, e após muito tempo, agora estudante; e pela confiança depositada em mim;

A meu pai (*In memoriam*) que não está aqui, pela crença e incentivo ao estudo;

A meu irmão pela demonstração de desapego às mercadorias da sociedade de consumo, que vendeu seu carro para financiar os primeiros meses da minha morada no Rio.

Aos colegas do mestrado que se tornaram amigos, pela solidariedade, sem eles, esse trabalho não chegaria ao fim, em especial a minha grande amiga Nazira.

Ao amigo, companheiro e meu ex-professor: Gilmar, pelos ensinamentos sempre sábios, obrigado pela sua preocupação e os diálogos profícuos que tivemos em torno deste trabalho.

**A todos, dedico de maneira muito especial e com muito carinho este trabalho.**

## AGRADECIMENTOS

Agradeço em primeiro lugar a Jesus – que não é o cristo – mas à aluna do doutorado de geografia que me acolheu em seu apartamento sem se quer me conhecer para que eu pudesse fazer as provas da seleção do mestrado e Amélia e Walter por ter intermediado o processo. Aos meus colegas de apartamento, Warley, Jocley, João Paulo, José, Lucas e Fabrício, cuja convivência diária repercutia as diferenças, as divergências e as preferências individuais, intrigas não faltavam, mas num aspecto todos concordavam: o preço do aluguel sempre estava alto; desarmonia a parte, no fim sobreviveram todos.

Ao Warley e Jocley, que por serem amigos mais próximos, eu tinha a liberdade de “as vezes” me apoderar de sua comida, muito obrigado. Agradeço à Nazira, a quem dediquei este trabalho, pela disposição de sempre me estender a mão, para mim uma pessoa muito especial; dedico também a Bianca, mulher muito especial que conheci no Rio de Janeiro, que teve um papel muito importante por estar ao meu lado nos momentos difíceis, uma paixão inesquecível; a você e sua família, meu muito obrigado por tudo que fizeram por mim.

Agradeço aos órgãos públicos de Araguari, que tiveram sempre as portas abertas para mim. Agradeço efusivamente à professora historiadora Aparecida da Glória Campos Vieira, que, com paixão organiza o Arquivo Público Municipal de Araguari, sua dedicação, carinho e apreço pelo trabalho e com as pessoas que visitam ou fazem pesquisa ali. É um exemplo claro de como as instituições e os servidores públicos no Brasil deveriam tratar a população que procuram pelos serviços públicos. Também a historiadora e professora Maria Consuelo Ferreira Montes Naves que cuida do Arquivo Intermediário, que cedeu gentilmente parte de suas fontes de pesquisa, as anotações do médico e memorialista Dr. Calil Porto. Ao advogado e procurador da Prefeitura de Araguari o Sr. João Batista Assunção que nos ajudou prontamente nos passando a legislação urbana da época a que este estudo se reporta.

Agradeço também à Divisão do Patrimônio Histórico, à Thaís Tormin Porto Arantes Chefe da Divisão de Patrimônio Histórico e aos arquitetos: Clayton França Carili e Carolina Fernandes Vaz, que cederam cordialmente, o Dossiê de Tombamento do prédio da Estação da Goiás e do prédio da Estação da Stevenson. Responsável pelo tombamento de vários monumentos e prédios históricos do

município – entre eles o prédio da Estação da Goiás, que passou a incorporar o patrimônio histórico do Estado de Minas Gerais.

Aos professores do Curso de Pós-Graduação especialmente: Ruy Moreira, Carlos Walter, que além de nomes ilustres da geografia brasileira, são pessoas de uma sensibilidade e solidariedade admirável, meu muito obrigado. Ao meu orientador professor Dr. Nelson da Nóbrega Fernandes, por ter aceitado a aventura da orientação e cuja convivência durante esse tempo me ensinou muito, sua simplicidade quebrou a formalidade da relação orientador–orientando sem perder de vista a seriedade e a coerência da pesquisa, soube dosar bem os limites, sem imposição ao caminho do trabalho, mas com considerações muito pertinentes em torno encaminhamento da pesquisa; meu franco agradecimento.

Agradeço a Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (FAPERJ), pela Bolsa de Pesquisa concedida, sem a qual, este estudo estaria seriamente comprometido.

Aos amigos e companheiros de caminhada do mestrado meu muito obrigado. Aos amigos de Goiandira, Gilmar, Erick, companheiros de luta e diálogos, agradeço por tudo. A minha família, agradeço pela tolerância.

## SUMÁRIO

<b>Lista de Figuras</b> .....	ix
<b>Lista de Tabelas</b> .....	x
<b>Resumo</b> .....	xi
<b>Abstracty</b> .....	xii
<b>INTRODUÇÃO</b> .....	13
<b>CAPÍTULO I</b>	
<b>GÊNESE E EVOLUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE ARAGUARI-MG</b> .....	23
I.1 – Caracterização físico-natural do município de Araguari-MG.....	23
I.2 – Do Sertão da Farinha Podre à Cidade de Araguari-MG.....	28
I.3 – Sítio e Estrutura da Cidade.....	35
I.4 – Crescimento Populacional.....	40
I.5 – Evolução Sócio-Espacial de Araguari-MG.....	42
<b>CAPÍTULO II</b>	
<b>DA ORDEM DO MUNDO À ORDEM DO LUGAR: A CHEGADA DA FERROVIA À</b>	
<b>ARAGUARI</b> .....	60
II.1 – Surgimento e Expansão das Ferrovias.....	60
II.2 – Geografia das Estradas de Ferro no Brasil.....	63
II.3 – Origens e Desenvolvimento da Relação Cidade-Ferrovia Durante o Capitalismo	
Liberal: 1896-1930.....	72
II.4 – Sob a Batuta do Estado.....	86
<b>CAPÍTULO III</b>	
<b>O ORDENAMENTO ESPACIAL DA CIDADE E A REPRODUÇÃO DOS</b>	
<b>FERROVIÁRIOS</b> .....	90
III.1 – A Organização Espacial da Cidade.....	90
III.2 – A Escola Profissional Ferroviária: “Instrução para o Trabalho”.....	104
III.3 – A Vila Ferroviária da Goiás.....	116
III.4 – O Hospital Ferroviário, a Cooperativa de Consumo e a Associação Beneficente	123
<b>CAPÍTULO IV</b>	
<b>ARAGUARI COMO CIDADE FERROVIÁRIA NO BRASIL</b> .....	131
IV.1 – A geografia da cidade-empresa no Brasil.....	131
IV.2 – A relação ferrovia-cidade em Araguari no capitalismo antiliberal: 1928/1978.....	142
<b>Considerações Finais</b> .....	167
<b>Bibliografia</b> .....	172
<b>Outras Fontes</b> .....	178

## Lista de Figuras

01	Município e cidade de Araguari-MG.....	24
02	Triângulo Mineiro: gênese da formação urbana, 1748-1860.....	27
03	Largo da Matriz em 1910.....	32
04	Vista aérea de Araguari, 1935.....	37
05	Expansão urbana de Araguari-MG.....	38
06	Interior do Bosque John Kennedy.....	47
07	Presença do carroceiro no meio urbano.....	53
08	Expansão do sistema ferroviário brasileiro (1854-1954).....	70
09	Traçado da Estrada de Ferro Mogiana – 1922.....	75
10	Vista aérea de Araguari, 1950.....	77
11	Traçado antigo da Estrada de Ferro Goiás.....	78
12	Plataforma da Estação Mogiana na década de 1940.....	79
13	Plataforma da Estação da Goiás, década de 1940.....	80
14	Zoneamento urbano de Araguari-MG.....	101
15	Escola Profissional Ferroviária da Estrada de Ferro Goiás.....	104
16	Aprendizes trabalhando nas oficinas da Escola Profissional.....	111
17	Desfile dos alunos da Escola Primária Carmela Dutra, comemoração do 1º de Maio – Dia do Trabalho.....	113
18	Casas da Vila Ferroviária da Goiás.....	117
19	Vista aérea do Conjunto Ferroviário da Goiás e da Companhia Mogiana.....	119
20	Integração do Centro-Sul de Goiás e Triângulo Mineiro à Região Sudeste..	143
21	Complexo Ferroviário da Estrada de Ferro Goiás.....	146
22	Prédio da Estação da Estrada de Ferro Goiás.....	148
23	Construção das instalações do 2º Batalhão Ferroviário de Araguari.....	164

### Lista de Tabelas

01	Comércio no Triângulo Mineiro (1904-1905).....	34
02	Crescimento demográfico de Araguari – 1890-1929.....	40
03	Relação das estradas de ferro de 1ª categoria segundo critérios econômicos em 31/12/1952.....	152
04	Ferrovias brasileiras incorporadas pela RFFSA em 31/12/1957.....	158

## RESUMO

Esta dissertação procurou investigar alguns aspectos da relação das ferrovias presentes em Araguari-MG na organização do espaço urbano no período de 1896-1978. A partir de um enfoque histórico-geográfico inicialmente buscamos reconstituir a gênese e a evolução do espaço urbano de Araguari, observando o crescimento demográfico e o desenvolvimento sócio-espacial da cidade desde seus primeiros tempos. Prossequimos, observando as repercussões que tiveram a expansão das estradas de ferro mundo afora, sua penetração em território brasileiro e, por fim sua chegada em Araguari, primeiramente, a Companhia Mogiana de Estrada de Ferro em 1896 e, depois a Estrada de Ferro Goiás em 1906. Araguari afirma-se como entroncamento ferroviário importante baldeando a produção regional para o Sudeste brasileiro, fato que elegeu Araguari como pólo econômico regional por algum tempo. Com a encampação da Estrada de Ferro Goiás pelo Governo Federal em 1920 devido as constantes crises do capitalismo, a União promoveu investimentos significativos nesta companhia ferroviária, e estes recursos acabaram sendo canalizados para Araguari que ocupava a sede administrativa desta ferrovia. Este fato proporcionou o adensamento técnico-ferroviário na forma-conteúdo do espaço araguarino, principalmente dos anos 1930 em diante. A relação ferrovia-cidade aprofundou-se no capitalismo antiliberal brasileiro, com a construção do complexo ferroviário da Goiás, com vila operária, hospital, escolas profissionais, cooperativa de consumo etc. A Mogiana permitia o *link* com São Paulo para escoamento da produção, o que permitia também introduzir hábitos, valores, costumes, relações sociais de produção e trabalho característicos da sociedade produtora de mercadorias, enfim, introduziu uma vida urbana ferroviário-capitalista. A cidade de Araguari, gradativamente foi se configurando como uma cidade-ferroviária e, foi isto, que esta pesquisa pretendeu mostrar.

Palavras-chave: ferrovia, cidade, espaço, urbano.

## ABSTRACT

This dissertation looked for to investigate some aspects of the relation of the railroads gifts in Araguari-MG in the organization of the urban space of this city in the period of 1896 the 1978. From a description-geographic approach initially we search to reconstitute gênese and the evolution of the urban space of Araguari, observing the demographic growth and the partner-space development of the city since its first times. We continue, observing the repercussions that had had the expansion of the railroads world measure, its penetration in Brazilian territory e, finally its arrival in Araguari, first, the Company Mogiana de Estrada de Ferro in 1896 e, later the Railroad Goiás in 1906. Araguari is affirmed as important railroad entroncamento swilling down the regional production for the Brazilian Southeast, fact that chose Araguari as regional economic polar region of the Triangle for some time. With the expropriation of the Railroad Goiás for the Federal Government in 1920 which had the constant crises of the capitalism, the Union promoted significant investments in this railroad company, and these resources finish emptying in Araguari that occupied of its administrative headquarters. This fact provided to the adensamento technician-railroad worker in the form-content of the araguarino space, mainly of years 1930 in ahead. The relation railroad-city was gone deep the Brazilian antiliberal capitalism, with the construction of the railroad complex of the Goiás, with laboring village, professional hospital, schools, cooperative of consumption, etc. The Mogiana allowed link with São Paulo for draining of the production, what it also allowed to introduce habits, values, customs, social relations of characteristic production and work of the producing society of merchandises, at last, introduced an urban life railroad worker-capitalist. The city of Araguari, gradual was if configuring as a city-railroad employee and, was this, that this work intended to show.

Word-key: Railroad, city, space, urban.

## INTRODUÇÃO

Como nasce um objeto científico? O objeto de análise científica não está dado *a priori*; é sempre uma construção intelectual na nossa relação com o mundo. Tudo começa com o aspecto aparente da realidade, ou seja, a base real empírica e sensível do real, que é dirigida ao campo das idéias – categorias e conceitos – e retorna, posteriormente, como concreto-pensado, para que sua veracidade seja verificada novamente na realidade empírica, o ponto de partida.

Trilhar este caminho, no decorrer da elaboração do nosso objeto de estudo, significou ir evoluindo com as descobertas. Primeiramente o que me encantou e despertou minha atenção ao olhar a paisagem da cidade de Araguari-MG, foi a beleza arquitetônica e a imponência espacial do prédio da estação da Estrada de Ferro Goiás. Logo vi que este prédio fazia parte dos objetos que compunham a estrutura sócio-espacial que formava o complexo ferroviário<sup>1</sup> da Estrada de Ferro Goiás. Em seguida, foi a vez de buscar na literatura o respaldo teórico capaz de oferecer as categorias e os conceitos para sustentar o desvelamento das verdades ocultas que supostamente haviam por trás das formas daquele conjunto ferroviário.

Ao estudar alguns livros de Michel Foucault, principalmente a obra *Vigiar e Punir*, na qual realiza um estudo histórico da violência nas prisões e a evolução do direito penal, destacando seus respectivos mecanismos punitivos que foram do estrangulamento do corpo físico, até os modernos instrumentos de vigilância e controle do indivíduo, comecei a direcionar o estudo na perspectiva de enxergar ali uma estrutura disciplinar panóptica<sup>2</sup>, com o prédio da estação cumprindo o papel da

---

<sup>1</sup> Conjunto de objetos espaciais formado pelo prédio da estação ferroviária, escola profissional ferroviária, hospital ferroviário, prédio da locomoção, tipografia, almoxarifado e vila operária. Além dos que localizam-se fora do complexo mas faziam parte do mesmo, como a Cooperativa de Consumo dos funcionários da Goiás, a Associação Beneficente e a Escola Técnica de Educação Familiar.

<sup>2</sup> Para Foucault (1989), o espaço disciplinar panóptico é “esse espaço fechado, recortado, vigiado em todos os pontos, onde os indivíduos estão inseridos num lugar fixo, onde os menores movimentos são

torre central, responsável pelo controle e vigilância daquele espaço, das pessoas que ali trabalhavam, estudavam, viviam. A torre da estação era o mirante de vigilância, pois proporcionava uma visão periférica e panorâmica de todo complexo, o que permitia organizar a vida social no interior dele. Esta foi a idéia inicial, que se materializou no projeto de pesquisa apresentado à seleção de mestrado da Universidade Federal Fluminense.

O seminário de releitura crítica do projeto, juntamente com o aprofundamento das leituras, auxiliou no refinamento das idéias e veio mostrar que se tratava de um equívoco, ou melhor, de uma falsa questão. A teoria utilitarista do panóptico, desenvolvida pelo filósofo e jurista inglês Jeremy Bentham, analisada densamente por Foucault, ocorria num ambiente mais circunscrito, fechado, recortado, cuja racionalidade arquitetural buscava o enclausuramento e a vigilância total, configurando um espaço totalitário e sem saída. Esta prática foi experimentada e utilizada na confecção de instituições como: presídios, escolas, instituições assistenciais etc. Percebemos, então, que esta leitura espacial, partindo de Foucault, não caberia na análise do complexo ferroviário da Goiás, um espaço cuja característica não se aproxima do espaço disciplinar panóptico, pois é mais amplo e aberto, ainda que disciplinado e disciplinante.

Outro aspecto que nos fez abandonar a temática do panóptico foi a ampliação da escala de análise, que, aos poucos, deixava de ser somente o conjunto ferroviário da Goiás e abarcava a cidade de Araguari. O espaço urbano emergiu e passou a figurar no primeiro plano dos nossos interesses, mas sem o abandono da ferrovia, para a qual seria encontrado outro significado.

O tema veio a ser, então, a relação da ferrovia com a cidade de Araguari, visto tamanha admiração, orgulho e nostalgia que a população, de forma geral, possui pelos trilhos de ferro. Seguimos com nossos devaneios, com as conversas e os debates em torno da orientação desta pesquisa. Passamos a enxergar Araguari pelo que a literatura pertinente tem chamado de *company town* ou cidade-empresa, uma cidade cuja vida econômica e social estaria sob o controle da empresa. Logo percebemos que seria reducionismo atrelar unicamente à ferrovia a vida da cidade, evidentemente existiriam outras variáveis que precisariam ser consideradas.

---

controlados, onde todos os acontecimentos são registrados, onde um trabalho ininterrupto de escrita liga o centro e a periferia, onde o poder é exercido sem divisão, segundo uma figura hierárquica contínua, onde cada indivíduo é constantemente localizado, examinado e distribuído entre os vivos, os doentes e os mortos – isso tudo constitui o modelo compacto do dispositivo disciplinar.” (FOUCAULT, 1989, p. 174).

Porém, a idéia de cidade-empresa tornou-se um ponto de partida interessante para o tema que foi desenvolvido neste estudo: o de investigar alguns aspectos da relação entre ferrovia e espaço urbano: a paisagem, o espaço geográfico, o ordenamento da cidade etc. Tratou-se especificamente de analisar a influência das estradas de ferro na constituição do seu espaço. Nesse caso, a maneira pela qual a Estrada de Ferro Goiás – no período em que foi empresa estatal – e a Companhia Mogiana de Estrada de Ferro organizaram o espaço urbano da cidade de Araguari-MG entre 1896 e 1978. No transcorrer deste longo processo histórico-geográfico Araguari foi se configurando como uma *cidade-ferroviária*.

A ferrovia chegou duas vezes à cidade de Araguari. A primeira com a Mogiana; a segunda, com a Estrada de Ferro Goiás. Com a Mogiana, é ponta de trilhos. Com a Estrada de Ferro Goiás tornou-se uma cidade-ferroviária. Este trabalho considerou as duas ferrovias como elementos estruturadores do espaço urbano araguarino. A discussão/problematização girou, portanto, em torno da relação: ferrovia-cidade. Pergunta-se: quais foram as estratégias e as práticas das empresas ferroviárias na organização do espaço araguarino? Não é pretensão deste estudo dizer o que é o urbano, mas sim, perguntar: que urbano é este?

A hipótese colocada aqui é a de que a partir da implantação da Mogiana (1896) e da Estrada de Ferro Goiás (1906), a cidade e o urbano se organizam e são comandados em *função de e a partir da* ferrovia – pela ferrovia. Porém, é no momento subsequente, quando o Governo Federal, em virtude das constantes crises econômico-financeiras, assume a Estrada de Ferro Goiás (1920), sobretudo em finais da década (1928), que se acelerou a intervenção urbana da EFG na cidade, aparentemente, aproximando Araguari de uma **company town ou cidade-empresa**.

Enxergar Araguari a partir desse prisma nos levou a considerar esta idéia em seu modelo clássico, fechado e uniformemente definido na paisagem urbana ou rural; uma aglomeração controlada por uma empresa, conforme pode ser observado na definição que segue: “*Model Company Town* – aglomeração urbana modelar vinculada a uma empresa industrial surgida nos Estados Unidos entre 1820 e 1870, na região da Nova Inglaterra”. (MINAMI, 2004, p. 04).

Este modelo aparece em quase toda parte. A prática de construção de moradias pela indústria para parte de seus operários, difunde-se também no Brasil no primeiro surto de industrialização do país, a partir dos anos 1880, dando origem a

bairros e cidades habitadas por trabalhadores de uma determinada companhia ou organização empresarial. Indústrias ligadas ao ramo têxtil, empresas de mineração, frigoríficos, usinas e estradas de ferro importaram esse modelo tanto da Europa como dos Estados Unidos.

Mas, a tarefa de simplesmente adotar procedimentos pré-determinados, meramente classificatórios, para tais aglomerações não contribui e limita o entendimento dos processos históricos e, sobretudo geográficos na constituição desses espaços, que vão se diferenciando ao longo do tempo e muitas vezes incorporam-se à cidade. Conforme explica Piquet:

Proceder a uma classificação desses assentamentos, segundo parâmetros pré-estabelecidos, revela-se tarefa pouco relevante, posto que acima de uma tipologia de assentamentos encontra-se um processo dinâmico de interação com o entorno imediato e com a região que põe em risco qualquer esforço classificatório. (PIQUET, 1998, p. 04).

Concordando com Piquet (1998), nessa investigação sobre Araguari buscou-se compreender a cidade na sua relação com a ferrovia atento as transformações políticas, econômicas e sociais ocorridas no cenário nacional e suas implicações nas mudanças espaciais da cidade. Primeiramente partimos do pressuposto de Araguari como uma *company town* ligada ao empreendimento ferroviário; proposta que elaboramos na reconstrução do projeto. Porém, a própria pesquisa não o confirmou; viu-se que a realidade araguarina se distanciava desse modelo, portanto o conceito – *company town* – era insuficiente para explicar e compreender a realidade de Araguari.

Contudo, foi um ponto de partida interessante, que nos levou à necessidade de pensar a cidade noutros termos, que estamos chamando de **cidade-ferroviária**, que aparece e vai sendo construído no decorrer da pesquisa, ganhando contornos mais nítidos. Para essa tarefa, consideramos os elementos materiais que compõem a complexidade da vida urbana local e as relações sociais engendradas nessa materialidade, a forma-conteúdo do espaço, onde todas as variáveis estão interligadas.

Araguari se configura como **cidade-ferroviária** em dois momentos distintos, a partir de mudanças estruturais que percorrem o país: 1) agro-exportador, pautado no

liberalismo, no final do século XIX e início do século XX; 2) substituição das importações, antiliberal, a partir de 1930. Processo começado na última década do século XIX, que toma corpo nas primeiras do século XX e, posteriormente, se avoluma, a partir dos anos 1930, alcançando muitas dimensões da vida urbana da cidade. O intervalo de tempo de 1928 a 1954 é considerado o ápice do desenvolvimento da cidade de Araguari, interrompido – segundo a visão oficial – em virtude da transferência da sede da EFG para Goiânia em 1954.

A euforia do progresso, mesmo que passageira, é retomada com a instalação do Batalhão Ferroviário Mauá em 1965, acontecimento que caracterizei como o reencontro da ferrovia com a cidade, pois esta relação estava “estremecida” desde a mudança da sede da Goiás. Porém tratou-se de um reencontro de despedida. Não que deixaram de existir linhas férreas em Araguari, mas o seu significado para a cidade não seria mais o mesmo. Novos atores entravam em cena, um deles o rodoviarismo. A presença do Batalhão em Araguari estava relacionada a algo bastante específico: a construção de Brasília; caberia a ele a reconstrução do trecho ferroviário que ligaria Uberlândia–Brasília por ferrovia.

Nos primeiros anos da década de (19)70 iniciou-se o que denomino de processo de desmontagem da cidade-ferroviária, que durou até o fim desta década, com a retirada dos trilhos da Mogiana, desativação do conjunto ferroviário da Goiás e demolição do acervo patrimonial da Mogiana.

Os fatos que demarcaram o recorte temporal deste trabalho foram: a chegada da ferrovia (1896), os desdobramentos da relação da ferrovia com a cidade, o que levou a constituição de Araguari como cidade-ferroviária e seu posterior desmantelamento. Portanto, sucintamente, nascimento e a morte da cidade-ferroviária de Araguari, de 1896 a 1978.

Estes fatos têm causas e conseqüências variadas, podendo-se escolher entre os vários pontos-de-vista o de maior interesse para determinado campo. À geografia, e a esta pesquisa em particular, interessa o espaço, o espaço urbano, entendendo-o como resultado de múltiplas determinações, econômicas, políticas, sociais e culturais. A totalidade de todos os elementos da natureza e da sociedade expressos na paisagem e integrados na configuração territorial é o espaço. Milton Santos o descreve desta forma:

O espaço é a totalidade verdadeira, porque dinâmica, resultado da geografização da sociedade sobre a configuração territorial. Podem

as formas, durante muito tempo, permanecer as mesmas, mas como a sociedade está sempre em movimento, a mesma paisagem, a mesma configuração territorial, nos oferecem, no transcurso histórico, espaços diferentes. (SANTOS, 1988, p. 77)

As ferrovias foram agentes sociais promotores de modificações sócio-espaciais importantes em escala local e global; elas levam e trazem mercadorias, pessoas, serviços, idéias, valores etc. Em Araguari, os caminhos de ferro transformaram a paisagem pré-existente; os trilhos não simplesmente por lá passaram, tornaram-se mais um elemento da paisagem humanamente construída; criaram toda uma infra-estrutura de suporte ao transporte ferroviário na região do Triângulo Mineiro e Sudeste de Goiás, sendo o vetor de uma nova espacialidade urbana e regional.

Para buscar uma compreensão mais abrangente do que estou chamando de **cidade-ferroviária**, como nossa leitura sugere ser Araguari – mas este se trata de um, entre outros tantos olhares possíveis, pelos quais pode ser pensada a cidade –, julgamos necessário contextualizar o surgimento das estradas de ferro no Brasil na dinâmica das transformações do capitalismo mundial ocorridas em sua fase de expansão imperialista-industrial para outras regiões de sua periferia.

Por outro lado, faz-se necessário, ao se estudar a construção de ferrovias no Brasil observar o contexto político-econômico endógeno: as exigências da economia agrário-exportadora de escoar com maior agilidade sua produção, sendo o café o produto por excelência, fiel da balança das exportações brasileiras – mas não exclusivamente o café foi o responsável pela expansão das ferrovias no Brasil –, e as necessidades de exportação de bens e capitais dos países centrais, notadamente o capital inglês, via ferro, aço e financiamento, propriamente dito.

Estes capitais se concentraram cada vez mais nas cidades, formando as estruturas espaciais de produção, capazes de atrair força de trabalho para o meio urbano. Em Araguari as ferrovias são vetores fundamentais dessa migração de braços oriunda do campo, do entorno regional, de outros estados e até de outros países. Portanto, a ferrovia cumpriu papel fundamental no processo de povoamento, urbanização e desenvolvimento da cidade, e deixou suas marcas, através das formas de seus objetos incrustados no espaço urbano.

Este trabalho tem como eixo central de discussão esse urbano, fortemente induzido por uma corporação industrial na sua relação com a cidade mineira de

Araguari. Trata-se, no fundo, da relação capital–espaço, permeada pela ação do Estado. Defende a idéia de que Araguari constituiu-se, no período 1930 a 1970, naquilo que denominei de **cidade-ferroviária**, que está para além e difere do modelo cidade-empresa, por não tratar-se de um espaço fechado, restrito, em que a empresa possui controle efetivo sobre a vida dos seus trabalhadores e moradores, modelo este característico de uma *company town*.

O que estamos denominando de **cidade-ferroviária** trata-se de um espaço urbano produzido socialmente em que os múltiplos aspectos da complexa vida urbana são considerados, em sua relação com a ferrovia, sem, no entanto, reduzir a cidade à ferrovia. Portanto, não se trata de reducionismo. Porém, nossa leitura sugere que, no tempo histórico delimitado nesta pesquisa, a vida sócio-econômica, política e cultural de Araguari girou em torno do empreendimento ferroviário, ou seja, a ferrovia teve papel *sine qua non* na estruturação urbana e no modo de viver a cidade. Diante disso, é bastante plausível que Araguari seja olhada, analisada, estudada a partir desse prisma.

Dentro desse embasamento teórico, o trabalho foi desenvolvido a partir da seguinte estrutura.

No primeiro capítulo, “Gênese e evolução do espaço urbano de Araguari-MG” o objetivo foi compreender o processo histórico-geográfico que fez surgir a cidade, sua gênese, e a subsequente evolução e desenvolvimento do espaço urbano. Primeiramente, foi descrita sucintamente a cidade ainda sem os trilhos, esboçando a caracterização física/natural do município e, em seguida, foi focalizada sua história social que, de “Sertão da Farinha Podre”, evolui para formar a cidade de Araguari. Um processo lento e gradativo foi estruturando o espaço urbano em substituição ao sítio natural. É observado também, neste primeiro capítulo, o significativo crescimento populacional nas primeiras décadas do século XX, o qual pode ser atribuído à presença das estradas de ferro, que demandou a imposição de infraestrutura urbana adequada aos novos tempos. Isso implicou a construção de mais prédios públicos, escolas, hospitais, casas residenciais. As atividades produtivas diversificam-se, a agricultura, a pecuária, o comércio e a indústria prosperam; a luz elétrica chega e o telefone também. É a cidade nos trilhos, se afastando cada vez mais do ambiente da natureza primeira e configurando uma paisagem mista entre os artificios construídos pelo trabalho humano e a natureza dada.

No segundo capítulo é traçado um panorama geral do surgimento das estradas de ferro na Inglaterra, sua importância na afirmação do capitalismo como sistema hegemônico e sua expansão mundo afora. Neste contexto expansionista, as ferrovias aparecem no Brasil. Fatores endógenos, ou seja, a economia agro-exportadora, impunha a necessidade de meios de transportes ágeis para escoar a produção para o mercado externo. Neste ponto, esboça-se e discute-se a geografia das estradas de ferro no Brasil, cujo arranjo espacial característico foi a ligação do litoral às regiões produtoras na velocidade do avanço da marcha pioneira para o interior. Dessa maneira, as estradas de ferro alcançam o Triângulo Mineiro, e conseqüentemente, a cidade de Araguari, trazendo a “ordem do mundo para ordenar o lugar”. Chega a ferrovia, o “bicho que solta fogo pelas ventas e tem o diabo no corpo”, a Araguari. Analisamos as implicações espaciais decorrentes desse fato.

O arranjo espacial urbano é gradativamente organizado, segundo as práticas espaciais das ferrovias. É o momento de expansão urbana e crescimento da cidade, influenciada diretamente pelas linhas férreas e pelos prédios das estações da Goiás e da Mogiana. Estes atraem a urbanidade para o seu entorno e vão definindo a direção por onde a cidade crescerá. Para finalizar o segundo capítulo, discutimos as crises econômicas do liberalismo e as razões da encampação da EFG pelo governo federal. Este fato liga-se aos próximos capítulos, quando é feita a análise da relação da ferrovia com Araguari no contexto do capitalismo antiliberal brasileiro.

O terceiro capítulo, “O ordenamento espacial da cidade e a reprodução dos ferroviários” analisa os espaços-instituições erguidos pela ferrovia, fundamentais na reprodução de operários enquanto classe social. Para esta tarefa elegemos alguns objetos espaciais que faziam parte do complexo ferroviário da Goiás, são eles: a Escola Profissional Ferroviária, a Escola Técnica de Educação Familiar, a Escola Carmela Dutra; também escolhemos para efeito desta análise a Vila Ferroviária da Goiás, o Hospital Ferroviário, a Cooperativa de Consumo e a Associação Beneficente dos Ferroviários da Goiás. Em virtude da escassez de fontes, alguns desses objetos espaciais foram analisados de forma mais restrita que outros. Nestes espaços de reprodução de trabalhadores foram estruturados os preceitos morais e ideológicos de cunho fordista. As tramas e os dramas da relação ferrovia–cidade se passavam – pós 1930 – sob a égide do capitalismo antiliberal brasileiro. A figura do Estado ganha força e é envolvido também na discussão, pois a EFG, tutelada pela União, é, a meu ver, um tentáculo do Estado em Araguari.

Ainda no terceiro capítulo discute-se o ordenamento espacial urbano, a partir da legislação urbana de 1938 que estabelecia o perímetro urbano de Araguari. Foram analisados também os Códigos de Postura do Município, um do ano de 1923 e o outro de 1950. Em ambos a preocupação com a política sanitária e de higiene pública é enfatizada com veemência. Os Códigos de Postura orientam a organização do espaço da cidade criando uma espécie de zoneamento urbano, visto que estabelece os limites das zonas urbanas, suburbanas e a zona especial, ainda que a variável considerada parecesse ser o adensamento urbano. Cada uma delas deve obedecer padrões distintos de construções, arquitetura e embelezamento urbano.

O quarto capítulo, “A constituição de Araguari como cidade-ferroviária no Brasil”, inicialmente problematiza a idéia de *company town*, mostrando as confusões e os equívocos provocados no uso deste conceito que podem incorrer em generalizações de realidades bem distintas. São mostrados alguns exemplos deste modelo no Brasil, nas diversas fases do seu desenvolvimento industrial, desde o final do século XIX até os anos 1980. São observadas as particularidades de Araguari cuja realidade procura-se mostrar, difere deste modelo. Na última parte do capítulo, estuda-se a relação da ferrovia com a cidade no período de 1928 a 1978, considerando o arranjo regional e as disputas pela hegemonia no Triângulo Mineiro e as implicações espaciais que tiveram a construção de Brasília e o advento do Batalhão Ferroviário Mauá em Araguari. Encerra a pesquisa a discussão sobre o desmantelamento e a desmontagem da chamada *cidade-ferroviária*.

Para a realização do estudo foi estabelecida uma periodização, ou seja, uma divisão do tempo em períodos, que “são pedaços de tempo submetidos à mesma lei histórica [...]” (SANTOS, 1996, p. 70). Assim, o recorte temporal da pesquisa é 1896 a 1978. A análise começa com uma Araguari da qual ainda estão ausentes as linhas de ferro, percorre a Araguari da chegada das ferrovias e suas implicações espaciais e chega a uma Araguari cujo urbano a caracteriza como uma **cidade-ferroviária**, que se esvai no final de 1970. Essa periodização foi estabelecida pelos marcos histórico-geográficos resultados dos eventos sociais ocorridos e também é recurso de método analítico-explicativo, que auxilia na reconstituição aproximada do cenário da cidade no espaço-tempo pretérito a fim de entendê-la em sua dinâmica histórica, pois, conforme Santos “a história da cidade é a história de sua produção continuada”. (Ibid., p. 70).

A metodologia utilizada na elaboração desta pesquisa constitui-se da leitura e da interpretação de várias fontes documentais histórico-geográficas do Município de Araguari entre as quais destacamos: periódicos, jornais, revistas, leis, decretos, documentos, relatos e plantas da cidade. Foram também analisadas obras de escritores memorialistas, aproveitadas entrevistas feitas por outros estudiosos e promovidas informais com ex-ferroviários. Ainda foram feitas visitas a campo, inclusive com a companhia do orientador desta pesquisa. Todos esses passos foram alicerçados por uma extensa revisão bibliográfica de obras de autores reconhecidamente importantes e relacionadas ao tema proposto. Essa metodologia possibilitou a reconstrução dos cenários, das tramas, que compuseram e compõem o lugar, Araguari, *cidade-ferroviária*.

## **CAPÍTULO I**

### **GÊNESE E EVOLUÇÃO DO ESPAÇO URBANO EM ARAGUARI-MG**

#### **I.1 – Caracterização Físico-Natural de Araguari-MG**

É da tradição da Geografia, como se pode ver em Mombeig (1941)<sup>3</sup>, considerar como ponto de partida para qualquer pesquisa urbana o estudo da posição e do sítio em que se desenvolve a cidade, pois, esta é um objeto ocupando um espaço determinado, numa situação determinada. Diante disto, faremos uma caracterização geral da posição geográfica de Araguari no contexto regional, considerando os aspectos físico-naturais que compõem o espaço Araguarino.

Localizado no nordeste da Mesorregião Geográfica do Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba, na porção oeste de Minas Gerais, a 18°19' – 18°53' de latitude sul e 47°55' – 48°38' de longitude oeste de Greenwich, faz fronteira com Goiás ao norte, com os municípios de Catalão (GO), Ananguera (GO) e Corumbáiba (GO); ao sul, com Uberlândia (MG); a sudeste com Indianópolis (MG); a leste, Cascalho Rico (MG) e Estrela do Sul (MG) e a oeste, Tupaciguara (MG). Possui uma área total de 2.729 Km<sup>2</sup>, assim divididos: zona urbana: 54 Km<sup>2</sup> e zona rural: 2.675 Km<sup>2</sup>. O território araguarino é representado pela sede e pelos Distritos de Piracaíba, Amanhece e Florestina, além de cinco comunidades constituídas, cada qual com seu estatuto e presidente, que são: Campo Redondo, Ararapira, Barracão, Contenda e Santa Luzia.

Existem também outras localidades, ainda não consideradas como comunidades constituídas: Alto São João, Piçarrão, Regiões de Bom Jardim, Santo Antônio e Barreiro.

---

<sup>3</sup> MOMBEIG, Pierre. *O estudo geográfico das cidades*. Boletim geográfico: Conselho Nacional de Geografia: IBGE. Ano I, Outubro de 1943, São Paulo-SP.

A figura 01 mostra a localização do Município de Araguari no Triângulo Mineiro, além dos Distritos que a ele pertencem: Piracaíba, Amanhece e Florestina.

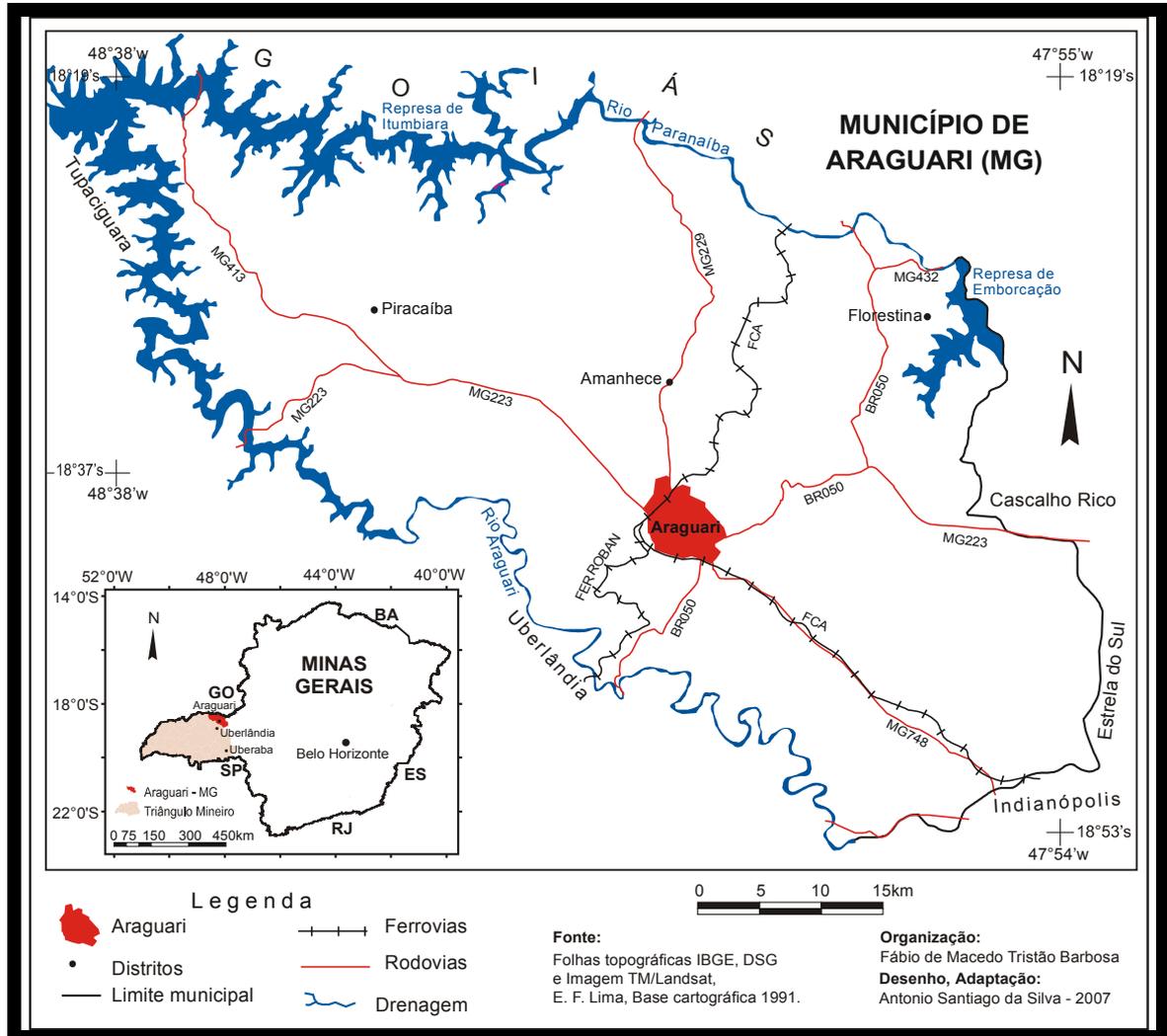


FIGURA 01 – Município e cidade de Araguari-MG  
 FONTE: Arquivo Público Municipal de Araguari-MG

De acordo com Rosa (1992), a área do município de Araguari faz parte de um grande conjunto do relevo brasileiro denominado Chapadões Tropicais do Brasil Central, também denominado de Borda da Bacia Sedimentar do Paraná onde se verificam os afloramentos: Complexo Goiano – Arqueano, Grupo Araxá – Proterozóico Inferior, Formação Serra Geral – Jurássico e Formação Marília – Cretáceo.

Os tipos litológicos mais antigos da região correspondem ao Complexo Goiano, com sedimentos que foram depositados e deram origem a rochas metamórficas dos Grupos Araxá, Canastra e Bambuí. As rochas mais comuns nesta área são os granitos, migmatitos e gnaisses. O Grupo Araxá tem como litologias principais os gnaisses, micaxistos, xistos, quartzitos, quartzos e mármore, as rochas deste grupo encontram-se bem deformadas devido à ação tectônica regional. A Formação Serra Geral é caracterizada por rochas efusivas constituídas por derrames magmáticos de basaltos toleíticos, amigdalóide no topo e arenitos interpostos aos derrames. Os afloramentos desta formação podem ser vistos ao longo dos cursos d'água e nas quedas d'água do município de Araguari. A Formação Marília - Grupo Bauru - constitui-se de arenitos finos a grosseiros, mal selecionados, arenitos argilosos, argilitos, siltitos, conglomerados polimíticos e brechas conglomeráticas. A feição morfológica resultante desta formação é um relevo de topo plano e suave com bordas abruptas.

O mapeamento morfológico do município de Araguari realizado por Rosa (1992) apresenta as seguintes classes de dissecação do relevo: formas aguçadas, formas convexas e formas tabulares. A maior parte do município de Araguari encontra-se numa altitude superior a 900 metros, onde são encontradas as formas tabulares. Conforme Rosa (1992), as formas aguçadas representam cerca de 5,3% do relevo araguarino, enquanto que as formas convexas e tabulares ocupam 43,8% e 43,9% respectivamente, o restante 7% é coberto pela água.

O clima regional apresenta duas estações distintas e bem definidas ao longo do ano: uma estação seca e fria (abril a setembro) e outra estação

chuvosa e quente (outubro a março), com temperaturas amenas devido a altitude. As chuvas concentram-se mais nos meses de dezembro e janeiro, as médias anuais ficam em torno de 1500mm. A vegetação que cobre o município é predominantemente o Cerrado, com suas variações: campo cerrado, campo úmido e mata de cerrado, entre outras, havendo também formações florestais - matas ciliares, florestas subperenifólias e subcaducifólias, matas secas, cerradões e veredas.

O Cerrado tem como característica básica ser uma vegetação aberta, com árvores e arbustos de pequeno porte bem espaçados entre si, que apresentam caule de casca grossa e áspera; o andar baixo é coberto por um tapete vegetal herbáceo formado por gramíneas, onde aparecem de forma rarefeita subarbustos e alguns arbustos baixos.

As matas ciliares ou florestas de Galeria (Floresta Perenifólia) têm aspecto de cílios e acompanham os vales dos rios ou aparecem em forma de pequenas manchas, ocupando os vales da rede de drenagem ou as nascentes. Possui formação arbórea densa, com árvores bem desenvolvidas, resultado da taxa hídrica elevada dos vales.

As Florestas Subperenifólias constituem uma formação transicional, abrigando espécies das Florestas Perenifólias, porém com árvores mais baixas. Ocupam os terrenos menos úmidos dos altos terraços dos rios. As Matas Secas representam uma formação florestal semidecídua, com fácies do Cerrado. Ocorrem em locais afastados dos cursos d'água, ocupando terrenos ondulados, planos e, com menor frequência, os declives e dorsos de elevações acentuadas.

O Cerradão ou Floresta Xeromorfa está presente em terrenos altos, planos, ondulados e de pouca declividade, ocupando áreas de Cerrado. Esta vegetação se desenvolve sobre rochas areníticas recobertas por solos profundos – latossolos de textura média e argilosa. As áreas de Veredas são encontradas nas depressões suaves dos terrenos ondulados ou nos fundos dos vales planos ou achatados, encontram-se em terrenos parcial ou totalmente brejosos ou encharcados, apresentando solos hidromórficos, mal drenados e ácidos. O estrato arbóreo é permanentemente verde, sendo caracterizado pela presença predominante do buriti.

Do ponto de vista hidrográfico, Araguari insere-se dentro da Bacia do Rio Paranaíba, os principais afluentes deste rio são: o Rio Araguari, também conhecido como Rio das Velhas, que é o limite natural entre Araguari e Uberlândia; o Rio Jordão, os Ribeirões Piçarrão e das Araras que são responsáveis pela drenagem do município de Araguari. Além do Córrego do Brejo Alegre que divide a cidade ao meio em duas suaves colinas. Este córrego tem especial importância, pois, foi nas proximidades de suas margens que se ergueram as primeiras edificações do que viria a ser a cidade de Araguari.

O desenvolvimento histórico-geográfico da formação espacial desta cidade é assunto que desenvolvemos no item seguinte, o qual denominamos: Do sertão da Farinha Podre à cidade de Araguari. Sertão da Farinha Podre é a região compreendida entre os rios Grande e Paranaíba e somente em 1882 passou a chamar-se Triângulo Mineiro. A figura 02 mostra bem o início da formação urbana dessa região.

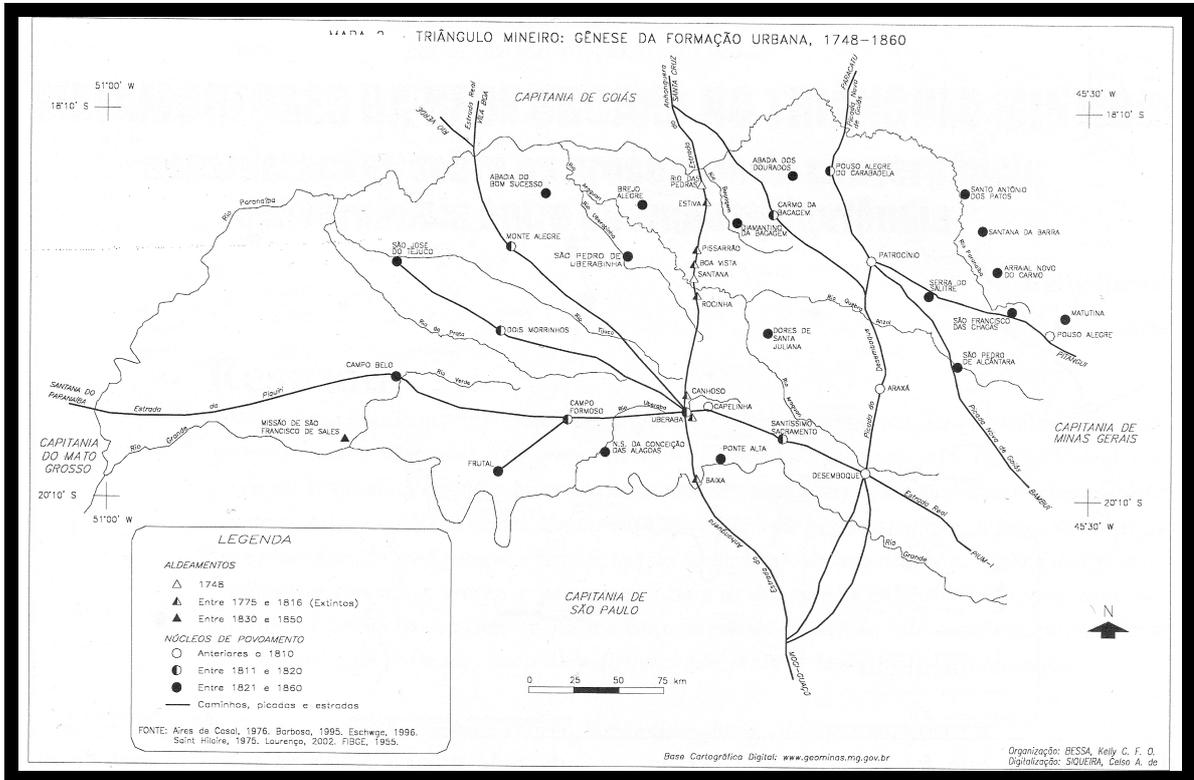


FIGURA 02 – Triângulo Mineiro: Gênese da formação urbana, 1748-1860.  
 FONTE: Bessa, 2007, p. 20.

## I.2 – Do Sertão da Farinha Podre<sup>4</sup> à Cidade de Araguari<sup>5</sup>.

Um longo processo histórico-geográfico foi definindo a morfologia atual do Triângulo Mineiro. Em tempos antigos esse processo implicou em conflitos entre tribos indígenas e entre indígenas e brancos pelo domínio do território. O resultado, como no restante do Brasil, foi um verdadeiro massacre de tribos indígenas, entre as quais podemos citar: Tupis, Tremembés e, por último, os Caiapós, que se defrontaram com os bandeirantes paulistas, famintos em busca de ouro e prata nas minas de Goiás e Mato Grosso.

Descrever a evolução sócio-espacial da cidade e seu processo de povoamento analisar o movimento de espacialização da sociedade araguarina no decorrer do tempo histórico é necessário para observar-se a organização do espaço urbano antes do advento das ferrovias, que chegaram quando da elevação da Vila de Brejo Alegre à categoria jurídico-formal de cidade, agora com o nome de Araguari, e comparar e acompanhar a continuidade da formação do espaço urbano. A partir daí a ferrovia impõe nova dinâmica à cidade, influenciando decisivamente no seu crescimento nas direções nas quais esta avança.

Vejamos como se deu essa evolução a partir de documentos e de memorialistas locais.

O primeiro núcleo da raça branca em Minas Gerais foi estabelecido no Triângulo Mineiro, contemporâneo, talvez, da expedição do Governador Geral do Brasil, D. Francisco de Souza, entre 1597 e 1607. Esse núcleo foi o da aldeia de Sant'anna do Rio das Velhas, no município de Araguari. As “reduções” que os abnegados e heróicos padres Jesuítas fundavam para catequizar os índios eram numerosas. Abrigavam milhares de indígenas que, assim, se subtraíam ao cativo. Essas “reduções”, entre as quais a de “Guaira” à margem do Paraná, foi destruída pelo celebre Antonio Raposo, sofrendo formidável campanha da parte dos brancos escravizadores dos índios, sendo, afinal, totalmente destruídas, entre 1629 e 1634. Muitos desses núcleos foram construídos à

<sup>4</sup> Essa denominação se deu em virtude da decomposição dos alimentos – principalmente a farinha – que os comboios estocavam para diminuir o peso do transporte nas viagens, como o percurso era longo, era comum encontrar os alimentos estragados ou decompostos. (Histórico do Município de Araguari, 2006, p. 07-08).

<sup>5</sup> A razão do topônimo *Araguari* ainda é polêmica, pois existem divergências sobre o significado etimológico deste nome. Segundo consta em Naves & Rios (1988) Araguari era uma espécie de arara verde, muito comum na região; ou ainda que *Araguari* é um composto aglutinado de três palavras indígenas: arara (ara) + guará (guar) + i cuja etimologia significa “rio da terra das araras”. Outro autor, Costa (1997) considera que “Araguari - Etim. *Araguá-r-y*, a água ou o rio da baixada dos papagaios.”

margem dos grandes afluentes do Paraná. E é certo que uma das mais distantes “Reduções” foi a de Sant’anna do Rio das Velhas. Subiram os denotados Jesuítas do Paraná até a foz do Paranaíba e por este até o Rio das Velhas, à margem direita, edificaram a aldeia.<sup>6</sup>

Conforme o documento da Diocese de Uberaba, esta foi provavelmente a primeira investida do europeu na implementação do seu projeto de colonização na Região do Triângulo Mineiro, sob a forma de expedições religiosas, braço ideológico do projeto colonial europeu cujo intuito era catequizar o índio, amansá-lo, já que o via como bárbaro e selvagem, o que torna necessário enquadrá-lo no mundo civilizado. Geralmente, quando esta tentativa de imposição ideológico-cultural falhava, outras formas de domesticação – soma-se aqui o extermínio – entravam em cena. O importante era limpar a área para a construção de um novo espaço, concatenado com os desígnios do capital mercantil internacional. Portanto, pode-se dizer que vem de longe a exploração dessa região de fronteira, que, posteriormente, seria penetrada pelas bandeiras paulistas. Para Moreira (2005, p. 8), “a formação espacial inicial do Brasil tem origens na ação de dois fatores da formação do território: o bandeirantismo e a expansão do gado”.

Local de parada e pousos dos bandeirantes paulistas, o Sertão da Farinha Podre, ainda na primeira metade do século XVIII, era território pertencente à recém-criada Capitania de Goiás (1736) até que um decreto real de 1816 incorporou essa área a Minas Gerais. Situadas no nordeste do Triângulo Mineiro, as terras de Araguari eram via de passagem das tropas paulistas rumo ao ouro e à prata das minas goianas e matogrossenses. Os habitantes antigos dessa região foram índios da tribo Tupi, expulsos em confronto com os Tremembés, que tiveram o mesmo destino quando foram atacados pelos Caiapós; foram estes últimos que se depararam com os bandeirantes paulistas no começo do século XVIII.

Entre uma viagem e outra, entre um pouso e outro, foi se geo-grafando a região, foi se dando o povoamento do homem branco por aqui. Nestas incursões, “os bandeirantes vão deixando manchas de cultivos e núcleos de futuras cidades que pontuarão a base logística da sociedade em formação” (MOREIRA, 2005, p. 08). Internamente, após a atividade mineradora, o desenvolvimento da pecuária,

---

<sup>6</sup> Fatos históricos sobre o município de Araguari extraído do “Anuário Eclesiástico da Diocese de Uberaba”, nº 4 – 1935-1936, 1937. In: Revista: O GUARANI nº 08, Jan. e Fev. de 1953, p. 8.

mais precisamente a criação de gado, são o *modus estruturantis* da organização espacial do Triângulo Mineiro.

O bandeirante mais conhecido por essas bandas, Bartolomeu Bueno da Silva, vulgo “Anhanguera”, delineou, no Triângulo, a Estrada Goiaz, “que passava pelo Porto da Espinha (atual Rio Grande), pelo Porto do Registro (atual Rio das Velhas) e pelo Porto Velho (atual Rio Paranaíba).”<sup>7</sup> Os primeiros aldeamentos triangulinos “foram criados com explícita intenção de funcionar como postos de defesa ao longo da Estrada Goiaz, o que determinou a origem das aldeias do Rio das Pedras (Cascalho Rico), Santana do Rio das Velhas (Indianópolis)”<sup>8</sup>. As terras onde atualmente localiza-se Araguari pertenciam ao julgado Desemboque<sup>9</sup>, subjugadas à Capitania de Goiás.

Em princípios do século XIX foi demarcado pelo comissário de sesmarias da Região do Triângulo Mineiro, Antônio de Resende Costa, conhecido como Major do Córrego Fundo, as sesmarias do Serrote e a de Pedra Preta. O terreno compreendido entre as duas sesmarias passou ao domínio da Igreja, que logo ergueu uma capela no local, este fato marca os primeiros passos da história e os limites do primitivo arraial.

Assim, a ocupação do território foi lenta e gradativa. O aldeamento de Sant’ana do Rio das Velhas enquanto entreposto, foi essencial para o deslocamento de povoadores para a formação do arraial que se tornaria a cidade de Araguari no final do século XIX. Anteriormente, o município de Araguari pertenceu, primeiro, ao Julgado de Araxá, e depois, ao de Paracatu. “Em 1840, uma lei provincial, de 23 de março, elevou a vila o povoado de Patrocínio, passando as terras de Araguay ao domínio do julgado de Patrocínio”. (PONTES<sup>10</sup> 1938, p. 195, apud, Histórico do município de Araguari, 2006, p. 12).

Em 1843, o Decreto nº 247 de 20 de julho criou o Distrito de Paz com o nome Brejo Alegre, conforme indica um dos artigos da referida lei. “Art. 6º - Fica creado um Destricto de Paz na Freguesia de Santa Anna no Município de Uberaba denominado Brejo Alegre”. (MAMERI, 1988, p.24).

Essa mesma lei obriga os moradores a construírem uma Igreja Matriz e ornamentá-la para a celebração dos ofícios divinos, seguindo a regulamentação das

<sup>7</sup> Histórico do município de Araguari, 2006, p. 6.

<sup>8</sup> *ibid.* p. 7

<sup>9</sup> Desemboque foi expressão dita aos índios pelos bandeirantes querendo dizer: desocupem o emboque do ouro e o desemboque dos bandeirantes. (RODRIGUES, 1988 p. 05)

<sup>10</sup> PONTES, Hildebrando. *Anuário Diocesano da Diocese de Uberaba*. 20/05/ 1938, p. 195.

“Constituições Primeiras do Arcebispo da Bahia”, que governava o clero brasileiro e estabelecia as posturas da Igreja no Brasil.

As capelas deveriam ser erigidas em sítios altos, “em lugares decentes”, desviados de lugares sujos, livres dos lados de outras edificações, afastadas das demais construções e cercadas por um adro espaçoso. Deveria destacar na paisagem, como “candeia posta sobre o castiçal, que alumeia a todos.”<sup>11</sup>

A edificação da capela, em 1864, mesmo ano em que se instalou oficialmente a Paróquia no Distrito de Brejo Alegre, propiciou a ocupação em seu redor, processo que ocorreu em muitos municípios brasileiros, como salienta Mombeig, (1941, p. 11), “o papel das capelas e dos santos nas origens urbanas no Brasil é de há muito reconhecido [...]”. O Distrito de Brejo Alegre passa a pertencer em 1856, à Vila da Bagagem Diamantina, atual cidade de Estrela do Sul, desmembrada do município de Patrocínio.

As missas e as festas religiosas possibilitavam o convívio entre as pessoas e a expansão do povoado, como observa Naves & Rios,

Ao redor da nova sede paroquial foram-se concentrando os habitantes de Brejo Alegre. As festas religiosas tradicionais da Igreja foram acontecendo e atraindoromeiros das fazendas próximas, os quais vinham em caravanas, enchendo momentaneamente o largo da matriz de gente e carros de bois. (NAVES & RIOS, 1988, p. 17).

A figura 03 ilustra bem o fato, mostrando a grande concentração de pessoas no Largo da Matriz. Além da prática religiosa, desenvolvia-se nos arredores do Largo a prática do comércio, possibilitando a compra, a venda e a troca de produtos cultivados nas propriedades rurais, geralmente gêneros de subsistência. Tendo tornado-se ponto de concentração religiosa e comercial. É nesse local que se estrutura o núcleo primitivo da cidade, é nos arredores da Igreja que surgem as primeiras edificações da cidade.

---

<sup>11</sup> LOURENÇO, 2002 p. 209 apud, Histórico do município de Araguari, Arquivo Público Municipal, 2006



FIGURA 03 – Largo da Matriz em 1910.  
 FONTE: Arquivo Público Municipal de Araguari-MG.

Assim, a configuração do espaço urbano de Brejo Alegre seguia de forma lenta e gradativa, num formato característico da época: a Igreja emoldurada por modestas casas, e algumas ruas nas adjacências. A elevação da vila à categoria de município deu-se em outubro de 1882 com a Lei 2.996, que, em seu artigo 2º, determinava: “Este município pertencerá à comarca do Rio Bagagem e será instalado depois que seus habitantes tiverem oferecido à província os edifícios necessários para a cadêa, casa de câmara e escolas para ambos os sexos.” (MAMERI, 1988, p. 13). Dois anos depois, em 1884, concretiza-se a autonomia política da localidade, que já sonhava com a ascensão, de vila a cidade.

A Câmara Municipal requereu junto à Assembléia Provincial que se elevasse a Vila de Brejo Alegre à categoria jurídica de cidade. Esta Assembléia, então, solicitou maiores informações sobre a Vila, que foi descrita nesses termos:

[...] 1º que a superfície compreendida dentro da demarcação urbana desta vila é de um quilômetro quadrado. 2º que existem dentro desta povoação 130 casas de habitação e dois edifícios públicos a saber: a casa da Câmara e da Cadeia; e a casa de instrução pública, além de duas igrejas: a do Senhor Bom Jesus (padroeiro) e a da do Rosário. 3º que tem esta vila só uma Paróquia. 4º que o município contém uma Paróquia, digo uma freguesia, qual a de Santana do Rio das Velhas, assim mais o distrito de Paz dos Barreiros na

margem do Paranaíba, ainda não estabelecido, posto que criado. 5º que a superfície da Paróquia desta Vila representa a de 70 quilômetros quadrados, além da demarcação urbana. (MAMERI, 1988, p. 29).

Este documento dá uma idéia do arranjo espacial da ainda Vila de Brejo Alegre em fins do século XIX, quando deixou de ser vila e passou a ser considerada juridicamente cidade a partir da Lei nº 3591 de 28 de agosto de 1888, momento em que assume novo nome, passando a chamar-se Araguari. Também passa a disputar regionalmente com Uberaba e Uberlândia a função de centro regional.

A Região do Triângulo Mineiro integrou-se à economia nacional primeiramente como “fornecedora marginal de metais preciosos e ponto de apóio aos núcleos mineradores do Centro-Oeste” (GUIMARÃES, 1991, p. 07). Cumpriu papel fundamental neste processo a “Estrada de Goiás” ou “Estrada do Anhanguera”, que articulava esta região à capitania de São Paulo, promovendo o fluxo de mercadorias e pessoas entre estas regiões. Com o declínio da atividade mineradora, o desenvolvimento da pecuária – mais precisamente a criação de gado na primeira metade do século XIX – passou a ser o *modus estruturantis* da organização espacial do Triângulo Mineiro, e Uberaba assume a primazia na incipiente rede urbana regional.

É então por meio da atividade pecuarista e do comércio de sal que a Região do Triângulo Mineiro, guiada por Uberaba, intensifica as relações comerciais, integrando às redes urbanas de São Paulo e Rio de Janeiro. Conforme Bessa (2007, p. 20), “Nessa dinâmica, Uberaba apareceria cumprindo papel de centro regional e de intermediação entre o sertão e o litoral [...] pela comercialização do gado e do sal, principais produtos deste circuito”.

Do final do século XIX e, sobretudo nas primeiras décadas do século XX, os meios de transportes aparecem como os novos elementos da reorganização espacial do Triângulo Mineiro, como destaca Bessa,

[a] convergência entre Uberaba, Araguari e Uberlândia foi desencadeada pelo aperfeiçoamento da infra-estrutura de transporte, que possibilitou a ampliação das atividades urbanas, com destaque para o comércio, e também das atividades agropecuárias, aumentando as interações espaciais, que, numa relação de causa e efeito, acabaram por fomentar ainda mais tais atividades, incorporando novos centros aos circuitos comerciais, que prioritariamente, demandavam de São Paulo. (BESSA, 2001, p. 22).

Os novos rumos postos a partir da presença das ferrovias, sobretudo quando seus trilhos alcançam Araguari (1896), diversificaram sobremaneira o comércio, de Araguari e Uberlândia, que abrangeriam novas áreas de influência, enquanto Uberaba se especializava na criação de gado. Essas transformações acabaram, conforme Bessa, elevando Araguari e Uberlândia, na disputa com Uberaba, aos principais centros urbanos do Triângulo Mineiro.

No mesmo sentido que Bessa, Guimarães esclarece que “o auge uberabense teve seu primeiro retrocesso quando, no final de 1896, a linha férrea Mogiana tocou a ponta dos trilhos no município de Araguari” (GUIMARÃES, 1991, p. 19), que assumiu funções de entreposto comercial entre o Sul e o Sudeste de Goiás com o mercado de São Paulo. Dessa maneira, o município de Araguari se projeta como pólo econômico regional e, “a partir de 1897 dividirá com Uberaba o domínio do Brasil-Central” (ibid., p. 19), conforme observa-se nos dados da tabela 01.

**Tabela 01**  
**Comércio no Triângulo Mineiro (1904-1905)**

MUNICÍPIOS	NÚMERO	VENDAS
	DE ESTABELECIMENTOS	ANUAIS
Araguari	23	1.260:000\$000
Araxá	50	500.000\$000
Monte Alegre	28	326:500\$000
Monte Carmelo	36	443:000\$000
Patrocínio	63	389:000\$000
Sacramento	87	1.304:000\$000
Uberaba	88	5.198:000\$000
Uberabinha	11	672:000\$000

FONTE: JACOB, Rodolpho. Apud, GUIMARÃES, 1991, p. 21.

A tabela 01 mostra, a hegemonia uberabense, mas aponta também Araguari como uma economia emergente, favorecida pelo fato de ser o ponto final da linha Mogiana, enquanto Uberabinha (Uberlândia) ainda não possuía a mesma expressão econômica de Uberaba e Araguari. A pujança do comércio, observada na tabela, é um indicativo do desenvolvimento urbano-regional nos primeiros anos do século XX.

Enquanto Uberaba e Araguari se fortaleciam como entreposto comercial ferroviário, como “uma estrutura urbana e uma estratégia comercial completamente dirigida pela lógica do transporte ferroviário” (BRANDÃO, 1999, p. 17), Uberlândia –

que localiza-se entre estas duas cidades – desenvolveu-se em função das rodovias, com a criação da Companhia Mineira Autoviação Intermunicipal (CMAVI) em 1912, uma empresa privada de transportes interurbanos, que foi segundo Brandão,

[...] um importante ‘divisor de águas’ da história do Triângulo. Com a implantação desta, são assentadas as bases da diferenciação do comércio de Uberlândia via-à-vis o dos outros centros comerciais do Triângulo. (BRANDÃO, 1999, p. 15)

Além da implantação desta empresa de transporte rodoviário, outro fator importante nesse processo foi a construção da ponte rodoviária Afonso Pena em 1909 sobre o Rio Paranaíba, com a qual, segundo Guimarães, “Uberabinha [Uberlândia] seria então privilegiada, indiretamente, pelo Governo Federal, [...] que [a] colocava em estreito contato de comércio com todo o sudoeste de Goiás.” (GUIMARÃES, 1991, p. 27). A demanda gerada pela expansão da atividade industrial e o crescimento urbano, principalmente da capital paulista, sobretudo de 1930 em diante, “possibilitou, de um lado, a expansão da agropecuária, e, de outro, um aumento do consumo de produtos industrializados, intensificando a vida de relações ainda restrita à padrões eminentemente regionais” (BESSA, 2007, p. 23), reforçando ainda mais a disputa entre os principais centros urbanos do Triângulo.

### **I.3 – Sítio e Estrutura da Cidade**

A posição da cidade de Araguari deve-se à escolha deste sítio como ponto de pouso pelas bandeiras paulistas. Localizada na área centro-sul do município, ocupa seu núcleo primitivo a vertente não muito íngreme da margem direita do Córrego Brejo Alegre, que lhe dava o nome anteriormente – Vila de Brejo Alegre, depois cidade de Araguari. Em suas proximidades, o ambiente construído foi lentamente tomando forma. A Igreja Matriz no centro, emoldurada pelas casas dos fazendeiros. O tempo avança e a cidade expande-se, primeiramente, rumo ao sul do núcleo antigo. Aí destaca-se a Praça Manoel Bonito, seu ponto central. Em seu entorno foi se configurando uma zona comercial varejista e de prestação de serviços, que concentrava lojas dos mais variados artigos e produtos, além de escritórios de

advocacia, contabilidade, hospitais, clínicas médicas e odontológicas, cinemas, hotéis e estabelecimentos bancários, além de bares e restaurantes.

Dentre as ruas com maior movimento, acham-se a rua Dr. Afrânio e Rui Barbosa, próximas à praça, que concentram os maiores, melhores e mais diversificados estabelecimentos comerciais e de serviço (perfumarias, lojas de eletrodomésticos e de informática, joalherias, óticas, livrarias, restaurantes, clínicas médicas e dentárias, escritórios de contabilidade, estabelecimentos bancários etc.). Nesse núcleo há um número significativo de edificações com mais de dois andares. Destaca-se também a Rua Tiradentes (construída em 1938) com importante concentração de equipamentos de serviços (Banco do Brasil, Caixa Econômica Federal, Hospital São Sebastião etc.) e estabelecimentos comerciais.

Em outras vias também ocorrem equipamentos terciários, porém de modo mais disperso. Podem ser mencionadas as Ruas Rio Branco (hospital, mercearias, correios) e Afonso Pena (hotel, confecções etc). O tecido urbano, em função da topografia favorável, expande-se em quase todas as direções, conforme figura 04, com traçado urbano predominantemente ortogonal, tipo tabuleiro de xadrez – plano confeccionado pelo engenheiro da Mogiana no final do século XIX – cujas linhas retas conferirem certa monotonia à paisagem urbana.



FIGURA 04 – Vista aérea de Araguari, 1935.  
FONTE: Arquivo Público Municipal de Araguari-MG

A expansão espacial da cidade na primeira metade do século XX pode ser melhor compreendida pela planta da cidade, conforme figura 05. Esta planta, confeccionada no ano de 1944, preserva as características essenciais do plano original confeccionado pelo engenheiro alemão da companhia Mogiana de Estrada de Ferro, Achilles Widulick, e permite observar a espacialização da sociedade araguarina desde seus primeiros tempos até pelo menos os anos 1950. Nela percebe-se a organização interna da cidade, expressa pela distribuição das atividades urbanas, que variou de acordo com as fases de desenvolvimento e dinamismo da cidade.

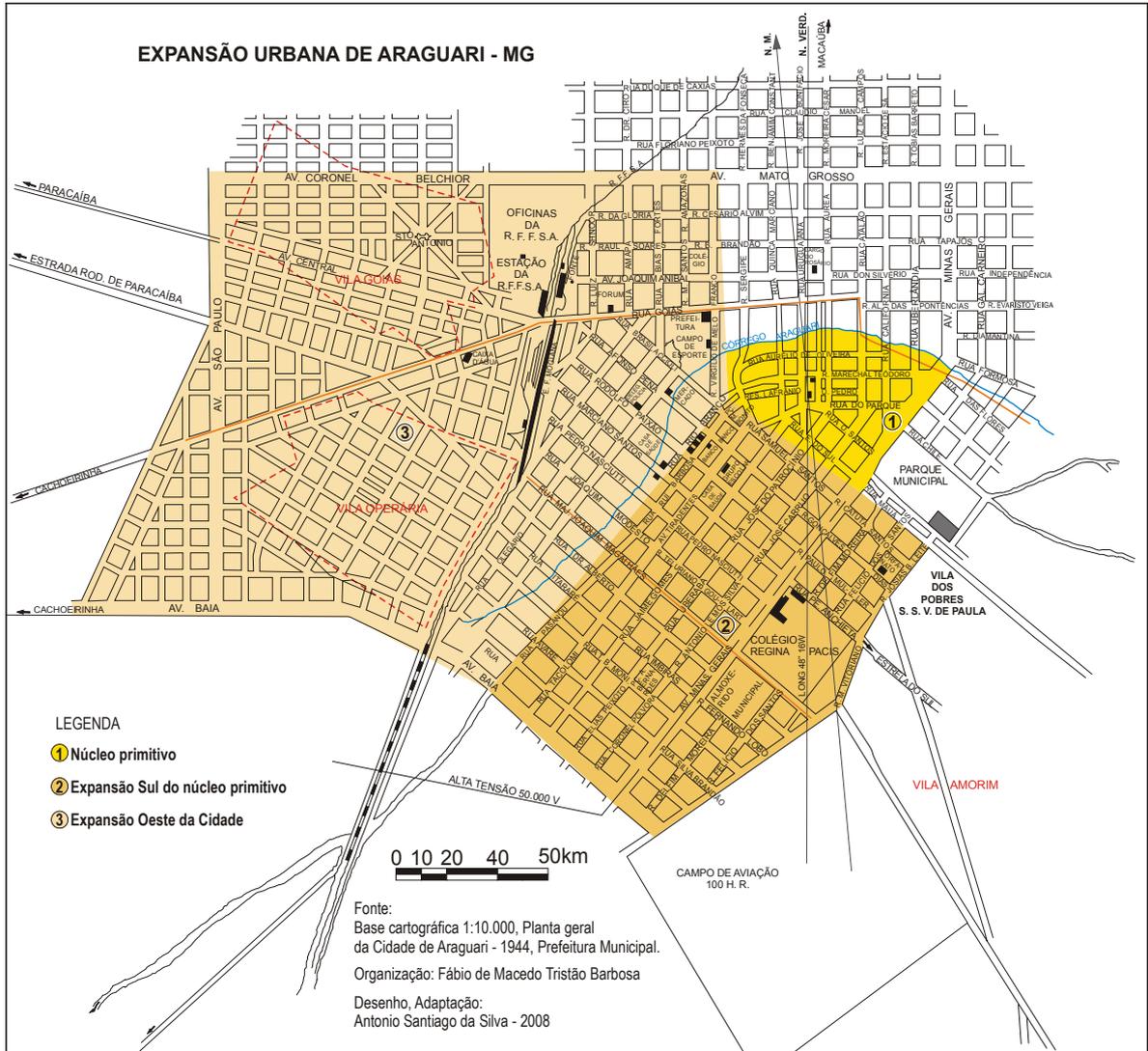


FIGURA 05 – Expansão Urbana de Araguari-MG  
 FONTE: Arquivo Intermediário da Prefeitura Municipal de Araguari.

A área 1 representa o sítio de formação antigo e reflete ainda os primórdios da formação da cidade, cujo elemento espacial importante foi a edificação da Igreja Matriz, à qual cabia a função religiosa e celebração de cerimônias de casamentos, numa economia de subsistência com bases estritamente rurais. A sede religiosa permitia uma certa aglomeração de pessoas em seu entorno, principalmente em decorrência das festas religiosas que ali se realizavam. Os fazendeiros e senhores de posses não demoraram a instalar seus casarões em estilo colonial nas adjacências da Igreja; este é então, o embrião da vida urbana de Araguari.

A presença das ferrovias, que dinamiza a economia regional/local, atraindo pessoas e mercadorias, possibilitou o florescimento e a expansão, ao sul, do núcleo primitivo da cidade, formando um diversificado centro comercial varejista. É isto que a área 2 vista na planta da cidade evidencia; ou seja, o processo de centralização da atividade comercial e sua forma espacial, que é a área central da cidade. Nas Ruas Dr. Afrânio e Rui Barbosa concentravam-se as principais atividades comerciais, algumas indústrias, bancos e outros serviços urbanos importantes. É aí também, na área central, onde as classes abastadas de Araguari vão morar.

A área 3 da planta da cidade demonstra que o crescimento urbano inclinou-se rumo à vertente do outro lado do córrego que corta a cidade, oposta ao núcleo primevo. Esta expansão foi fortemente induzida pela presença das estações ferroviárias da companhia Mogiana de Estradas de Ferro e da Estrada de Ferro Goiás, bem próximas uma da outra. Corrêa (1989) aponta que em muitas cidades, “a localização dos terminais ferroviários dentro das grandes cidades fez-se o mais próximo possível um do outro [...] isto garantia diminuição dos custos de transbordo” (CORRÊA, 1989, p. 38). Embora o autor se refira às grandes cidades, esta a lógica da economia e do processo de acumulação capitalista, dá-se da mesma forma em Araguari, onde os dois terminais ficavam a uma distância de aproximadamente 500 metros no mesmo alinhamento.

Nos arredores das estações não demoram a surgirem hotéis, pensões, restaurantes e bares, armazéns para depósito de carga, máquinas de beneficiamento de arroz, fábricas diversas etc., muitos destes estabelecimentos concentravam-se na Rua da Estação, devido à proximidade dos terminais ferroviários, enquanto outros se fixavam ao longo da linha férrea. A construção das escolas ferroviárias da Goiás, das oficinas, do armazém de cargas, do hospital ferroviário, do núcleo residencial para os funcionários da EFG, da praça dos

ferroviários etc. compõe o cenário urbano-ferroviário mais importante desta zona da cidade.

Com isso, pode-se dizer que esta área da cidade vai ganhando a forma de um subcentro, a partir da descentralização de algumas atividades comerciais, que convergem para este bairro. Neste processo de desconcentração do comércio do centro tradicional, destaca-se a presença de uma variedade de atividades urbanas como: postos de gasolina, lojas de confecções e de calçados, armarinhos, bares, supermercados, churrascarias, pizzarias, materiais de construção, lojas de artefatos agropecuários etc. Dessa maneira, o Bairro Goiás, reduto ferroviário, que tem sua origem na criação da Vila Ferroviária da Goiás, foi-se firmando enquanto subcentro urbano importante.

#### I.4 – Crescimento Populacional

Oito anos depois da emancipação da cidade, outro evento histórico-social veio equipar com novo conteúdo técnico o espaço urbano de Araguari. Em 15 de novembro de 1896 se fizeram presentes na paisagem urbana de Araguari os trilhos da Mogiana e, em 05 de março de 1906, a Estrada de Ferro Goiás, embora, somente em 1909 tenha tido início a implantação dos trilhos da Goiás. A construção do prédio da Estação Ferroviária de Araguari marcou o início dos trabalhos, conectando posteriormente Araguari a Catalão. Araguari torna-se importante entreposto comercial de produtos oriundos de parte da região central do Brasil rumo aos portos de Santos e Rio de Janeiro. As ferrovias também estimularam a vinda de pessoas contribuindo decisivamente para o aumento da população de Araguari, conforme tabela 02.

**Tabela 02**  
**Crescimento demográfico de Araguari – 1890-1929.**

ANO	POPULAÇÃO
1890	10.000
<b>1900</b>	<b>10.633</b>
<b>1907</b>	<b>19.152</b>
1910	20.325
1920	27.729
1929	35.046

FONTE: Anuário Estatístico de Minas Gerais, 1929.

Analisando os dados apresentados nesta tabela, verifica-se que o crescimento demográfico de Araguari ocorrido na última década do século XIX é insignificante. Porém, na segunda metade da primeira década do século XX, a população dobra de tamanho em relação ao ano de 1900; em 1910 a população é de mais de 20 mil habitantes, fato cuja explicação deriva da presença das companhias ferroviárias, Mogiana e Goiás no município. Porém, em nenhum outro momento até o ano de 1929, ocorre um aumento populacional abrupto da cidade, que se mantém estável.

Em 1920 a população de Araguari alcança 27.729 habitantes, ou seja, é quase três vezes a população do final do século XIX, crescendo sensivelmente até o último ano dessa mesma década. Em 1929, cerca de 35.046 habitantes compõem a população de Araguari, um acréscimo populacional de mais de 15 mil habitantes em relação a 1910.

Novas mudanças são realizadas no espaço urbano, agora sob o efeito do Decreto-Lei nº 21 de 19 de julho de 1938 que dispõe sobre a delimitação das áreas urbanas e suburbanas de Araguari e de suas respectivas vilas, de Piracaíba, Amanhece e Santana do Rio das Velhas. É um momento de expansão comercial progressiva; figuram na paisagem urbana casas comerciais dos mais variados artigos (acessórios para automóveis, ferragens, tecidos, relojoaria, vestuários da moda, calçados, móveis, alimentos etc), bares, confeitarias, restaurantes. Mascates e caixeiros viajantes vinham de todo lugar.

Conforme Santos, “o período compreendido entre 1900 a 1935 é o da mecanização do território brasileiro e também sua motorização, com a extensão, em sistema com os portos, de linhas ferroviárias”. (SANTOS, 2001, p. 38). É o que estava ocorrendo nesse momento em Araguari.

Araguari adentra os anos de 1950 com uma população estimada em 43.305<sup>12</sup> habitantes, o que representa uma densidade demográfica de 15,8 hab./km<sup>2</sup>. 25.661 habitantes residiam na zona urbana, o que representa, portanto, 60% da população total, enquanto 17.644 moravam na zona rural, cerca de 40% da população. Comparando-se esses números aos apresentados por Santos (1994), referentes ao índice de urbanização no Brasil no ano de 1950, nos quais consta que 18.783.000 brasileiros viviam na zona urbana, o que equivale a uma taxa de urbanização de

---

<sup>12</sup> Censo Demográfico, IBGE, 1950.

36,16 %, conclui-se que o índice de urbanização de Araguari, no mesmo período, é muito superior à média nacional.

Assim, Araguari se coloca nesse momento (1950) entre as poucas cidades do interior do Brasil com população superior a 40.000 habitantes. Nesse processo, tiveram papel central as ferrovias que cortavam o município, sobretudo a Estrada de Ferro Goiás, que possuía em seu quadro mais de mil funcionários, muitos oriundos de outros estados e municípios, bem como da zona rural. Porém, é preciso considerar também a própria dinâmica do movimento da população brasileira que, cada vez mais, procurava as cidades para viver e trabalhar. No Brasil, conforme Santos (1994), de 1940 a 1950 há um incremento de 10% no índice de urbanização, média de crescimento que se mantém até o início dos anos 1990.

Desde o alvorecer do século XX até meados do mesmo, é significativo o crescimento populacional da cidade, por pessoas vindas do meio rural, das cidades circunvizinhas, de outros estados da Federação e até mesmo de outros países. Esse movimento migratório, certamente, contribuiu para o aumento da população da cidade de Araguari, o que impõe de certa forma a necessidade de dotar o espaço de infra-estrutura, escolas, hospitais, bancos, casas comerciais, entre outros equipamentos e serviços urbanos primordiais para desenrolar da vida na cidade. Neste sentido, observa-se que o processo de urbanização não pode ser visto estritamente do ponto de vista quantitativo – aumento da população urbana. É, sobretudo, um fenômeno também qualitativo quando observadas suas implicações no espaço e nas relações sociais.

### **I.5 – Evolução Sócio-Espacial de Araguari**

O começo do século XX foi marcado pelo início do crescimento econômico da cidade de Araguari [devido a essa ser ponta de trilhos]. A atuação da Câmara Municipal foi decisiva no processo de configuração do município, desde sua instalação (1884), o poder político e administrativo foi estabelecido na vila. Eleições determinaram a composição da 1ª Câmara, sendo a escolha do Agente Executivo moldado segundo costume da época: o vereador mais velho ocupava o posto de Presidente da Câmara e Agente Executivo.<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> Dossiê de Tombamento do Conjunto da Estrada de Ferro Goiás – Tombado pelo Decreto nº 010 de 10 de fevereiro de 1989 e reiterado pelo Decreto nº 013 de 03 de abril de 1998. Divisão de Patrimônio Histórico da Secretaria de Cultura da Prefeitura Municipal de Araguari

Como se vê, a preocupação do Estado em relação à organização do espaço urbano aparece mesmo antes de Araguari alçar-se ao *status* jurídico de cidade. A primeira legislação que definiria a delimitação do perímetro urbano da cidade ocorre ainda no final do século XIX. A implementação de leis municipais, responsáveis por gerir seus municípios, empenha-se, então, no estabelecimento de uma organização territorial intra-urbana, delimitando o perímetro urbano e definindo espacialmente o que seria e o que não seria área urbana. Mameri descreve o processo da seguinte maneira:

Desde os primeiros habitantes que para cá vieram, nas primeiras décadas do século 19, cada um procurou assenhorear-se de terrenos, quanto mais melhores, para neles instalar residência e as casas comerciais. Em volta eram as propriedades rurais, a perder-se de vista pela sua imensidão e que foram depois sendo divididas, como consequência de heranças ou vendas parciais. **Com o aumento da população, tornou-se necessária a construção de mais prédios, o que obrigou a Câmara Municipal e agente executivo a tomar providências, no sentido de defender o traçado da cidade** (Grifo nosso) (MAMERI, 1988 p. 36).

O crescimento populacional significativo e o processo de urbanização em marcha aumentaram sensivelmente a demanda por material de construção para erguer prédios públicos, escolas, hospitais, casas residenciais e comerciais etc., o que levou ao surgimento de muitas olarias, a primeira delas, uma fábrica de adobes de propriedade do Sr. Joaquim Gonçalves Goulart, em 1885, em terreno doado pela Câmara Municipal nas proximidades do Córrego Brejo Alegre. Porém, as características físicas do solo e a grande quantidade de argila levam as olarias a se concentrarem na comunidade rural conhecida como Fundão. Segundo Borges “essas olarias representavam as maiores empregadoras do Fundão e entre as maiores de todo o município de Araguari”. (BORGES, 2006, p. 62). Diz-se que o Fundão construiu Araguari, pois de lá, “vinha cerca de 50 mil tijolos todos os dias para Araguari, essas casas aqui é tudo tijolo lá do Fundão<sup>14</sup>”. Esta nova atividade produtiva – as olarias – dinamizou a vida social e a movimentação de pessoas e mercadorias nesta comunidade, aumentando a circulação pelas estradas vicinais e pelas linhas de ferro.

---

<sup>14</sup> (Entrevista com o senhor Diniz Farina, realizada no mês de abril/2005 na cidade de Araguari-MG. Apud, Borges. J., 2006, p. 63).

Com a urbanização, foram sendo tomadas medidas para codificar a cidade, atribuíram-se nomes às ruas, avenidas e praças, enumeraram-se as casas, os edifícios públicos e privados, entre outros. Em 14 de agosto de 1885 os vereadores propuseram a denominação das ruas e praças e a numeração das casas. Foi o ‘Primeiro Batismo das ruas da cidade’. A denominação das ruas deu-se da seguinte maneira:

[...] À rua em que mora o cidadão José Pires Bravo, com o nome – RUA 31 DE MARÇO – À rua de baixo chamar-se-ha RUA DIREITA. À rua em frente à casa da camara municipal chamar-se-ha RUA MUNICIPAL. À rua antiga da Silveria, chamar-se-ha RUA THEOPHILO OTTONI. À rua partindo do largo da Matriz e vai ter ao largo do Rozario, chamar-se-ha RUA DO MONTADON. À que partindo da casa do cidadão José Rodrigues Alves para cima até a casa do cidadão José Francisco dos Reis, chamar-se-ha RUA DO OLEGARIO. À que partindo do largo da Matriz e vai ter na que se denominou Direita, chamar-se-ha RUA SETE DE SETEMBRO. À rua em que passa pela estiva de cima, chamar-se-ha RUA DO COMÉRCIO. A rua que comessa da casa de Lucas de Carvalho e segue por baixo do rego da água, chamar-se-ha RUA DO BREJO. A rua que parte da casa em que mora Pereira Cardoso para baixo, chamar-se-ha URUGUAYANA. A que partindo da casa do vigário João Carneiro, para cima chamar-se-ha RUA DE GOYAZ. (NAVES & RIOS, 1988, p. 25).

Na verdade, este parece ser não o “primeiro batismo das ruas da cidade” e, sim, o segundo batismo ou o batismo oficial dado pelo Estado. Um primeiro batismo já existia, este de cunho popular, dado pelos próprios moradores do lugar, que identificava as ruas pelo nome de seus moradores, “rua onde mora o cidadão José Pires Bravo” ou “rua em que mora Pereira Cardoso” etc. Este costume vai se perdendo à medida em que avança o processo de urbanização e crescimento da cidade, que coloca novas necessidades para a vida urbana.

[...] Em 17 de outubro de 1901, a Lei nº 96 mudou de números para nomes a denominação das ruas. Assim, a Rua nº 15 passou a ser chamada de Rio Branco, a de nº 18 tornou-se Rua da Estação (esta, em 1928, pela Lei 439, passou a denominar-se Marciano Santos, como homenagem ao ex-prefeito); a de nº 19 passou a chamar-se Rua do Comércio (A Lei 255 de 1923 mudou a denominação para Rua Rui Barbosa); a rua nº 23 tornou-se Avenida Tiradentes, a de nº 26 – Rua Estrela do Sul; a de nº 29 passou à Rua da Matriz; e a rua 46 recebeu o nome de Boa Vista (hoje, Joaquim Aníbal); e finalmente, a Rua 50 passou a denominar-se Rua da Glória [...] A Lei 96 também deu denominação às avenidas, tais como Avenida

São Paulo, Espírito Santo, Mato Grosso, Minas Gerais e Avenida Bahia [...]. (ibid., p. 169).

O arranjo espacial vai-se delineando no decorrer do tempo e a sociedade se tornando mais complexa. O processo de espacialização da sociedade vai gradativamente evidenciando as diferenças e desigualdades sociais; as classes sociais vão se materializando no espaço físico da cidade, dividida pelo Córrego Brejo Alegre, que divide também as classes sociais: numa margem os abastados, na outra os despossuídos. Os espaços públicos e privados vão se delineando, em prejuízo dos despossuídos, o que pode ser confirmado pela citação que segue:

[...] os abastados ocuparam o perímetro próximo ao Largo da Matriz e adjacentes, construindo ano após ano ‘palacetes’ aos moldes da época com materiais importados da Europa [enquanto que] o setor periférico foi emoldurado pela classe desapropriada do poder político e econômico, nitidamente localizada oposta ao Largo da Matriz, separada fisicamente pelo córrego que dividia a cidade denominado Córrego Brejo Alegre. Com edificações singelas estilo colonial, a parte oposta ao centro da cidade era servida religiosamente pela **Capela de N. Sra. do Rosário, construída para acolher a população negra e os menos afortunados.**<sup>15</sup> (Grifo nosso)

As intervenções urbanas, desde a figura do “Alinhador”, do plano do engenheiro Widulick e das posteriores intervenções da administração local, vão alterando a relação da população com a cidade. Uma maneira de viver o urbano vai sendo instituída. Animais soltos pelas ruas, como porcos, cabritos e carneiros, tornam-se indesejáveis devido a sujeira que causam e passam a preocupar a administração pública que proíbe a criação desses animais dentro do perímetro urbano, conforme a legislação vigente, Lei nº. 271, de 1923:

Art. 55 - São proibidos, dentro do perímetro especial, estábulos, estribarias, pocilgas e quaesquer outras constucções cujo destino seja prejudicial à saúde pública, salvo se obedecerem aos requisitos exigidos pelo regulamento de polícia sanitária<sup>16</sup>.

<sup>15</sup> Dossiê de Tombamento do Conjunto da Estrada de Ferro Goiás – Tombado pelo Decreto nº 010 de 10 de fevereiro de 1989 e reiterado pelo Decreto nº 013 de 03 de abril de 1998. Divisão de Patrimônio Histórico da Secretaria de Cultura Prefeitura Municipal de Araguari

<sup>16</sup> Regulamentação das construções, reconstruções e demolições de obras na cidade de Araguari. Lei nº. 271 de 03 de novembro de 1923.

A municipalidade age por meio da lei no disciplinamento do uso do espaço público, o que interfere diretamente nos modos de vida urbana. Estas interdições mostram claramente que havia uma forte preocupação com a higienização social, à moda do que acontecia noutras cidades brasileiras. A retirada dos animais das ruas e a proibição de criá-los tornam mais cruel a vida dos pobres da cidade, que são em grande medida, os que praticavam estas atividades. Os “animais humanos” – mendigos, leprosos, doentes infecto-contagiosos – também não escapam, são “convidados” a deixarem o espaço público, para isso servem as casas de caridade e os leprosários.

Percebe-se também o cuidado com a estética urbana, principalmente dentro do chamado “perímetro especial” da zona urbana: códigos específicos determinam padrões para construção de edificações nesta área da cidade. Fica evidente a influência dos projetos de melhoramento e embelezamento urbano executados nas grandes cidades brasileiras, como no Rio de Janeiro no início do século XX com a reforma urbana de Pereira Passos de 1903-1906. Isto demonstra que as elites locais estavam “antenadas” com os acontecimentos distantes.

A construção de praças, como a da Matriz – a primeira construída na cidade – e a Praça Manoel Bonito no centro da cidade, também faz parte do projeto de embelezamento urbano de Araguari. As Praças se configuraram como espaços de manifestações sociais e religiosas; bandas tocavam aos domingos e as quermesses e festas de São Sebastião, Divino Espírito Santo e outras lotavam a Praça da Igreja. Os prédios das estações ferroviárias eram também espaços do ficar, não só do sair e do chegar da viagem, constituíram-se em locais de encontro das pessoas; estes e outros espaços públicos que permitiam o convívio coletivo e o encontro dos cidadãos vão caracterizando um modo de vida urbano. Outro elemento da modernidade presente em Araguari foi a criação do Parque Municipal Siqueira Campos, que nos anos 1970 recebeu nova denominação passando a chamar-se: Bosque John Kennedy. (Ver figura 06).



FIGURA 06 – Interior do Bosque John Kennedy.

FONTE: <http://www.araguari.mg.gov.br/secretarias/faec/patrimonio/links/bosque/3.html>. Acesso em 15 de Junho de 2008.

A conservação deste remanescente foi “decretada por parte do poder público em 1899 [...] compreende 11,7 ha. e pode ser considerada, devido sua flora, uma remanescente da vegetação arbórea que outrora existiu<sup>17</sup>”. É uma das maiores reservas urbanas de Minas Gerais e foi importante na formação da estética urbana de Araguari. Esta medida tomada em torno da idéia de conservação de área verde em ambiente urbano é mais um exemplo da sintonia da elite dirigente araguarina com o que estava se passando noutras partes do Brasil e do Mundo.

Historicamente, parques e jardins estão associados a uma determinada concepção de natureza, e nos remetem aos jardins italianos do século XVI, momento de transição de uma visão de natureza que, de hostil, passa a ser contemplada a partir de uma visão romântica. Por isso, começavam a ser valorizados em ambiente urbano, pois “os parques passam a ser fragmentos da natureza no meio urbano” (FERREIRA, 2005, p. 21). É a partir das transformações culturais, econômicas, sociais, da valorização da razão científica e da natureza no

---

<sup>17</sup> Dossiê de Tombamento do Conjunto da Estrada de Ferro Goiás – Tombado pelo Decreto nº. 010 de 10 de fevereiro de 1989 e reiterado pelo Decreto nº. 013 de 03 de abril de 1998. Divisão de Patrimônio Histórico da Secretaria de Cultura Prefeitura Municipal de Araguari

âmbito do Renascimento, que os parques e os jardins surgem como elemento da estética urbana.

No século XVIII, os jardins Europeus buscavam imitar fielmente a natureza, “surgindo assim a idéia de ser um ‘autêntico parque natural’ [...] que deve ser uma fonte de sensações e surpresas” (ibid., p. 22). No final do século XVIII e início do século XIX, “aparecem os primeiros espaços ajardinados projetados para uso público, os jardins e também os primeiros parques urbanos” (ibid., p. 22). O avanço do processo de industrialização e urbanização distancia o homem citadino do contato com o ambiente da natureza natural, ou primeira natureza, revalorizando ainda mais o interesse pela implantação de parques e jardins urbanos.

No Brasil, conforme Terra<sup>18</sup>, (2004, apud Ferreira, 2005, p. 24), a prática de “implantação de áreas verdes surge no final do século XVIII no Rio de Janeiro e, durante o século XIX, em diversas outras cidades, aliada ao discurso higienista e à preocupação com a paisagem e a arborização”. Os primeiros parques urbanos criados no Brasil localizavam-se na cidade do Rio de Janeiro, são eles: o Passeio Público, o Campo de Santana e o Jardim Botânico.

Estas áreas verdes encravadas nas cidades são tidas como fontes benéficas à saúde da população urbana, desempenham o papel de pulmão da cidade, são espaços bucólicos, contemplativos, onde o ar puro é abundante. O Bosque John Kennedy em Araguari cumpre esta função. O Parque sofreu algumas remodelações nos anos (19)70 que o adaptaram à prática de exercícios físicos. Foram construídas passarelas para caminhadas e ciclovias para bicicletas, foram instalados aparelhos de ginástica e construído campo de futebol; banheiros públicos também foram implantados e canalizada a água tratada. Foi instalado um espaço cultural, área para promoção de festas e parque infantil, além de bar e restaurante. Constituiu-se, assim, em espaço público de lazer, contemplação, meditação e recreação para a coletividade em geral, além, é claro, de amenizar os efeitos do sol forte. Dessa forma, sua contribuição vai além da estética urbana e inclui outras dimensões da vida cotidiana, influenciando na qualidade de vida da população em geral, pois trata-se de um espaço público de livre acesso, podendo ser apropriado através do seu uso pelos moradores da cidade. Entretanto, alguns grupos sociais certamente foram mais beneficiados, pois, possivelmente a criação desta área verde valorizou muito

---

<sup>18</sup> TERRA, C. G. (Coord.); VASCONCELLO, V. M. (Apres.); ANDRADE, R. TRINDADE, J. A. da.; BENASSI, A. H. Arborização: Ensaio historiográficos Rio de Janeiro: EBA/UFRJ, 2004.

os imóveis e os terrenos do bairro onde o Bosque está localizado, que se tornou uma área residencial privilegiada para se morar em Araguari.

No núcleo central da cidade, intensificou-se a concentração das atividades comerciais, principalmente na Rua do Comércio (atual Rua Dr. Afrânio) e Rua Rui Barbosa concentrava-se grande parte dos estabelecimentos comerciais existentes. Nas proximidades dos trilhos das companhias ferroviárias, Mogiana e Goiás estavam instalados inúmeros estabelecimentos, como máquinas de beneficiar arroz, armazéns, pensões etc. O crescimento e a diversificação gradativas do comércio local logo implicariam na regulamentação da atividade junto aos órgãos oficiais: o registro das firmas e a regulamentação dos horários de funcionamento dos estabelecimentos comerciais. A definição da jornada de trabalho regular dos empregados do comércio gerou disputas entre os comerciantes e seus empregados. No início do século XX, os horários de entrada e saída do trabalho ficavam a cargo do dono da propriedade. Os empregados trabalhavam das 07:00 da manhã até às 21:00 horas ou mais; não havia descanso aos domingos e feriados.

Esse conflito levou, em 1913, à criação da Associação dos Empregados do Comércio de Araguari, que, em reunião, delibera e resolve “enviar à Câmara Municipal de Araguari pedido de aprovação de Lei impondo horário para o comércio, nos dias úteis: abertura às 7 da manhã; encerramento das atividades às 9 da noite” (MAMERI, 1988, p. 95). Em 12 de fevereiro de 1916 o poder executivo local, na figura do Tenente-Coronel Adalardo Alberto Pereira Cunha, aprovava a Lei nº. 182, que rezava o seguinte:

Art. 1º - Os estabelecimentos comerciais de fazendas, ferragens, armarinhos, molhados e outros gêneros desta cidade, ficam obrigados a fecharem as portas dos referidos estabelecimentos às vinte e meia hora;

Art. 2º - Todos os empregados dos estabelecimentos comerciais serão obrigados a estarem nos estabelecimentos referidos às sete horas. (Ibid., 1988 p. 96)

Anos mais tarde, em Janeiro de 1927 o Projeto de Lei nº. 2 acirra ainda mais as divergências entre empregados e patrões do comércio. Seu artigo primeiro diz que “Nenhum estabelecimento comercial instalado dentro do perímetro da cidade, inclusive os de molhados e cereais, assim como os salões de barbeiro, poderá conservar suas portas abertas, nos dias úteis das 18 ½ horas em diante” (Ibid., p.

96). A disputa em torno da jornada de trabalho continua, ao passo que o desenvolvimento do comércio araguarino apresenta novas e modernas instalações. Lojas de artigos finos começaram a figurar no cenário local, entre elas citamos:

Casa Glória, Casa Annibal, Casa Morena, Casa Garoto, Agência Ford, A Continental, Casa da Sogra, A Mineira, Fábrica e Loja de Móveis Gomide, Casa Tem-Tem, Casas Pernambucanas, Riachuelo, Sociedade de Automóveis Abdala Khedy Ltda e outras.<sup>19</sup>

O aumento do número de lojas comerciais dos mais variados tipos eleva, provavelmente, também o número de empregados no comércio, fortalecendo a entidade de classe que representava seus interesses e que, na disputa com os comerciantes, havia conquistado algum progresso no que tange à redução da jornada de trabalho. Porém, a reação dos comerciantes contrários a Lei nº. 2 foi imediata.

Na sessão de 22 de Janeiro de 1927 [...] leu-se representação assinada por Eliseu dos Santos e mais 62 comerciantes da praça, manifestando-se contra esta lei do fechamento dos estabelecimentos comerciais às 18 horas e 30 minutos, por ser-lhes prejudicial (Ibid., p. 96).

Mesmo com a reação dos comerciantes, a lei foi sancionada e mantida, embora não fosse cumprida, como fica subentendido no pronunciamento do Presidente da Câmara Coronel Marciano Santos: “o que está aprovado, aprovado está. Mas, cada um pode agir como entender” (ibid., 96), ou seja, ficou como era antes: o tempo diário de trabalho dos empregados do comércio continuou sujeito à “boa vontade” de cada proprietário.

Neste caso, o conflito girou em torno do tempo de trabalho. O fato de a loja continuar com as portas abertas por um tempo maior leva o comerciante a acreditar que pode crescer suas vendas e a ganhar mais dinheiro explorando a *mais valia absoluta*. Porém, o trabalhador, ciente de sua exploração, não está disposto ao desgaste físico e mental de permanecer horas e horas a fio no trabalho enriquecendo o patrão. São maneiras distintas de viver o tempo. Conforme esclarece Thompson “aqueles que são contratados experienciam uma distinção entre o tempo do empregador e o seu ‘próprio’ tempo. E o empregador deve *usar* o

<sup>19</sup> Dossiê de Tombamento do Conjunto da Estrada de Ferro Goiás – Tombado pelo Decreto nº 010 de 10 de fevereiro de 1989 e reiterado pelo Decreto nº 013 de 03 de abril de 1998. Divisão de Patrimônio Histórico da Secretaria de Cultura Prefeitura Municipal de Araguaari

tempo de sua mão-de-obra e cuidar que não seja desperdiçado” (THOMPSON, 1998, p. 272). Assim, para o patrão, tempo é sinônimo de dinheiro. “O tempo é agora moeda: ninguém passa o tempo, e sim o gasta”. (Ibid., p. 272).

No episódio em questão, o que fica claro no desfecho é o atrelamento do Estado – agente executivo – às elites comerciais locais, em detrimento dos trabalhadores. Os antagonismos de classes começavam a se manifestar no ambiente urbano; uma nova arena de luta, de disputas de interesse, se configurava. Preocupados com a organização e a combatividade dos trabalhadores do comércio, os donos dos estabelecimentos trataram de criar sua entidade de classe para representar e defender seus interesses: surge assim a Associação Comercial e Industrial de Araguari – ACIA, no ano de 1935. Assim o urbano vai expressando as contradições da sociedade burguesa em formação.

As operações de crédito eram feitas entre os próprios comerciantes e particulares, isto porque inexistia estabelecimento bancário em Araguari no começo do século XX. Neste setor da economia, somente em 1919, Araguari começa a ser servida. “Somente em junho de 1919, é que foi inaugurada a primeira agência bancária da cidade, o Banco Hipotecário e Agrícola do Estado de Minas Gerais” (NAVES & RIOS, 1988, p. 144).

A prosperidade do comércio local foi seguida também pela atividade industrial. No começo do século XX começaram a surgir indústrias dos mais variados ramos, diversificando a economia da cidade e abrindo novos postos de trabalho. Além das primeiras fábricas de adobes e as olarias que concentravam-se na região rural do Fundão, no ambiente urbano aparecem fábricas: de bebidas (sucos) e alimentos (macarrão, bolacha, biscoito, laticínio e derivados de banha) de veículos de tração animal, fábrica de máquinas e equipamentos para indústrias como: frigoríficos, laticínios, laboratórios e matadouros; além de curtumes, charqueadas, cerâmicas, serrarias, marcenarias, fábrica de sabão e até uma fábrica de cortiça, material antes importado de Portugal e Espanha.

Os imigrantes estrangeiros tiveram participação importante no surgimento da atividade comercial e industrial em Araguari. Consta no recenseamento de 1920 que o número de estrangeiros vivendo em Araguari era da ordem de 803<sup>20</sup>, dentre estes destacam-se a presença de italianos, espanhóis, portugueses, holandeses, belgas e

---

<sup>20</sup> Atlas Chorográfico Municipal; Serviço de Est. Geral; Ed. Hartmann; Juiz de Fora; 1923, apud, Guimarães, 2004, p. 14.

alemães, que, juntos, somavam aproximadamente “140 homens e mulheres com suas famílias; também é considerável a vinda de libaneses e sírios que somam entre 100 a 120 homens e mulheres”.<sup>21</sup> Em menor quantidade verifica-se ainda: húngaros, suíços, austríacos, iugoslavos, turcos, japoneses. Alguns imigrantes vão trabalhar na ferrovia, pois já traziam certa experiência do trabalho na indústria de seus países, como o português Alaor Puga, que se tornou chefe das oficinas da EFG; outros se dedicaram às atividades do campo.

No meio urbano os imigrantes são os principais empreendedores comerciais e industriais. Entre eles, destacamos alguns, como Manoel da Cruz Póvoa, de origem portuguesa, que instalou em 1942, às margens da linha da Mogiana, um complexo de indústrias, reunindo: cerâmica, serraria e marcenaria, denominando-o o proprietário de Indústrias Serrador. Junto ao empreendimento, o proprietário construiu casas para seus empregados, formando uma vila operária, semente do que é hoje o Bairro Industrial. Na Rua Afonso Pena ergueu-se a Cerâmica Triângulo, que além de telhas e tijolos, fabricava manilhas e filtros de água. A família Nasciutti, provavelmente de origem japonesa, investiu na fabricação de carroças de tração animal desde 1898; em 1939, “os irmãos Luiz Nasciutti e João Nasciutti organizaram uma grande oficina mecânica, com fabrico de carroças e serviço de carpintaria, serrarias e outros” (NAVES & RIOS, 1988, p. 132).

O carroceiro foi mais uma personagem marcante no dia-dia da cidade de Araguari, realizava o traslado de pequenas cargas dentro da cidade. Também levava e trazia passageiros com suas bagagens entre as estações ferroviárias e destas para os hotéis, pensões e pousadas. É então a demanda por carroças para esta atividade que na verdade possibilitou o surgimento deste ramo industrial explorado pelos irmãos Nasciutti. Entre outras coisas, o “pão nosso de cada dia” era levado às casas das pessoas por meio das carroças, como mostra a figura 07.

---

<sup>21</sup> História da Migração na região do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba – Arquivo Público de Araguari-MG



FIGURA 07 – A presença do carroceiro no meio urbano, 1950.  
 FONTE: Arquivo Público Municipal de Araguari.

Em 1957, o mesmo Luiz Nasciutti fundou a “LUNAL” cuja especialidade era fabricar máquinas e equipamentos industriais para laticínios, frigoríficos e matadouros. Na história da industrialização de Araguari outro empreendimento importante foi a instalação de uma fábrica de refrigerante e cerveja em 1899, de propriedade do Sr. Aziz Daher, localizada à rua Estrela do Sul no centro da cidade, que fabricava também outras bebidas alcoólicas como: conhaque, quinado etc.. A fábrica foi desativada nos anos 1920, devido às crises provocadas durante a Primeira Grande Guerra. Pouco tempo depois, em 1928, o Sr. Aziz Daher, implantou uma fábrica de guaraná, denominada “Guaraná Santana”. Outra fábrica do mesmo gênero foi fundada em 1908 pelo Sr. Braz Câne, mas não vingou.

Em 1917, a Cervejaria Luiz Moretini & Filhos inaugurava uma casa de comércio e fábrica de cerveja e bebidas finas. Conforme Naves & Rios (1988) “Estas fábricas, produziam cervejas claras e escuras, sendo muito apreciadas, e faziam pontos freqüentes de reuniões dos araguarinos” (NAVES & RIOS, 1988, p. 133). Além das fábricas de bebidas, outra atividade industrial presente em Araguari eram os curtumes. A cidade “possuiu três curtumes, dos quais dois funcionaram só até 1924, sendo de propriedade de Limírio Salviano da Costa e de Augusto Nader,

respectivamente” (Ibid., p. 133). Em 1916, o paranaense Dante Galassi cria a primeira charqueada em Araguari; em 1918 juntamente com seu cunhado, Hugo Alessi, ampliam os negócios; o estabelecimento “chegou a abater 700 a 800 reses por ano” (ibid., p. 133), número expressivo para a época. Nos anos 1950 a empresa muda de nome, passando a chamar-se “Charqueada Hilda”.

Outra charqueada passou a funcionar em Araguari no ano de 1949, “Sociedade Industrial de Carnes Ltda.”, que abatia anualmente cerca de 15.000 reses. Produtos derivados do leite também eram fabricados. A “Laticínios Skaf Indústria e Comércio” era responsável pela fabricação de queijos e manteiga de leite; suas principais marcas eram: “Carneiro”, “Sabará”, “Primor” e “Paladar”. Conforme Naves & Rios (1988), “Foi uma das maiores produtoras de manteiga do Brasil Central. Os queijos eram tipo exportação” (NAVES & RIOS, 1988, p. 134). Em fevereiro de 1952 abria suas portas a fábrica de banha: “Indústria de Conservas e Gorduras Alteza Ltda.” de propriedade dos Srs. Antônio Boaventura Sobrinho e Irmãos Geovanetti; na década de 1940, às margens da linha férrea da EFG, inaugura-se uma fábrica de cortiça: “Indústria Brasileira de Cortiça” do Sr. José Alves Frazão. Esse material era muito utilizado como isolante e para tampas na indústria de refrigeração; era importado da Europa, mas a matéria-prima era facilmente encontrada nos Cerrados mineiros e goianos, casca de uma determinada espécie de árvore, a “gordinha”.

No ramo das indústrias alimentícias, em 1951 José Marques de Jesus foi instalada uma fábrica de macarrão nas proximidades dos trilhos da Mogiana, do mesmo dono e ao lado da fábrica de macarrão, instalou-se uma fábrica de bolachas e biscoitos denominada Fábrica de Bolachas e Biscoitos Trineiro. Várias cerealistas também se implantaram na cidade. A mais famosa: Vasconcelos & Cia. Ltda., fundada em 1951, beneficia o arroz e o feijão. Ainda nos anos 1950 fundou-se em Araguari a Fábrica de Balas “Dalila e Garoto”. Estas indústrias se localizavam de forma esparsa pelo espaço, havendo uma maior concentração junto à linha férrea.

O desenvolvimento comercial e industrial do município, com o aumento no número dos estabelecimentos, implicou sem dúvida, uma demanda energética, fato posto em debate na Câmara Municipal em agosto de 1908. Fracassado o primeiro plano de dotar a cidade de energia elétrica, em 1910 foi criada a empresa Força e Luz de Araguari, a cargo do Sr. Galileu Bonetto. Foi inaugurada a iluminação

pública, ainda que restrita às principais vias e logradouros públicos. No dizer de Naves & Rios (1988):

Três anos depois da inauguração da luz elétrica, ou seja, em 1913, chegou à cidade o Sr. Agostinho Prada, o qual adquiriu todo o acervo do serviço de produção e distribuição de energia elétrica. Assumiu a empresa conservando a razão social. Porém, em 1916, ele fundou a Companhia Prada de Eletricidade, ficando a família Prada majoritária, com 70% do capital da empresa. (NAVES & RIOS, 1988, p. 191).

O processo de urbanização e o conseqüente aumento do consumo de energia impõe a necessidade de aumentar-se a produção de energia elétrica. Dessa forma, tem início a construção em 1923 da Usina do Piçarrão, aproveitando-se o potencial hídrico e a declividade do terreno; explorou-se uma cachoeira de 51 metros de queda d'água, onde foram instalados dois geradores de 500 KV cada um, para a produção de energia; que foi produzida com sobra, inclusive para abastecer parte do consumo na cidade de Uberlândia. Os serviços de construção da Usina de Piçarrão foram concluídos em 1925. Porém, em 1948 é o inverso que ocorre, conforme nos esclarece Naves & Rios (1988):

[...] com a instalação da Usina dos Martins, no rio Uberabinha, foi instalada uma linha de transmissão, capacidade de 37.0 KV, para completar o abastecimento de Araguari, para a qual, devido ao seu grande desenvolvimento, a usina de Piçarrão já era insuficiente. (NAVES & RIOS, 1988, p. 192).

No que tange à prestação de serviços públicos básicos como saúde e educação,

[...] As primeiras iniciativas de fornecer esses benefícios partiram da iniciativa popular. Apenas em 1918, foi instalado o primeiro hospital, a Santa Casa de Misericórdia. Durante os anos que seguiram outros hospitais e clínicas foram edificadas. No entanto, medidas de infraestrutura sanitária, serviço de água e esgoto, apenas foram implantadas em 1946.<sup>22</sup>

---

<sup>22</sup> Dossiê de Tombamento do Conjunto da Estrada de Ferro Goiás – Tombado pelo Decreto nº 010 de 10 de fevereiro de 1989 e reiterado pelo Decreto nº 013 de 03 de abril de 1998. Divisão de Patrimônio Histórico da Secretaria de Cultura Prefeitura Municipal de Araguari

Araguari, como grande parte do Brasil, não oferecia educação pública até o início do século XX. O ensino ficava sob a responsabilidade de professores que ministravam aulas em sua própria casa. A pressão exercida pelo crescimento da população cria a necessidade do ensino público. “[...] O crescente aumento populacional, ocorrido principalmente devido a implantação das ferrovias, tornou-se necessário a instalação de escolas que suprisse a demanda”<sup>23</sup>. O governo estadual toma providências e trata de criar escolas em vários municípios de Minas Gerais, em Araguari o governo criou o Grupo Escolar de Araguay [...] “primeira escola estadual, autorizada pelo Decreto nº 2297, de 17 de novembro de 1908, tendo suas atividades iniciadas em 17 de abril de 1909”. (NAVES & RIOS, 1988, p. 102). Após aquisição de prédio próprio na Avenida Tiradentes esta escola é reinaugurada em 1927 passando a se chamar “Grupo Escolar Raul Soares”, homenageando um ex-governador do estado de Minas Gerais.

Ao mesmo tempo em que se desenvolvia o ensino público, as instituições educacionais privadas de cunho religioso ampliavam o perfil do ensino na cidade. Sob os preceitos da religião cristã surge o Colégio Sagrado Coração de Jesus e o Colégio Regina Pacis. “O primeiro foi inaugurado em 1919, objetivando educar as moças dentro dos padrões morais, religiosos e intelectuais da época”.<sup>24</sup> O Colégio Sagrado Coração de Jesus [...] “funcionava como internato, semi-internato e externato. Tinha por ano mais ou menos 1.000 alunas ao todo e internas aproximadamente 300 alunas”.<sup>25</sup> Enquanto que o Colégio Regina Pacis:

[...] instalado oficialmente no dia 18 de maio de 1926, pelos padres holandeses da Congregação dos Sagrados Corações de Jesus e Maria que embasados na existência do Colégio de Irmãs, objetivaram fundar um estabelecimento similar destinado a rapazes. No ano de 1928, o Colégio passou a funcionar em sede própria, situada à Av. Minas Gerais, tornando-se no decorrer dos anos um conceituado estabelecimento que congregava um elevado número de alunos da cidade e de toda região. [...] o valor patrimonial legado à comunidade dos imóveis que serviram aos colégios, as edificações construídas representam um valioso patrimônio, compondo a paisagem urbana e simbolizando o retrato educacional de uma época gloriosa.<sup>26</sup>

<sup>23</sup> Idem.

<sup>24</sup> idem

<sup>25</sup> Depoimento da Irmã Giovanni ao Arquivo Público em janeiro de 1998.

<sup>26</sup> Dossiê de Tombamento do Conjunto da Estrada de Ferro Goiás – Tombado pelo Decreto nº 010 de 10 de fevereiro de 1989 e reiterado pelo Decreto nº 013 de 03 de abril de 1998. Divisão de Patrimônio Histórico da Secretaria de Cultura Prefeitura Municipal de Araguari

Toda essa transformação da cidade, que se deu a partir da presença das companhias ferroviárias, implicava necessariamente na instituição desse novo urbano, em que novas regras e normas são instituídas no seio social. Além da já mencionada legislação que proibia a criação de animais na zona urbana, outro dispositivo legal passou a reger a vida no município.

A lei nº 2 de 28 de novembro de 1913 que estabelece o Estatuto da Câmara Municipal desta cidade e que em seu artigo 20 § 4 estabelece o seguinte: Dar tiros dentro das povoações, quer na cidade quer nos distritos, multa de 20\$ sendo de dia e sendo a noite 30\$ de multa e 15 dias de prisão. Outrossim, é expressamente proibido, nesta cidade de povoações do município vozeirias, gritos, insultos a qualquer pessoa, sendo de dia, multa de 15\$ e sendo a noite 30\$ de multa e 10 dias de prisão (§ 8 do artigo da mesma lei). Ainda mais. Ninguém poderá laçar, domar animais, correr à galope ou disparada pelas ruas das povoações do município, assim como conduzir gado bravo para o matadouro ou qualquer lugar que passe pelas ruas da cidade ou povoação do município. (art. 211 § 2 da mesma lei)<sup>27</sup>.

Da forma como está construído o discurso nesta citação, parece que eram comuns na cidade os tiroteios e outras práticas hostis. As medidas tomadas pelo agente executivo para dirimir estas práticas certamente provocavam conflitos entre os velhos hábitos e as novas regras do convívio social. Uma outra forma de relação com a cidade vem se impondo, chocando-se com o costume adquirido das pessoas. Estas mutações na forma-conteúdo do espaço urbano implicam que novas relações sociais se façam presentes, ainda mais no que tange ao cotidiano das pessoas que vivenciam esse processo.

A energia elétrica, o telefone e o cinema alteram hábitos do dia-dia, criam o burburinho da vida noturna, o simples sair de casa à noite, o passeio pelas ruas, praças e bares, lugares de encontro, de começo de namoros e de fim deles também, enfim, espaços de sociabilidade. A magia do cinema difunde as mensagens e discursos da ordem distante, disseminando a moda, a cultura, os hábitos dos grandes centros da cultura ocidental; o telefone, veículo moderno de comunicação, facilita o intercâmbio de pessoas e coisas, facilita os negócios.

---

<sup>27</sup> Fonte mimeografada, Dr. Calil Porto. Vol. 1, p. 53. Não possui ano.

O conteúdo e a forma espacial sofrem um intenso processo de mudança, o que acarreta, concomitantemente, mudança na maneira pela qual a sociedade percebe e vivencia o tempo, que parece passar mais rápido, ser mais fugaz e efêmero, é o novo tempo do relógio industrial.

Pode-se perceber, então, como transformações na estrutura político-econômica da sociedade representam alterações significativas na maneira pela qual homens e mulheres vivem e se relacionam entre si, bem como a sociedade inteira se relaciona com seu espaço, produto seu, mas também condição e meio para sua realização enquanto sociedade. Assim esclarece Lefebvre “não há reprodução das relações sociais sem uma certa produção de relações; não há aqui um processo puramente repetitivo”. (LEFEBVRE, 1973, p. 11). Pois, é no espaço, como componente histórico-social, que a reprodução das relações de produção acontece, engendrando outras novas, porém, preservando a sua essência. Tudo muda para que tudo permaneça. É a própria contradição do capitalismo que se instala no espaço geográfico.

Percebe-se desde o surgimento das duas companhias de estradas de ferro em Araguari seu profundo envolvimento com o poder público municipal (inicialmente Câmara de Vereadores), orientando e definindo o traçado urbanístico da cidade, demarcando praças, ruas e avenidas. Este papel foi assumido, posteriormente pelo próprio engenheiro da Companhia Mogiana, o senhor Achilles Widulick, autor da primeira planta que projetou a delimitação urbana, aprovada pela Lei n° 11 e três anos depois, em 1898, ratificada pela Lei n° 50 da Câmara Municipal. Assim, elaboravam-se os primeiros contornos da **cidade-ferroviária**, sacramentados através da aliança entre município e ferrovia.

Fato semelhante ocorreu na cidade goiana de Pires do Rio, também servida pela Estrada de Ferro Goiás. É um integrante desta ferrovia, o senhor Álvaro Pacca, o responsável pela planta da cidade, o qual atribuiu ao prédio da estação o referencial para a elaboração da planta, conforme Ferreira (1999),

Esse plano, de autoria do engenheiro da ferrovia, Álvaro Pacca, tinha a malha viária composta de vias circundantes e convergentes, referenciadas no edifício da Estação Ferroviária. Entende-se por esse desenho uma intenção de traçar vias convergentes para um ponto central: uma praça, um largo, um local de encontro, um clímax. (FERREIRA, 1999, p. 181)

Em Araguari, o senhor Widulick traçou vias longas e largas ligando o prédio da estação da Mogiana ao centro da cidade e, com a construção da estação da Goiás próxima e no mesmo alinhamento da estação da Mogiana, a expansão da mancha urbana converge na direção desses edifícios e nas adjacências de seus trilhos. As ferrovias, vistas como sinônimo de “progresso” da cidade são responsáveis por introduzir elementos novos na vida social, e agem na complexificação da vida cotidiana da população local e na formação da sociedade urbana nos moldes dos hábitos capitalistas de viver. [...] “Araguari acabava por servir de entroncamento não somente de trilhos, mas também de costumes, hábitos e raças, influenciando assim a forma de se vestir, de comer e de agir.” (MOREIRA, 2006, p. 28).

A ferrovia organiza espacialmente a cidade, seja de forma racional-intencional agindo na própria confecção da planta da cidade, seja influenciando espontaneamente, atraindo para as adjacências de seus trilhos, nas redondezas do pátio da estação, novos edifícios, casas comerciais, residenciais e de prestação de serviços, uma gama de vendedores ambulantes que perambulavam em torno dos prédios das estações etc. É assim que, a partir da presença das estradas de ferro, ocorre a montagem do espaço urbano de Araguari.

## **CAPÍTULO II**

### **DA ORDEM DO MUNDO À ORDEM DO LUGAR: A FERROVIA CHEGA A ARAGUARI**

#### **II.1 – Surgimento e Expansão das Ferrovias**

A Revolução Industrial inglesa do final do século XVIII e, sobretudo, em sua segunda fase – meados século XIX – é marcada pela crise do industrialismo têxtil e fundamentada no aparecimento de novas indústrias: as de bens de capital, principalmente o carvão, o ferro e o aço e marca o aparecimento das ferrovias. Erick Hobsbawn caracteriza essa época (1840-1895) como a “Era da Construção Ferroviária”.

Originada da criação da primeira locomotiva por George Stephenson em 1814, já em 1825 inaugura-se entre Darlington e Stockton na Inglaterra a primeira estrada de ferro. A partir daí as ferrovias vão se alastrar para vários países: Estados Unidos, 1827; França 1828; Alemanha e Bélgica, 1835 e Rússia, 1837. Trinta e cinco anos passados da inauguração dessa primeira linha, o mundo já contava com cerca de 100 mil Km de vias férreas em exploração em 37 países. Intensificava a industrialização na Europa e no mundo de forma geral, tendo a Inglaterra como a “grande oficina mecânica do mundo”, expressão consagrada para designar a importância britânica na economia mundial e sua influência nos rumos de muitos países mundo afora, em especial o Brasil. Segundo Hobsbawn,

Em nenhuma outra época, anterior ou posterior, a taxa de crescimento das exportações britânicas aumentou tanto como entre 1840 e 1860, sendo muito maior do que a verificada no período pioneiro do algodão, 1770-1800. (HOBSBAWN, 1978, p. 101).

Este aumento extraordinário deveu-se à revolução causada nos meios de transportes – ferrovias e navegação a vapor – que impulsionou a abertura de novos mercados para produtos ingleses, além de promover a difusão das inovações tecnológicas.

Outro aspecto enfatizado pelo autor para as causas do crescimento econômico inglês foi a sua capacidade de acumular capital e os investimentos lucrativos em outros países, como na Índia, por exemplo: “foi a pressão das cada vez mais vastas acumulações de capital para investimento lucrativo, ilustrado à perfeição pela construção das estradas de ferro”. (Ibid., p. 102). O crescimento da demanda, fruto da abertura de novos mercados, e a enorme acumulação de capital nas mãos da burguesia inglesa proporcionariam, segundo Hobsbawn, “alicerces mais firmes para o crescimento econômico” (ibid., p. 101). Grande parte desse capital acumulado deságua na construção de estradas de ferro, transformando “uma valiosa inovação nos transportes num importante programa nacional de investimentos” (ibid., p. 105). Daí El-Kareh enfatizar que “a revolução ferroviária foi mais que uma revolução técnica dos transportes foi também uma revolução econômica”. (EL-KAREH, 1980, p. 15).

Transformações radicais alcançavam e afetavam a vida de todos os cidadãos e imprimiam novo ritmo ao cotidiano, criando a rotina do horário do trem. Tais mudanças demonstravam as possibilidades do progresso e da técnica. As estradas de ferro pareciam estar muito além do seu tempo, como pode ser observado neste trecho:

As estradas de ferro pareciam estar várias gerações à frente do resto da economia, e na verdade estrada de ferro tornou-se sinônimo de ultramodernidade na década de 1840, como o atômico seria depois de II Guerra Mundial. O simples tamanho e escala das estradas de ferro tonteava a imaginação e apequenava as mais colossais obras públicas do passado. (HOBSBAWN, 1978, p.102-103).

Em outra passagem Hobsbawn ilustra de maneira quase lúdica o advento da ferrovia.

A estrada de ferro arrasta sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um

conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalidecerem de provincianismo; era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia. (Ibid. p. 61)

Os prédios das estações ferroviárias européias e até brasileiras (Estação da Luz em São Paulo) são obras espetaculares, de uma beleza arquitetônica impressionante, símbolos reais de um tempo que chega e tornam-se verdadeiros monumentos da engenharia e da arquitetura. Consideradas por Hobsbawn como as “catedrais” do século XIX, eram não simplesmente lugar de passagem, de ir e vir, tornaram-se pontos de encontros, locais de sociabilidade, de realização de negócios, portal do “novo”, pois era por ali que chegavam as notícias e as novidades do mundo da mercadoria etc.

Este novo modal de transporte se convertia cada vez mais em:

[...] um novo meio de mobilizar a acumulação de capital de todos os tipos pra fins industriais, e, acima de tudo, uma nova e vasta fonte de emprego que representou ademais, um duradouro estímulo às atividades nacionais de bens de capital. (HOBSEBAWN, 1978, p. 105)

Essa pesada infra-estrutura, resultado de muito trabalho, será, a partir de então, condição geral de produção para a realização de capitais setorializados, suporte essencial para a realização da mais-valia de vários setores do capital. Tendo cumprido papel decisivo na solução da crise do industrialismo têxtil, é, em fins do século XIX e início do século XX, suporte à forte concentração e centralização de capital. Esse período Lênin denominará de Imperialismo.

A “mania ferroviária” se espalha pelo mundo, constrói-se ferrovia até no meio da Floresta Amazônica, claro que, com capital, materiais e equipamentos britânicos. Hobsbawn, explica que:

[...] essa extraordinária expansão foi reflexo de dois processos paralelos, a industrialização nos países “adiantados” e a abertura econômica das áreas subdesenvolvidas que transformaram o mundo nesses decênios vitorianos, fazendo com que a Alemanha e os Estados Unidos logo se tornassem economias industriais comparáveis à britânica, abrindo áreas como as pradarias norte-americanas, os pampas sul-americanos e as estepes do sul da Rússia para a agricultura, quebrando com esquadras a objeção da China e do Japão ao comércio exterior e lançando os alicerces de

economias tropicais e subtropicais baseadas na exportação dos produtos minerais e lavouras. (ibid., p. 107)

É com o advento das estradas de ferro que a Grã-Bretanha realmente entra num período de industrialização plena, conforme demonstra o autor:

[...] até a era das estradas de ferro, o capitalismo não lhes oferecia sequer a sua própria permanência. Podia desmoronar. Era um fenômeno novo demais para impor sua permanência pela simples duração, pois, como vimos, afora algumas áreas pioneiras, mesmo no setor têxtil o advento do industrialismo só se consumou após as guerras napoleônicas. (ibid., p. 113).

O capitalismo, agora, organiza-se e se alicerça em bases plenamente industriais, o que consolida realmente novas relações sociais de produção com base na figura do industrial capitalista e na do operário fabril, formalmente iguais, para que o intercâmbio possa se efetuar.

## **II.2 – A Geografia das Estradas de Ferro do Brasil**

Desde o começo, com a exploração colonial portuguesa no Brasil, o país se insere na divisão internacional do trabalho, como exportador de produtos primários: a madeira, o pau-brasil, depois passa para a cana-de-açúcar do Nordeste brasileiro, o ouro das minas de Goiás, Minas Gerais, Bahia, Mato Grosso etc., a borracha amazônica e, principalmente, o café brasileiro que começa a ganhar importância comercial no final do século XVIII, como demonstra Furtado:

O café, se bem que fora introduzido no Brasil desde começos do século XVIII e se cultivasse por todas as partes para fins de consumo local, assume importância comercial no fim desse século, quando ocorre a desorganização do grande produtor que era a colônia francesa do Haiti. (FURTADO, 1989, p. 113).

Ainda conforme Furtado:

No primeiro decênio da independência [1832] o café já contribuía com 18 por cento do valor das exportações do Brasil, colocando-se

em terceiro lugar depois do açúcar e do algodão. E nos dois decênios seguintes já passa para primeiro lugar, representando mais de quarenta por cento do valor das exportações. Conforme já observado, todo aumento que se constata no valor das exportações brasileiras, no correr da primeira metade do século passado, deve-se estritamente a contribuição do café. (ibid., p. 113)

Produto principal da balança comercial brasileira, o café traz à tona uma nova força social, os chamados “barões do café”, cuja riqueza, construída pelos braços dos escravos e/ou colonos e realizada no comércio internacional, contribuiu exponencialmente para o subsequente processo de industrialização no Brasil. As indústrias tem seu primeiro surto na segunda metade do Século XIX e, conforme Moreira, “são ainda de bens de consumo e por isso encontram-se instaladas em praticamente todas as regiões” (MOREIRA, 2005, p. 17), ou seja, o início do processo de industrialização no Brasil é descentralizado, as indústrias encontram-se dispersas Brasil afora. Somente no momento posterior, com a segunda divisão territorial do trabalho, São Paulo e Rio de Janeiro passam a concentrar fortemente as indústrias, assumindo o comando da acumulação de capital na Região Sudeste.

Assim, ao analisar a construção das ferrovias no Brasil é preciso considerar as exigências da economia agro-exportadora, alinhavadas à necessidade de exportação do capital inglês, via ferro, aço e crédito, propriamente dito. Como observa El-Kareh, “para o fazendeiro, o ‘lavrador’ como era chamado, a estrada de ferro era uma dessas esperanças milagrosas” (EL-KAREH, 1980, p. 56) de sobrevivência, pois, tratava-se de relacionar a economia escravista do café, voltada para a exportação, com os ditames do capitalismo no quadro das relações internacionais, qual seja, a expansão capitalista mundial e a subordinação da economia brasileira a seus interesses. Conforme o autor,

Se para a nação o trem era o símbolo do progresso, para ele [o fazendeiro] representava a salvação. A revolução ferroviária significava muito mais do que o aumento da capacidade de transporte e velocidade; dela dependia sua sobrevivência como senhor de escravos, como classe. A ferrovia lhe permitia concentrar toda sua “energia negra” na plantação, seu último reduto. A ideologia do progresso, simbolizada pelo trem, era a última cartada da classe escravocrata em sua luta obstinada por sobreviver. (ibid., p. 56-57).

Então a construção de ferrovias no Brasil pode ser compreendida tanto pela necessidade de expansão do capital estrangeiro, sobretudo europeu e americano, como também pelos interesses dos mandatários da política nacional.

Não é o caso, aqui, de descrever a história da construção das estradas de ferro no Brasil, nem de fazer um balanço historiográfico sobre o tema<sup>28</sup>; porém, faz-se necessário observar o contexto histórico-geográfico da construção desse modal de transportes no Brasil, bem como sua evolução, a fim de perceber como a ferrovia aparece em Araguari, o que nos interessa mais de perto. Até o advento das ferrovias, os produtos e as mercadorias destinados à exportação chegavam aos portos nos lombos das tropas de mulas e burros, cuja utilização diminuía na medida em que expandia aquele novo meio de transporte na região produtora. Vê-se assim que as ferrovias passam a cumprir importante papel na agilização da economia agro-exportadora que mantinha relações mais intensas com o mercado externo do que com as economias regionais.

Foram construídas ferrovias nos mais variados rincões do Brasil, até no meio da Floresta, embora as pesquisas e estudos sobre o tema relacionem com mais vigor as estradas de ferro que foram construídas em função da cultura do café, como nos mostra Matos “parece fora de dúvida que nossa ferrovia surgiu e se desenvolveu ‘à cata’ do café, isto é, a estrada de ferro seguiu de perto o caminho feito pelo cafezal”. (MATOS, 1974, p. 14). Mas, esta não foi razão exclusiva, conforme Calvo, “Se a ferrovia, portanto, emergiu como empreendimento dos cafeicultores paulistas, interessados no escoamento das suas safras, certamente, esse não foi o único significado de sua expansão” (CALVO, 1994, p. 41-42). A borracha na Amazônia e o cacau na Bahia também proporcionaram a construção de linhas férreas nestas localidades. Havia, além desses aspectos, toda uma demanda por gêneros alimentícios como a carne, o sal e o arroz produzidos em regiões distantes do litoral como é o caso de Goiás e o Triângulo Mineiro. A própria Estrada de Ferro Goiás não se desenvolveu como ferrovia do café mesmo tendo sido construída nesse contexto.

Para além dessa questão, as ferrovias foram pioneiras na formação de hábitos de trabalho tipicamente capitalista no Brasil. “As ferrovias foram ‘escolas’ na formação de hábitos de trabalho, melhor dizendo, de uma concepção capitalista de

---

<sup>28</sup> Sobre isso, ver a tese de doutoramento em história da professora Dilma Andrade de Paula. “Fim de Linha: A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974.” Universidade Federal Fluminense, 2000.

trabalho” (Costa<sup>29</sup>, apud Segnini, 1982, p. 15). O trabalho nelas/delas impunha aos trabalhadores pesada disciplina a fim de realizarem o trabalho de longa jornada, com horários fixos, manuseio de equipamentos e máquinas pesadas, operacionalização de sinais, criando assim, um novo ritmo de trabalho. A própria legislação proibia a utilização de trabalho escravo na construção de estradas de ferro, resguardando os braços dos negros à cultura do café. Conforme Calvo, “A experiência desse trabalho impõe mudanças significativas aos trabalhadores, no que diz respeito ao próprio modo de trabalhar e viver”. (CALVO, 1994, p. 43).

É consenso indicar o surgimento da Estrada de Ferro no Brasil a partir do Decreto nº 101 de 31 de outubro de 1835 baixado pelo então Regente Antônio Diogo Feijó, que criava as condições legais e autorizava a concessão do privilégio exclusivo por quarenta anos à companhia que construísse o ramal ferroviário que ligaria a Praia da Estrela, fundo da Baía de Guanabara, e a localidade de Frago, próxima à raiz da Serra de Petrópolis. Esta empreitada foi concretizada por Irineu Evangelista de Souza (1813-1889), o Barão de Mauá, que, ressalta-se não recebeu nenhuma garantia de receber juros do Governo Imperial. Em 26 de junho de 1852 é promulgada a Lei nº 641 que, conforme Matos (1974, p. 50), “marca o início da segunda fase da história ferroviária do Brasil”, com a concessão de favores – diríamos – mais animadores e vultosos ao capital investido, como o *privilégio de zona* de trinta quilômetros para cada lado da linha, e a *garantia de juros* de 5% sobre o capital investido. Estas duas inovações da nova legislação diferem sobremaneira das leis anteriores e marcam o encerramento do período de tentativas e ensaios para efetivamente iniciarem-se as construções de linhas férreas em território nacional.

É nesse sentido que Matos (1974) considera a Lei nº 641 como marco inicial da segunda fase de construção das ferrovias brasileiras.

Em 30 de abril de 1854, é inaugurada a primeira ferrovia do Brasil, a Estrada de Ferro Barão de Mauá. O nome é homenagem a Mauá por ter conseguido reunir capital suficiente para fundar a primeira companhia de estradas de ferro do Brasil. Os 14,5 quilômetros de trilhos, que mais tarde alcançaram 16,1 kms, chegando ao pé da Serra da Estrela em Petrópolis, tiveram a Baronesa como a primeira locomotiva a circular no Brasil. Nos anos seguintes segue em ritmo razoável a

---

<sup>29</sup> COSTA, Vilma Peres. *Ferrovia e trabalho assalariado em São Paulo*. Campinas, 1976, p. 94. Dissertação de Mestrado em Sociologia, apresentada ao Departamento de Ciências Sociais do Instituto de Filosofia e Ciências.

construção da rede ferroviária brasileira, que virá a tornar-se o principal meio de transporte de pessoas e mercadorias e impulsionará a ocupação de novas fronteiras.

Está inaugurada, então, a era da construção das estradas de ferro brasileiras. Após a Estrada de Ferro Mauá, as inaugurações seguem num ritmo pouco apressado.

A Estrada de Ferro Recife-São Francisco foi inaugurada no dia 8 de fevereiro de 1858, quando correu o primeiro trem até à Vila do Cabo, em Pernambuco. Esta ferrovia, apesar de não ter atingido a sua finalidade – o Rio São Francisco –, ajudou a criar cidades e a desenvolvê-las por onde passava.

A Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II foi inaugurada em 29 de março de 1858, com trecho inicial de 47,21 km, da Estação da Corte a Queimados, no Rio de Janeiro. Esta ferrovia se constituiu em uma das mais importantes obras da engenharia ferroviária do país, devido à ultrapassagem dos 412 metros de altura da Serra do Mar, com a realização de colossais cortes, aterros e perfurações de túneis, entre os quais o Túnel Grande, com 2.236 m de extensão, na época, o maior do Brasil, aberto em 1864.

A Estrada de Ferro D. Pedro II transformou-se, mais tarde (1889), na Estrada de Ferro Central do Brasil. Em 08 de julho de 1877 uniu seus trilhos aos da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, inaugurada em 16 de fevereiro de 1867, estabelecendo a conexão entre as duas mais importantes cidades do país: Rio de Janeiro e São Paulo, eixo principal do desenvolvimento brasileiro até hoje.

No caso das ferrovias paulistas, entre decretos e leis,

[...] concedeu-se pelo Decreto 1759 de 26 de abril de 1856, ao marquês de Monte Alegre, a Pimenta Bueno e a Mauá, o privilégio pelo prazo de noventa anos para a construção, uso e gozo de uma estrada de ferro que, partindo de Santos, se aproximasse de São Paulo e se dirigisse a Jundiaí. (ibid., p. 56).

Desde seu nascedouro vê-se a forte presença do Estado Imperial brasileiro, tanto do ponto de vista do marco jurídico, quanto do econômico, especialmente no que concerne à sua relação com a elite agrária cafeeira e com o capital inglês, evidente nos extraordinários privilégios oferecidos aos concessionários responsáveis pela construção de ferrovias no Brasil.

A Santos-Jundiaí é exemplar nesse aspecto, como pode ser observado na citação abaixo:

Privilégio de zona de cinco léguas para cada lado da estrada, isenção de direitos de importação para os materiais, direito de desapropriação dos terrenos necessários à construção da estrada, de exploração das minas que encontrasse na linha de seu privilégio, de obter terras devolutas nos termos mais favoráveis permitidos pela lei e, ainda, o juro de 7% (cinco pagáveis pelo Império e dois pela Província) sobre o capital que fosse gasto na construção da estrada até o máximo de dois milhões de esterlinos. (ibid., p. 56-57).

Quatro anos depois do dito decreto, teve início a construção da estrada, “a Saldanha Marinho<sup>30</sup> vai caber, mesmo, incentivar o prolongamento além de Jundiaí, com a fundação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro” (Ibid. p. 58).

Tantos privilégios foram também concedidos a Companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II, o que fica claro a partir da seguinte citação:

[...] A companhia teria o direito de desapropriar, na forma da lei, os terrenos que fossem necessários ao leito da estrada, estações, armazéns e demais obras adjacentes; e o governo lhe concederia gratuitamente, para o mesmo fim, os terrenos devolutos e nacionais, feitas as indenizações que fossem de direito, incluindo o uso das madeiras e outros materiais aí existentes. Ainda para facilitar o empreendimento, o governo ficava autorizado a conceder isenção de direitos de importação aos trilhos, máquinas, instrumentos e quaisquer outros objetos destinados à companhia[...]<sup>31</sup> o governo ficava autorizado a garantir-lhe juros de até 5% do capital empregado na construção da estrada [...].<sup>32</sup>

Assim, as ferrovias, em meados do século XIX e início do século XX, eram vistas em todo o mundo, como a alavanca rumo à vida moderna, ao desenvolvimento e ao progresso. Sua simples presença sinalizava isso, e em todo lugar enchiam de entusiasmo os donos do poder.

Durante la segunda mitad del siglo XIX el ferrocarril despertó um gran entusiasmo en los grupos economicamente dominantes, entre

<sup>30</sup> Presidente da Província de São Paulo.

<sup>31</sup> Decreto nº. 641 de 26 de junho de 1852. In: Estrada de Ferro D. Pedro II – Sua organização..., Art. 1º, p. 2 apud, EL- KAREH p. 35

<sup>32</sup> ibid., p. 36

los políticos y em la población en geral. Tanto em países europeos como americanos. (CAPEL, 2007, p. 18).

No Brasil não foi diferente. Vislumbravam as esperanças de que um meio de transporte por si só fosse capaz de promover as transformações econômicas e sociais esperadas. Romper o “atraso” e inserir o país nos trilhos do mundo “moderno” era o discurso propalado por uma parcela da elite brasileira. A própria ideologia do atraso e do progresso servia para justificar as investidas dos empresários capitalistas, sejam estrangeiros ou brasileiros subvencionados pelo Estado. Observa-se então, que “en todos os países fue my grande el entusiasmo de las elites comerciales por el ferrocarril como factor de desarrollo y solución a los problemas existentes” (ibid., p. 19). Conforme ocorrido noutros países, a ideologia obsessiva pelos caminhos de ferro como agentes promotores do “progresso” permitiria romper o “isolamento” econômico e promoveria a integração espacial do território brasileiro. Conforme Capel:

De forma general, pude afirmarse que, tanto em Espana como em otros países, el ferrocarril tuvo efectos significativos para dar unidad a las naciones que se configuraron en el siglo XIX, y a los intereses de las diversas oligarquias. De Brasil no es exagerado afirmar que la nacion brasileinã há sido integrada y modelada por los ferrocarril, los cuales, a su vez, fueron construídos em funcion de las necesidades de exportación (ibid., p. 20).

Ao observar a evolução do sistema ferroviário brasileiro no seu primeiro centenário (conforme figura 08) com aproximadamente 37.000 quilômetros atingidos em 1950, permite perceber de forma geral, muito mais a intenção de responder ao imediatismo econômico dos grupos e classes a ele ligados, do que uma perspectiva planejada de integração nacional – mesmo que esta existisse – pois, as ferrovias brasileiras até então, não conformavam uma unidade, ou seja, uma rede ferroviária nacional. O plano viário de 1934 (*Plano Geral de Viação Nacional*) buscava justamente esse objetivo, com a uniformização da bitola. Vejamos:

[...] aprovado pelo decreto nº. 24.497 de 29 de junho de 1934, as construções de linhas férreas passaram a ter principalmente como objetivo as chamadas ‘ligações ferroviárias’, isto é, realizar a articulação das várias estradas, de forma a constituírem de fato a grande rede ferroviária nacional. (SILVA, 1954, p. 08)

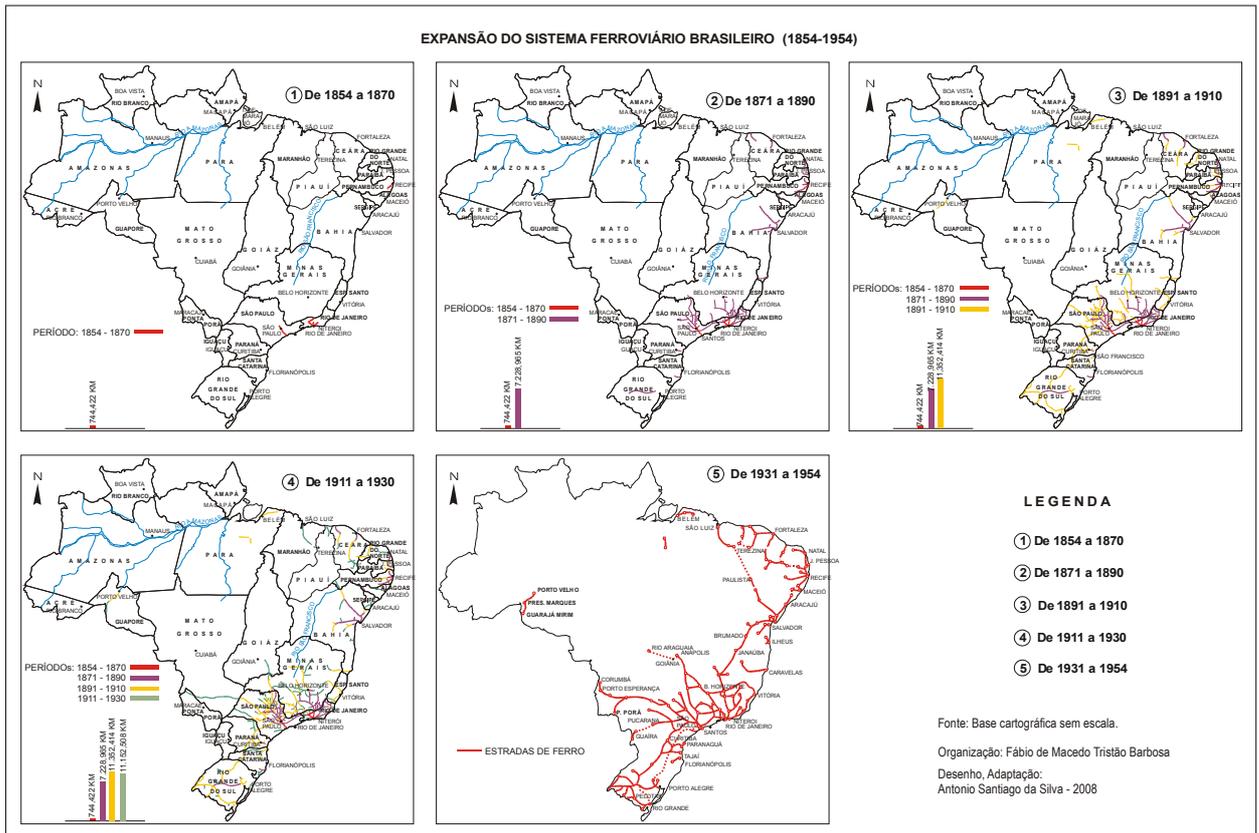


FIGURA 08 – Expansão do sistema ferroviário brasileiro (1854-1954).

FONTE: SILVA, Moacir M. F. Geografia das estradas de ferro brasileiras em seu primeiro centenário (1854-1954). In: I Centenário das ferrovias brasileiras. (Diversos Autores) IBGE, Conselho Nacional de Geografia, Serviço gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Rio de Janeiro, 1954.

Os mapas mostram a forte concentração da malha ferroviária no litoral ou próximo a ele – na zona produtora de café – e a presença irrelevante desse meio de transporte numa vasta área do território nacional (centro-norte do país). Indicam muito bem sua trajetória no sentido litoral-interior, com o intuito de ligar as regiões produtoras aos portos, quando novas localidades vão sendo articuladas ao litoral. Denotam até 1930 uma economia voltada prioritariamente ao mercado externo, no qual o Brasil se insere como produtor de alimentos e de matérias primas.

Araguari se insere nesse como catalisador de uma economia regional, via articulação da Cia. Mogiana à Estrada de Ferro Goiás.

O período de maior crescimento da extensão da malha ferroviária brasileira é o que vai de 1911 a 1930 são 11.152 km. Prolongam-se os trilhos para diversos estados da federação: Maranhão, Piauí, Goiás, Mato Grosso, Pernambuco e Bahia; não obstante, é o momento do auge do café, e também do seu declínio.

O período compreendido entre 1931 e 1954 é o período em que se verifica o menor crescimento na implantação das linhas férreas em território brasileiro. São apenas 4.539 Km, fato explicado pela reorientação econômica e pelo realinhamento político do Estado a partir de 1930. Conforme esclarece Paula,

É inquestionável que a mudança de eixo de uma economia voltada para a exportação de produtos primários para outra baseada em substituição de importações, trouxe consigo também a queda do principal meio de transporte que garantia o modelo anterior (ferrovia), abrindo caminho para o desenvolvimento de outro padrão (rodoviário-automobilístico). (PAULA, 2000, p. 39).

A autora é enfática quanto ao padecimento das estradas de ferro – sobretudo as do Sudeste – em virtude das mudanças no padrão de acumulação no pós-1930 que privilegia o asfalto, o caminhão e o carro em detrimento do trem. Todavia, Paula ressalva que, mesmo originadas para responder às necessidades da economia agrário-exportadora, esta não foi exclusivamente a razão de sua expansão, as ferrovias permitiram certa interconexão interna na movimentação de pessoas e mercadorias, mesmo que de forma precária.

Concluimos então que a implantação das estradas de ferro no Brasil é o resultado da própria expansão do capital ferroviário mundo afora, concatenado com as transformações da formação sócio-espacial brasileira. É a necessidade de dinamizar, acelerar a exportação da produção nacional que leva à gradativa

substituição do lombo dos burros pelos trilhos; e, dessa forma, a expansão da linha férrea alcança o Triângulo Mineiro e o município de Araguari, posteriormente, penetrando em território goiano. Assim, o sertão, adjetivado como arcaico e atrasado, recebeu “o espetáculo privilegiado da civilização capitalista<sup>33</sup>”, sendo as ferrovias e o trem de ferro seus maiores ícones, nesse tempo. Vejamos como a população reagiu ao se deparar pela primeira vez diante de tal coisa em Araguari.

### **II.3 – Origens e Desenvolvimento da Relação Cidade-Ferrovia Durante o Capitalismo Liberal: 1896-1930.**

Inaugurou-se a Estrada de Ferro durante a nossa estada em Araguay. Imaginem que barulhada. Veio da roça não sei quanta gente para ver o “bicho que lança fogo e tem parte com o diabo”. Houve mesa com doces, brindes, muita cerveja. As senhoras em grande toailete, na Estação, esperando a máquina que vinha toda enfeitada com bandeirolas. Quando, porém, ela apitou, foi uma corrida por ali a fora. Mulheres tiveram ataques, homens velhos juraram que nunca se serviriam de semelhante coisa, que urra feito bicho e tem fogo no corpo. Os moleques corriam de pavor, derrubando os tabuleiros de biscoitos. E enquanto isto, a máquina entrava triunfal na pequena estação de Araguay. Durante muitos dias só se falou na tal invenção do capeta.<sup>34</sup>

Susto, admiração, surpresa, perplexidade. Foi “uai!” para todo lado. Correria, caos, desordem. No apito do trem, o anúncio da modernidade, trazendo esperanças e sonhos, mas também desconfiança e medo. É a própria contradição do mundo, chamado, moderno; contradição revelada no momento mesmo da aparição do “trem”<sup>35</sup> – cujo próprio nome, trem, sugere algo desconhecido, não definido, essas coisas que parecem contrariar o conforto da ordem com suspeita de caos. Objeto jamais visto por essas bandas. Quando os populares, ansiosos, esperam na plataforma da estação pela sua chegada, ao vê-lo pela primeira vez se assustam, associando imediatamente sua imagem ao demônio, ou seja, àquilo que popularmente apresenta-se como ruim, associado ao mau, designando-o como “invenção do capeta”. Esta ameaçadora invenção, a locomotiva a vapor, “um maciço

<sup>33</sup> Ver HARDMAN, 2004.

<sup>34</sup> O Diário de Araguari – 31/11/1996 – “A epopéia da Cia. Mogiana”.

<sup>35</sup> Trem, s.m. Encadeamento de vagões, tracionados por uma ou mais locomotivas; composição ferroviária; mobília de uma casa; agrupamentos de objetos destinados a certas funções. (Magno: Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa). Edipar, São Paulo, 1995.

dragão de ferro” como assim chamou Hobsbawn vem imprimir uma outra paisagem no cenário araguarino.

Mas, onde enxergamos caos, desordem, bagunça, esconde-se o mais profundo desejo de ordem, de arrumação das coisas no espaço tornado funcional por obedecer a uma determinada lógica, a da moderna sociedade burguesa. Segundo Bauman,

[...] podemos pensar a modernidade como um tempo em que se *reflete* a ordem – ordem do mundo, do hábitat humano, do eu humano e da conexão entre os três: um objeto de pensamento, de preocupação, de uma prática ciente de si mesma [...]. (BAUMAN, 1999, p. 12).

A ordem capitalista mundial é trazida e imposta pela ferrovia, o veículo da urbanização e do ordenamento interno da cidade de Araguari, que introjeta novas relações de produção e trabalho na periferia da periferia do capitalismo. Verdadeira escola na disciplinarização de hábitos de trabalho tipicamente capitalista: ritmo intenso, submissão a longas jornadas de trabalho, horários fixos, o que implicava num novo perfil do trabalho e do trabalhador. Como observa Calvo, a disciplinarização do trabalhador “era o pressuposto básico para que as relações de trabalho fossem realizadas [...] o apelo referente aos valores de ‘bom comportamento’, disciplina, assiduidade [...]” (CALVO, 1994, p. 14), além de obediência aos chefes, eram requisitos básicos de toda organização do processo de trabalho, seja na Companhia Paulista, à qual se dedica Calvo, seja na Estrada de Ferro Goiás. Conforme Harvey,

Todo tipo de trabalho exige concentração, autodisciplina, familiarização com diferentes instrumentos de produção e o conhecimento das potencialidades de várias matérias-primas em termos de transformação em produtos úteis. Contudo, a produção de mercadorias em condições de trabalho assalariado põe boa parte do conhecimento, das decisões técnicas, bem como do aparelho disciplinar, fora do controle da pessoa que de fato faz o trabalho. (HARVEY, 1993, p. 119).

Na verdade, a ordem capitalista não cria somente um novo modo de produzir, um perfil novo do trabalho e do trabalhador, o capitalismo criou, como atesta Carlos “um novo homem – seus gostos, suas idéias, seus desejos, suas necessidades, seu

modo de pensar”. (CARLOS, 1994, p. 59). Podemos dizer que o mesmo processo ocorreu na formação do ferroviário em Araguari. Processo nem sempre isento de conflitos e contradições.

Seguindo o espírito de expansão e prolongamento dos trilhos para além das terras paulistas, uma única empresa aventurou-se, segundo Mombeig, “foi lançada com a firme intenção de atingir o coração do Brasil, e sua construção foi atacada rapidamente: a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, fundada em 1872” (MOMBEIG, 1984, p. 174). Esta companhia ferroviária surgiu, assim como outras tantas ferrovias paulistas, ligada aos interesses do café. Seus trilhos vão penetrando pelo interior do Brasil partindo de Campinas; inaugura, já no ano seguinte o tráfego até Jaguari e atinge Ribeirão Preto em 1883, Franca em 1887 e as margens do Rio Grande em 1888. Foi a primeira ferrovia a atingir as divisas do Triângulo Mineiro, rompendo-as e chegando em Araguari em 15 de novembro de 1896. Tinha também o” projeto de ligar o território goiano ao porto de Santos, projeto não executado pela Companhia”. (BORGES, 1990 p. 44), e, sim, pela Estrada de Ferro Goiás, que prolongou os trilhos da Mogiana adentrando o Sudeste Goiano e atingindo mais tarde a nova capital do Estado. No que diz respeito à Mogiana, Matos observa que:

A esta nova ferrovia caberia servir uma das mais ricas regiões da então Província de São Paulo, atingindo mais para o fim do século, as divisas de Minas Gerais e penetrando em território mineiro, onde se articulou com outras ferrovias. A Mogiana estaria fadada, como veremos na devida ocasião, o extraordinário papel de capturar para a economia paulista grande parte do sul de Minas e do Triangulo Mineiro. (MATOS, 1974, p. 68)

A Mogiana era a terceira maior ferrovia paulista totalizando 789 km em sua linha-tronco (Campinas-Araguari). Chama a atenção o grande número de pequenos ramais desta ferrovia, que são “verdadeiras estradas ‘cata-café’ que iam no seu imediatismo servir aos interesses das fazendas de uma região que, na época, já se encontravam na vanguarda da produção cafeeira de São Paulo” (ibid., p. 76), conforme figura 09. A concessão dada à Mogiana permitia que suas linhas atravessassem o Rio Paranaíba e alcançassem a cidade goiana de Catalão, porém, dificuldades econômicas e financeiras da empresa desencorajaram o prolongamento dos seus trilhos para esta cidade, o que levou à transferência de seus direitos para a

Estrada de Ferro Alto Tocantins, que mais tarde mudaria de nome, passando a se chamar Estrada de Ferro Goiás.

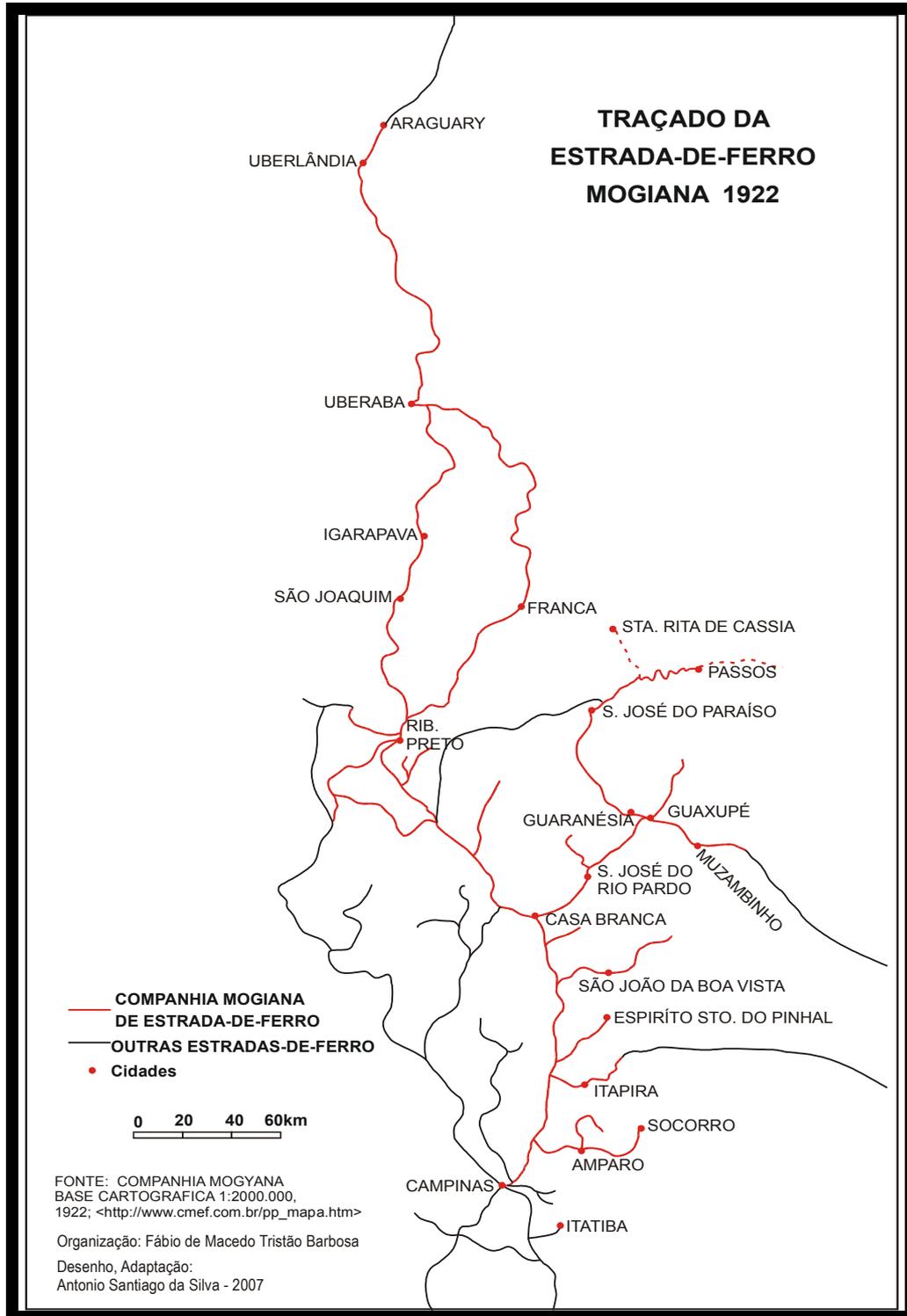


FIGURA 09 – Traçado da Estrada de Ferro Mogiana – 1922.

FONTE: [http://www.cmf.com.br/pp\\_mapa.htm](http://www.cmf.com.br/pp_mapa.htm). Acesso em 19 de Maio de 2007.

Desde a instalação destas empresas ferroviárias em Araguari, foi intensa a relação delas com o poder público municipal. Sobretudo, no que tange ao ordenamento espacial da cidade. Porém, antes mesmo das ferrovias aportarem em Araguari o poder executivo local demonstrava desde os primeiros tempos, interesse em organizar a cidade, o que levou à criação do cargo de “alinhador”, responsável pelo alinhamento das edificações no intuito de garantir o prolongamento reto e regular das ruas, como destaca a seguinte citação “[...] dos cargos criados pela Câmara, ainda dentro da proposta de organização territorial urbana, destaca-se o “alinhador” responsável pelo traçado da cidade até o ano de 1895”.<sup>36</sup>

Com a chegada da Mogiana, os administradores públicos delegaram ao engenheiro desta companhia ferroviária – portanto à iniciativa privada – a elaboração da planta da cidade, como pode ser visto a seguir:

Após esse período [1895] o engenheiro responsável pelo trecho em construção da Cia. Mogiana de Estrada de Ferro percurso Araguari – São Pedro do Uberabinha (Uberlândia), Achilles Widulick, elaborou a primeira planta projetando a delimitação urbana. A Câmara aprovou-a pela Lei nº 11 e três anos depois, em 1898, **a Lei nº 50 determinou o alinhamento, nivelação e a demarcação de praças, ruas e avenidas da cidade, segundo a planta do engenheiro e os logradouros foram demarcados por números.**<sup>37</sup> (Grifo Nosso)

Este engenheiro tendo como referência o prédio da estação, traçou as principais vias da cidade convergindo para a estação da Mogiana, como pode ser visto na figura 10. Diante disso, observa-se que, desde o início, a ferrovia e a esplanada da estação são pontos de orientação, referenciais na organização do espaço urbano da cidade, cujo traçado, elaborado sob a pena do engenheiro da Mogiana, predomina até hoje.

Percebe-se que, já a partir da presença da Mogiana (1896), a ferrovia possuía pretensões maiores em relação à cidade, haja vista a elaboração do plano urbano por um engenheiro da própria companhia, o que marca profundamente o envolvimento da ferrovia com a cidade.

<sup>36</sup> Dossiê de Tombamento do Conjunto da Estrada de Ferro Goiás – Tombado pelo Decreto nº 010 de 10 de fevereiro de 1989 e reiterado pelo Decreto nº 013 de 03 de abril de 1998. Divisão de Patrimônio Histórico da Secretaria de Cultura Prefeitura Municipal de Araguari

<sup>37</sup> Idem.



FIGURA 10 – Vista aérea de Araguari, 1950.  
 FONTE: Arquivo Público Municipal de Araguari.

Estas pretensões vão se consolidar com a presença da Estrada de Ferro Goiás, que “geo-grafa”, ou seja, marca, de maneira expressiva o espaço urbano de Araguari, como ocorreu em outros lugares mundo afora. “La llegada del ferrocarril supuso generalmente una auténtica transformación em las ciudades” (Capel, 2005, p. 548).

Em Araguari, a Mogiana articula-se com a Estrada de Ferro Goiás, conforme figura 10, que segue até à região de Roncador (município de Ipameri-GO), onde as obras ficaram paralisadas até 1922 devido à construção da ponte sobre o Rio Corumbá, que veio curta (dos Estados Unidos) e não alcançava a outra margem do rio; seguiu depois a Goiânia, onde chega em 1950. Através da Mogiana e da Estrada de Ferro Goiás, parte do Sul de Minas, o Triângulo Mineiro e o Centro-Sul do Estado de Goiás tornam-se tributários da região mais rica do país, o Sudeste brasileiro, durante a era ferroviária.

A figura 11 mostra o sistema de transporte nesta região no ano de 1922, no qual evidencia-se o objetivo da integração regional, o que posteriormente se consolidaria com a finalização das obras de construção da Estrada de Ferro Goiás, que formaram uma rede urbana modificada pelo advento das rodovias.

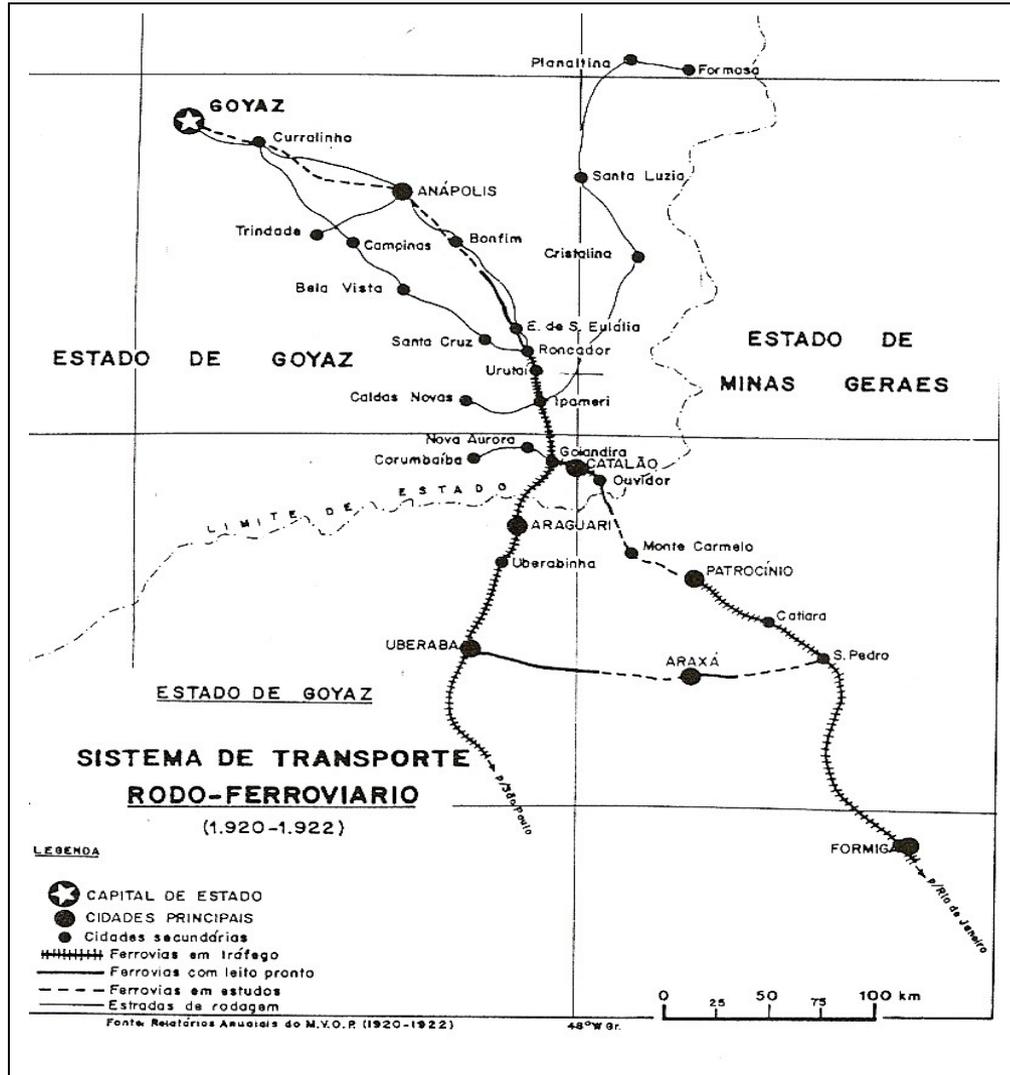


FIGURA 11 – Traçado antigo da Estrada de Ferro Goiás.  
 Trajeto da linha férrea da Estrada de Ferro Goiás com trechos trafegados;  
 Trechos de leito já pronto, e ferrovias em estudo, e que posteriormente alteraram o ponto  
 de chegada, da antiga, para a nova capital do Estado de Goiás, Goiânia.  
 FONTE: (BORGES, 1990, p. 111).

Mas é a cidade de Campinas e não à capital paulista, que se vinculam as cidades servidas pela ferrovia. Fato que é esclarecido por Matos (1974, p. 119) da seguinte forma

Dado o fato de Campinas ser o ponto inicial da Mogiana, as vinculações de toda essa vasta área foram sempre maiores com Campinas do que propriamente com a capital paulista. Os colégios, os hospitais e o próprio comércio de Campinas sempre serviram muito às cidades do sul de Minas, do Triângulo Mineiro e de Goiás.

Araguari tornou-se importante entreposto comercial, nó das linhas da Mogiana e da Estrada de ferro Goiás, ponto de bifurcação por onde eram embarcadas as mercadorias oriundas de Goiás e de outras cidades do Triângulo Mineiro. Veículo e mola propulsora dos tempos modernos, a ferrovia vista como sinônimo de progresso e civilidade, traz a idéia de desenvolvimento, “hoje [meados do Século XIX] a condição, a divisa de um país civilizado é o de ter vias férreas, a locomoção a vapor” (EL-KAREH, 1982 p. 131).

Devido à posição de ponta de trilhos, Araguari articulava uma vasta região do seu entorno ao pólo econômico mais dinâmico do país, drenando a produção de mercadorias e o vaivém de pessoas de todos os cantos e, então, a vida urbana da cidade passa a acontecer nas proximidades do prédio das estações da Mogiana e da Goiás, cujo movimento é intenso na primeira metade do século XX. É possível termos uma noção desta agitação, ao observar o grande número de pessoas na plataforma das estações ferroviárias de Araguari, como mostra as figuras 12 e 13.



FIGURA 12 – Plataforma da estação da Mogiana na década de 1940.

Esta cena é hoje bastante comum nos terminais dos metrô das metrópoles brasileiras. É grande a disputa por um palmo de espaço em meio ao aperto e ao empurra-empurra que caracterizam estes ambientes do ir e vir.

FONTE: Arquivo particular de Maria Leila Vieira.

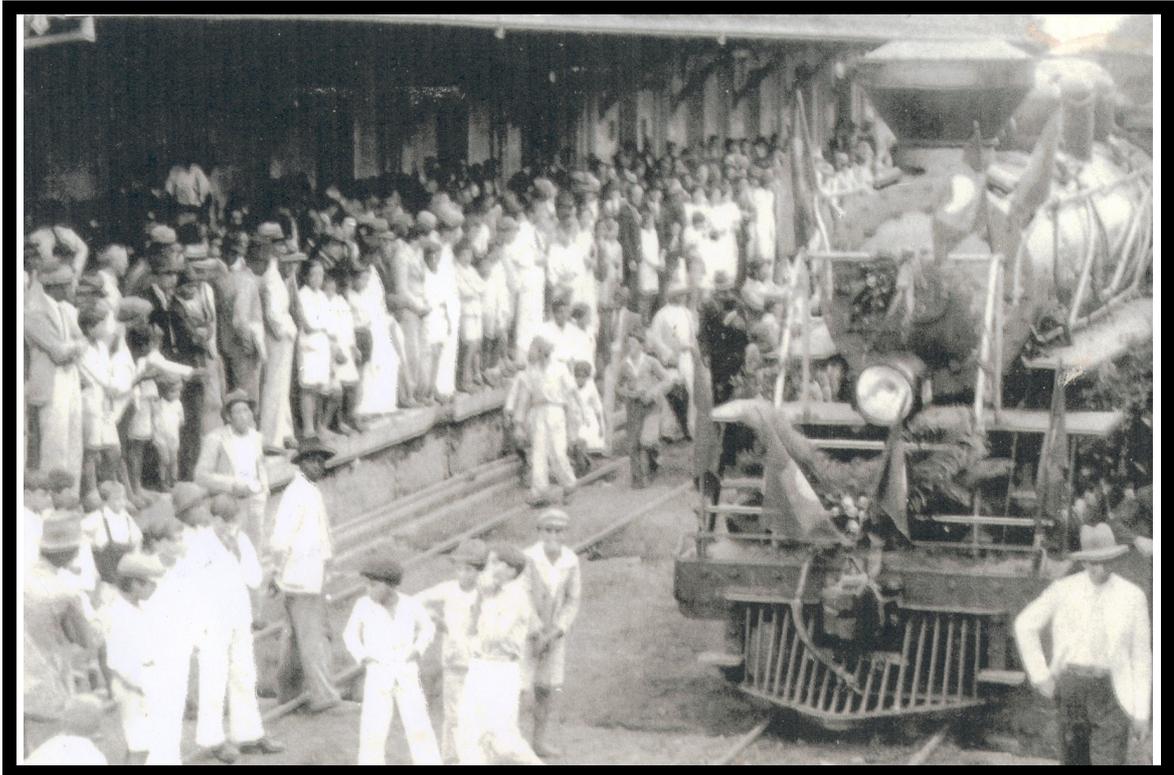


FIGURA 13 – Plataforma da Estação da Estrada de Ferro Goiás, década de 1940.  
 FONTE: Arquivo Público Municipal de Araguari.

Caso semelhante ao de Nazaré das Farinhas, no Recôncavo Bahiano, que Santos (1997, p. 5) expressa da seguinte forma: “a vida urbana de Nazaré, cujo centro era, antigamente, o porto, passou a girar em torno de dois pólos: o porto e a estrada de ferro.” A chegada do trem por essas “bandas de cá” está permeado pelo discurso do progresso que acompanha os trilhos por onde eles chegam, conforme a passagem a seguir que trata da presença dos trilhos na cidade goiana de Ipameri-GO.

O trem chega e dinamiza a vida de uma cidade acostumada à mesmice, rotina do sertão goiano. Traz a possibilidade do novo que transforma. Transformar significa também construir uma cidade civilizada, o que deveria começar na época por um projeto de urbanização. (BRANDÃO, 2005, p. 10)

Em Araguari, o plano urbano tipo tabuleiro de xadrez elaborado por Achilles Widulick, engenheiro alemão da Mogiana, é o que há de mais moderno em termos de projeto. A pujança econômica e o crescimento da cidade tornam mais complexa a vida urbana; necessária se faz a regulamentação das atividades urbanas, isto fica a

cargo do Estado em sua escala municipal. É assim que, nos projetos de modernização, está implícita a razão técnica-instrumental, alicerces da modernidade e “carro-chefe” do tão sonhado “progresso” e do “desenvolvimento”, hoje postos em xeque.

Lênin (1979), já em 1916, faz outra leitura quanto ao significado desse empreendimento e é enfático ao discorrer sobre seu verdadeiro conteúdo e o que este realmente representa na fase imperialista do capitalismo mundial. De acordo com a citação a seguir:

A construção das estradas de ferro parece ser um empreendimento simples, natural, democrático, cultural e civilizador, [...]. Na realidade os múltiplos laços capitalistas mediante os quais esses empreendimentos se encontram ligados à propriedade privada dos meios de produção em geral, transformaram essa construção num instrumento para oprimir mil milhões de pessoas (nas colônias e semicolônias), quer dizer, mais de metade da população da Terra nos países dependentes e os escravos assalariados do capital nos países “civilizados” [1916]. (LÊNIN, 1979, p. 10)

Para Lênin, instrumento de opressão capitalista, para os apologistas liberais, sinônimo de progresso e civilidade. É este o “demônio” que aparece em Araguari, cujo panorama geral esboçamos nesse capítulo, a começar do seu surgimento na Grã-Bretanha, passando pela sua penetração e expansão no território brasileiro no contexto da economia agro-exportadora e posterior a ela, até seu advento em Araguari e sua relação com a cidade, fim de linha da Mogiana e “cabeça” de linha da EFG, que prolonga os trilhos da Mogiana pelo interior do Estado de Goiás, ansioso pelo moderno meio de transporte.

A precariedade das velhas estradas de rodagem e a insuficiência dos rios navegáveis já entravava o desenvolvimento que então se pronunciava na antiga Província de Goiás. Foi quando o Governo Imperial, atendendo à circunstância, no dia 24 de setembro de 1873 baixou decreto acenando com vantagem a quem se propusesse a construir uma estrada de ferro ligando a capital de Goiás ao ponto mais conveniente da margem do Rio Vermelho. No ano seguinte, como que complementando a medida, o Presidente da Província de Goiás Antônio Lourenço Cícero de Assis contratou João Lourenço Seixas para a construção objetivada. Apesar das vantagens conferidas, Cícero de Assis desistiu e a tentativa fracassou.

Posteriormente, sendo Presidente da Província Luiz Silvério Alves da Cunha, a segunda concessão foi dada, dessa vez, à Companhia Mogiana de Estrada de Ferro para prolongar sua linha da margem do Rio Paranaíba às margens do Rio Araguaia, mas esta empreitada também não logrou êxito. Após os insucessos, o Governo Federal contratou a Companhia Estrada de Ferro Alto Tocantins com o objetivo de dotar o estado de Goiás de vias férreas entre as regiões sul e norte deste estado e, através do contato com outras ferrovias brasileiras, ligar Goiás aos portos do Sudeste do Brasil: Rio de Janeiro e São Paulo. Esta companhia nasce e se organiza assim. Vejamos:

O decreto nº 862 de 16 de Outubro de 1890 concedeu à Companhia E. F. Alto Tocantins o direito de construção de uma estrada de ferro desde a Vila de Catalão, no Sul do Estado, até a de Palmas, ao Norte, quase à margem do Tocantins, garantindo juros de 6% sobre o capital de 30000\$, papel, por quilômetro, durante 30 anos e privilegio de zona de 60 anos”.<sup>38</sup>

Mas, em 28 de março de 1906 tal companhia alterou sua denominação, passando a ser chamada, pelo Decreto nº 5.949 do Presidente Rodrigues Alves, de Estrada de Ferro Goiás, que foi

[...] incumbida de construir e explorar economicamente a linha, o governo federal autorizou, em 1906, o primeiro empréstimo da Companhia no exterior, no valor de 25 milhões de francos e, em 1910, para dar continuidade aos trabalhos de construção da linha, foi autorizado um novo empréstimo de 100 milhões de francos junto aos bancos de Paris, com a garantia do governo brasileiro. (BORGES, 1990, p. 56)

A saber, a Estrada de Ferro Goiás, desde os seus primórdios, teve em nível de projeto, quatro diferentes traçados, conforme artigo do geógrafo Antônio Brasil publicado no Jornal Botija Parda:

1º. – LINHA DE CATALÃO A PALMAS. Concessão feita pelo decreto nº 862 de 16 de outubro de 1890, dando privilégio por 60 anos e garantia de juros de 6% até 30 contos ouro por quilômetro.

<sup>38</sup> RIO, J. Pires do. Ministério da Viação e Obras Públicas. Relatório apresentado ao Presidente da República Exmo. Sr. Epitácio Pessoa. 1919, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1920. p. 26. Apud, BORGES, 1990. p. 59.

2º. – TRAÇADO COM PONTO INICIAL EM ARAGUARI (Estação terminal da Mogiana) À GOIÁS – Decreto nº. 5.349, de 18 de outubro de 1904.

3º. – linha de Formiga (Minas) a LEOPOLDINA (Goiás), com um ramal para Uberaba. Decreto nº 6.438, de 27 de março de 1907.

4º. – LINHA DE FORMIGA A GOIÁS, PASSANDO POR CATALÃO, com um ramal de CATALÃO A ARAGUARI e outro de UBERABA A S. PEDRO DE ALCANTARA. Decreto nº 7.562, de 30 de setembro de 1909<sup>39</sup>.

De interesse prioritário para o estado de Goiás para escoamento de sua produção, porém nascida em território mineiro, primeiramente, em seu segundo projeto, resultado do *Decreto nº 5.349 de 18 de Outubro de 1904* baixado pelo governo federal que alterava o ponto inicial da estrada de Catalão-GO para Araguari, que era a ponta dos trilhos da Mogiana. O terceiro projeto também partia de Minas. O quarto projeto é o que foi executado com alterações. Processo repleto de contradições e disputas entre frações das oligarquias goianas e mineiras. Do lado dos goianos, os coronéis, portadores de grande poder e prestígio local – os Caiados, por exemplo – eram em sua grande maioria contrários à implantação da estrada de ferro com receio de que isso pudesse colocar em xeque seus poderes de mandatários políticos, por isso a ferrovia em Goiás não é fruto da vontade e luta da classe política que mandava no estado. 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. (BORGES, 1990 p. 55)

Porém, uma nova força política emergiu, e passou a apoiar a construção da ferrovia em Goiás. Esta fração dominante que despontava no cenário político – sobretudo os Bulhões – estava mais concatenada com o capital financeiro, como atesta Borges (ibid., p. 55).

[...] a implantação da Estrada de Ferro Goiás resultou do empenho político de uma fração da classe dominante ligada a novos grupos

<sup>39</sup> BRASIL, Antônio. "A vida histórica de Araguari". Jornal Botija Parda. Araguari. 29 de novembro de 1981. Ano XII nº 594 s/p.

oligárquicos que despontavam como força política no Estado, a qual contou com apoio do capital financeiro internacional.

Percebe-se, então, a convergência entre a razão do capital, em seu processo de reprodução na escala do capitalismo mundial, e a necessidade da modernização das estruturas econômicas, sociais e políticas do estado de Goiás. Esta modernização estava, manifestada na construção da EFG e no sonho de integração ao país pelos trilhos. Mas, isso deixa alguns mandatários locais ressabiados em perder sua hegemonia política. Um trágico episódio ocorrido no ano de 1916 marcou tristemente a história da construção da EFG no trecho entre Catalão e Ouidor ambos municípios goianos. Este acontecimento ficou conhecido como: “O massacre dos turmeiros”<sup>40</sup> e parece ter tido razões que envolviam a disputa de grupos políticos ligados a interesses com a ferrovia em Catalão. Assim nos conta Gomes (1994),

Obscuras são as verdadeiras causas de um dos maiores acontecimentos de violência que marca a história da cidade e do Estado naquelas épocas. À chamada “causa imediata”, assinalada pela morte de uma pessoa – uma prostituta –, que contemporâneos insistem em considerar como verdadeira podem-se juntar elementos mais remotos, como o jogo de interesses de grupos hegemônicos e do poder e suas ligações com construção da ferrovia, que poderia trazer profundas transformações à cidade e região. Transformações estas que poderiam ocasionar prejuízos e desassossego de muitos. O progresso nem sempre é recebido unissonamente. Afinal, nem sempre ele representa a satisfação do interesse de todos. Muito pelo contrário, pode até mesmo contrariar pessoas, negócios e, até mesmo, agremiação política. (GOMES; CHAUL; BARBOSA, 1994, p. 254).

Este fato implicou na paralisação dos serviços de construção deste trecho da ferrovia por longo tempo, cerca de vinte e cinco anos.

A instalação da sede da empresa em Araguari por meio século, e não em Goiás, é um problema político-geográfico de difícil resposta precisa. É provável que os políticos mineiros, aproveitando-se das divergências políticas em Goiás, ou seja, o fato de que uns eram a favor e outros contra a ferrovia, acabaram obtendo êxito na implantação da sede da empresa em Araguari. Este fato causou uma espécie de “divórcio” entre a EFG e o estado de Goiás até o ano de 1954, quando a sede foi transferida para Goiânia. Outra plausível explicação estaria relacionada à própria

<sup>40</sup> Os detalhes deste acontecimento podem ser visto em: GOMES, Luis Palacín; CHAUL, Nasr Fayad. BARBOSA, Juarez Costa. *História política de Catalão*. Goiânia, Editora da UFG, 1994.

logística para o prolongamento dos trilhos, que, considerando a posição de Araguari como o fim da linha da Mogiana, por uma questão técnico-administrativa, para acompanhar de perto a evolução da frente de trabalho, seria de bom grado que a sede da empresa ficasse mesmo em Araguari.

Porém, a meu ver, a razão fundamental para instalação da sede da Goiás na cidade de Araguari foi, sobretudo, o prestígio político-econômico que o estado de Minas Gerais possuía no cenário nacional. Sabemos que Minas e São Paulo alternaram-se no comando do poder político do país desde a Proclamação da República até 1930, período popularmente conhecido como “República do café com leite”. Por outro lado, o estado de Goiás não lograva a mesma “sorte”, pois era insignificante sua projeção política na escala nacional. Ainda que suposição, prefiro crer nesta última hipótese.

Nem sempre as razões econômicas e políticas em suas diversas escalas se coadunam. É importante salientar que a ferrovia serve acima de tudo aos interesses da economia capitalista, que se expandia no Brasil, fato que por si só, força a construção da linha. As divergências entre mineiros e goianos estavam também na disputa pelo traçado da linha da Estrada de Ferro Goiás, o que leva às muitas alterações no que diz respeito às localidades em que passarão os trilhos, com cada parte buscando beneficiar-se como pudesse, o que reflete, até 1930, a primazia do pensamento e dos interesses regionalistas da Primeira República sobrepondo-se aos interesses de cunho nacional.

Por fim, foi o último projeto que foi executado, mesmo assim, tendo sofrido algumas alterações, pois, com a construção de Goiânia e a conseqüente mudança da capital – de Vila Boa para Goiânia – é para esta última que os trilhos da EFG convergem. Outra alteração foi a incorporação da linha Formiga-Catalão e o ramal Catalão-Goiandira à *Estrada de Ferro Oeste de Minas* em 1920, que em 1931 passa a compor a *Rede Mineira de Viação*. Após muitos planos e projeções, o trajeto da Estrada de Ferro Goiás com seus 478 km de extensão iniciou-se em Araguari em 1909, alcançou a cidade de Anhanguera, já em território goiano, em 1911 e Goiandira-GO em 1913, chegando a Anápolis em 1935. É, então, construído um ramal para Goiânia partindo de Leopoldo de Bulhões; em 1950 esta ferrovia aporta na nova capital do estado de Goiás. Quanto à nova capital do Brasil, de acordo com Alves (2003) 14 de março de 1967 é a data que marca a ligação, pelos trilhos de Pires do Rio à Brasília, na estação de Bernardo Sayão.

As disputas em torno do projeto que seria levado a cabo o que decidiria o trajeto que a linha seguiria, acarretou benefício a uns e prejuízos a outros grupos econômicos e políticos; vimos superficialmente tais divergências em torno do traçado da EFG, que resultou em quatro projetos diferentes, isso para uma ferrovia de pequena extensão. Este fato, junto a outros, pode explicar o formato em zig-zag que caracteriza o traçado das ferrovias brasileiras, sob a influência dos interesses de grupos político-econômicos regionais, locais, que buscavam a valorização de suas terras. Estas disputas encarecia sobremaneira a construção, pesando sobre os cofres públicos, além de retardar o término da obra.

Capel trata do assunto na Espanha da seguinte maneira

La elección de un itinerario concreto favorecía a unas poblaciones y perjudicaba a otras. Los conflictos entre las diferentes localidades fueron importantes y explican la multiplicación de los proyectos y de los debates, así como las presiones políticas y económicas de los grupos con intereses en conflicto. (CAPEL, 2007, p.18).

Observar, mesmo que rapidamente, as disputas entre mineiros e goianos envolvendo o traçado da linha, nos ajuda a compreender melhor a reação da sociedade araguarina quando da transferência do comando da EFG em 1954 para a cidade de Goiânia, ou seja, esse acontecimento figura no âmbito das divergências históricas que permearam a relação de mineiros do Triângulo com os goianos desde os primórdios da construção da EFG. Esta Companhia Ferroviária portadora de grande prestígio e admiração da sociedade araguarina é a partir de segunda década do século XX, encampada pelo governo federal. É o começo do segundo momento da relação da ferrovia com a cidade de Araguari. No capítulo III aprofundaremos esta relação.

#### **II.4 – Sob a Batuta do Estado**

É um tempo turbulento. Os efeitos da Primeira Grande Guerra se traduzem em graves crises econômico-financeiras. Como observa Beaud “dívidas e pagamentos internacionais, inflação; produção, intercâmbios comerciais” (BEAUD 1994, p. 247) sacodem as economias de vários países afetando as exportações dos países centrais como a Inglaterra, “a crise de 1921, de uma particular gravidade na

Grã-Bretanha, com uma queda brutal das exportações [...],” (ibid., p. 249) é acompanhada também em outros países como França e Estados Unidos; atinge de forma ainda mais aguda os países não industrializados e dependentes. A consequência desta crise é a Grande Depressão de 1929. Para o mesmo autor, “são as contradições entre capitalismo nacionais que fornecem a chave da grande crise desse período” (ibid., p.247).

Esta conjuntura econômica internacional turbulenta reflete-se também no Brasil. Conforme Ianni,

[...] a Primeira Guerra Mundial e as outras crises que atingiram o setor externo da economia brasileira, haviam reaberto a questão das relações entre o sistema de transporte ferroviário, a indústria siderúrgica e a defesa nacional. (IANNI, 1996, p.41)

No setor ferroviário, para o qual Ianni (1996) chama a atenção, a crise impõe obstáculos para compra de máquinas, peças e equipamentos novos e de reposição da Europa e dos Estados Unidos, gerando deficiências no transporte e na manutenção do material rodante. Esse quadro da economia internacional rebate internamente no Brasil e, conseqüentemente, leva a empresa arrendatária da EFG à falência em 1920, quando a União assume o controle da empresa.

Portanto, as deficiências técnicas e operacionais da EFG e a conseqüente falência da empresa arrendatária – possuía a concessão da linha – são perpassadas pela crise do capitalismo internacional, que restringia as relações comerciais entre os países, dificultado o reaparelhamento técnico das máquinas e dos equipamentos. Isso será sentido na qualidade dos serviços prestados pela Companhia gerando intensas reclamações e severas críticas à Estrada de Ferro Goiás, em Araguari e em Goiás:

Em Araguari as reclamações eram constantes contra a carência de armazéns e o pequeno número de trens naquela estação. Em Catalão reclamava-se contra o atraso dos vagões requisitados para o embarque de charque, os quais demoravam até mais de um mês. Em Ipameri as críticas eram motivadas pelas mesmas causas, ou seja, atraso de trens, carência de armazéns, e ainda reclamava-se contra a sujeira e insegurança dos trens de passageiros”. (A Informação Goyana, apud Borges 1990, p. 73).

Além dos motivos operacionais elencados acima, outros de ordem jurídica e contratual – que é também consequência da crise internacional – também contribuíram para que a União decretasse a caducidade do contrato com a arrendatária. As principais razões são:

a) suspensão dos trabalhos de construção por mais de 45 dias consecutivos, sem consentimento prévio do governo federal; b) o emprego nos trabalhos da estrada de ferro de operários em número reduzido que demonstrou desídia da Companhia na execução do contrato ou intenção de não cumpri-lo; c) falta de pagamento dentro do prazo de 30 dias das cotas de arrendamento; d) excesso de todos os prazos estipulados<sup>41</sup>.

Tais motivos forçam a União a intervir e encampar a empresa, até então empreiteira e arrendatária da linha, que passa para a jurisdição do Governo Federal em 1920. Pelo decreto nº 13.963 de 06 de fevereiro de 1920, declarou a caducidade do contrato “celebrado com a companhia através dos decretos nº 12.183 de 30.08.1916 e nº 12.530 de 28.06.1917, ficando a edificação da estrada e sua manutenção inteiramente a cargo a União”.<sup>42</sup>

A partir desse momento a presença da Estrada de ferro Goiás se torna mais lucrativa e expressiva no cenário nacional. Dos anos 1920 em diante

[...] há que ressaltar que em 1920, entre as 12 vias férreas administradas pelo Governo Federal, a Estrada de Ferro Goiás ficou em terceiro lugar em saldo positivo. Em 1921, a Estrada ocupava o sexto lugar em renda e foi a única ferrovia federal a alcançar saldo positivo naquele ano. (BORGES, 1990, p.76).

Contudo, os problemas técnicos e operacionais não mudam muito com a administração estatal: “a estatização não alterou muito as condições técnico-financeiras e operacionais da empresa ferroviária. Os serviços de implantação dos trilhos continuaram lentos e o transporte, desorganizado e ineficiente”. (BORGES, 2000, p.38). O final da década de 1920 marca o início da implantação de uma série investimentos econômicos advindos do Governo Federal na construção do complexo ferroviário da Goiás, que será suporte ao desenvolvimento e aprimoramento do

<sup>41</sup> BRASIL, Antônio. *A vida histórica de Araguari*. Jornal Botija Parda. Araguari 07 e 14 de Março de 1982. Ano XII, nº 606 e 607. s/p.

<sup>42</sup> Diário Oficial, 10 de janeiro de 1920, apud BORGES 1990, p. 68-69.

trabalho ferroviário em Araguari e região. Em 1925 inicia-se a ampliação do prédio de embarque e desembarque de passageiros e mercadorias da EFG, o prédio da estação, construído em 1909, que é reinaugurado em 1928 após ampla reforma.

Este segundo momento da intervenção urbana promovida pela ferrovia será tratado nos próximos capítulos. A partir dessas intervenções consideramos que a cidade de Araguari se constitui enquanto uma cidade-ferroviária, entendendo-a como um espaço que se organizou em função da atividade e do empreendimento ferroviário. Organização espacial urbana que se verifica desde o começo com o plano urbano desenhado pelo engenheiro Achilles Widilick da Mogiana, e a meu ver, reforça-se com o erguimento do complexo ferroviário da Estrada de Ferro Goiás, um dos maiores do Brasil, responsável pela expansão da mancha urbana de Araguari para suas adjacências e para além dela.

### **CAPÍTULO III**

## **O ORDENAMENTO ESPACIAL DA CIDADE E A REPRODUÇÃO DOS FERROVIÁRIOS**

### **III.1 – A Organização Espacial da Cidade**

A paisagem, expressa pelos diversos objetos espaciais que a formam, constitui a parte sensível do espaço geográfico, ou seja, que abrange as propriedades dos sentidos. Segundo Santos (1996), “esta pode ser definida como o domínio do visível, aquilo que a visão abarca. Não é formada apenas de volume, mas também de cores, movimentos, odores, sons, etc.” (SANTOS, 1996, p. 61). A partir daquilo que é mostrado, do visível, é possível buscar significados; assim, chega-se ao entendimento e à compreensão do aspectos aparentes. Conforme Moreira (2007), “vai-se, assim, do visível para o invisível e do invisível volta-se para o visível, num movimento dialético de inteligência no curso do qual a paisagem – aquilo que no fundo se quer ver compreendido – se torna o concreto-pensado.” (MOREIRA, 2007, p.115).

Por isso, o estudo e a pesquisa do espaço geográfico da cidade podem desvelar o que não vemos de imediato na paisagem, as relações sociais de produção engendradas na sociedade burguesa. No capitalismo, a cidade torna-se o lugar privilegiado para a reprodução destas relações, que sustentam a maneira capitalista de produzir. A cidade é “lugar de trabalho, fábricas e escritórios, constitui-se no local de produção, as residências e os bairros, definidos como unidades territoriais e sociais, constituem-se no local de reprodução” (CORRÊA, 1989, p. 66). A cidade forma assim, um grande arranjo espacial.

Carlos (1994), em sua análise sobre o processo de reprodução do espaço urbano de Cotia-SP, estabelece duas perspectivas diferentes, para analisar este espaço: de um lado observa-o do ponto de vista do capitalista que enxerga o espaço

como capital fixo destinado à reprodução do próprio capital; de outro, observa o espaço urbano como meio de produção da vida, como valor de uso e consumo indispensável à reprodução da sociedade como um todo, o espaço assim visto, deve ser apropriado para o uso da coletividade e de acordo com o uso que a coletividade faz dele. Para Carlos, essa produção dual do espaço, é produzida “para atender, de um lado, as necessidades da produção e da circulação de mercadorias, [...] e de outro, à reprodução humana” (CARLOS, 1994, p. 111), é a própria manifestação das contradições do espaço transformado em mercadoria que traz embutido em si valor de uso e valor de troca.

O apoderamento da cidade – do espaço da cidade – pelo capital é assim visto por Lefebvre,

É neste espaço dialectizado (conflitual) que se consuma a reprodução das relações de produção. É este espaço que produz a reprodução das relações de produção, introduzindo nelas contradições múltiplas, vindas ou não do tempo histórico. Através de um imenso processo, o capitalismo apoderou-se da cidade histórica, fê-la explodir, gerou um espaço social que ocupou, continuando a sua base material a ser a fábrica e a divisão técnica do trabalho no seio da empresa. O resultado disto foi uma vasta deslocação das contradições, cuja análise comparada e pormenorizada terá que ser prosseguida. (LEFEBVRE, 1973, p. 21).

Na perspectiva aberta pelo materialismo histórico e dialético, o espaço geográfico não é tido apenas como palco da atividades humanas (concepção presente na Geografia Clássica) que os homens organizam como peças num tabuleiro de xadrez; na denominada Geografia Crítica, de inspiração marxista principalmente, o espaço geográfico poder ser lido como produto histórico-social, e, também, como condição e meio do processo de reprodução geral da sociedade. Como afirma Carlos, “o mundo material é produto de relações que o homem mantém com a natureza e com o outro”. (CARLOS, 1994, p. 255). Assim, o mundo material e o espaço são um e o mesmo fato. Essencial na reprodução das relações sociais, “o espaço social age como um elemento condicionador sobre a sociedade”. (Corrêa, 1989, p. 65).

Nesta perspectiva, espaço urbano é a própria geografia da cidade, engendrada pelas relações sociais de produção, pois são estas relações capitalistas de produção que vão estruturando o espaço geográfico da cidade, o urbano, cuja

reprodução é, dialeticamente, a reprodução dessas mesmas relações num outro patamar. Então a relação ferrovia-cidade é nesse caso permeada pelo urbano, ou seja, por relações sociais de classe que se dão na cidade. Para Carlos,

[...] o urbano é um produto do processo de produção num determinado momento histórico, não só no que se refere à determinação econômica do processo (produção, distribuição, circulação e troca), mas também as sociais, políticas, ideológicas que se articulam na totalidade da formação econômica e social. (CARLOS, 1994, p. 84)

O urbano é produto histórico-social, mas é também condição para o desenrolar da própria história material dos homens. Nesse sentido, o urbano é a dimensão espacial da história da vida dos homens no ambiente das cidades. A cidade seria a forma, a base prático-sensível, uma estrutura morfológica em que a sociedade urbana acontece. Nesse sentido a cidade precede o urbano, que pode ser lido e interpretado a partir dela, a cidade expressa o trabalho humano objetivado e, por isso, reúne a soma de temporalidades do passado e do presente na permanente dialética entre velho e o novo, daquilo que foi e daquilo que está sendo. O urbano é o processo, a dinâmica, o movimento que acelera a vida na cidade a partir de um momento histórico determinado. Conforme Santos, “A história de uma cidade se produz através do urbano que ela incorpora ou deixa de incorporar [...]”. (SANTOS, 1996, p. 71). Assim, o urbano aparece como condição e produto histórico e social.

A cidade é primeiramente a “projeção da sociedade sobre um local, isto é, não apenas sobre o lugar sensível como também sobre o plano específico, percebido e concebido pelo pensamento, que determina a cidade e o urbano”. (LEFEBVRE, 1999, p. 156). É o trabalho objetivado espacialmente por uma determinada formação social. Se esta formação social é capitalista, o espaço urbano apresenta as contradições características desse sistema. O urbano é espaço do encontro, de todos os encontros, da concentração da população, do capital e do trabalho, por isso espaço também do confronto; das alegrias, das necessidades materiais e espirituais, das tristezas. É o lugar do movimento, onde a vida acontece recheada de todas as relações possíveis.

Araguari, assim como outras cidades de grande e médio porte, é isso também. Porém, possui suas especificidades histórico-geográficas como resultado

particular da ação dos atores que produziram sua história e sua geografia: pessoas, grupos, classes sociais. A cidade é esse ambiente construído: casas, ruas, avenidas, estradas, prédios e praças e o ambiente da natureza posto em movimento a partir dos fluxos dos homens e das mercadorias. Esse ambiente construído é, para Carlos (1994) a dimensão humana da paisagem, pois, é trabalho que se materializa e dá ao espaço geográfico sua forma humana. Nesse sentido,

[...] o espaço geográfico não é humano porque o homem o habita, mas porque, a cada momento histórico, o reproduz de acordo com os objetivos e necessidades da sociedade (produto do trabalho realizado a partir de uma concepção e de um projeto). (CARLOS, 1994, p. 57).

Assim, entendemos a organização do espaço urbano em Araguari a partir das práticas espaciais das ferrovias presentes em Araguari e suas imbricações com a cidade. Quando se fala então, aqui, de produção e reprodução, diz-se como esse processo se desenrola sob o modo de produção capitalista, que nos leva, evidentemente, a vê-lo pelo prisma da produção de *mais-valia* que tem no setor dos transportes, responsável pela circulação das mercadorias até o consumidor, o momento de realização da *mais-valia* produzida. Contudo, tal produção não se restringe à produção-circulação-consumo de mercadorias, é, por conseguinte:

[...] produção e reprodução do conjunto da relação numa escala alargada, e isto significa uma forma continuamente acrescida não só de categorias tipicamente capitalistas – mercadorias, dinheiro, salário, mais-valia, lucro, etc. – mas do conjunto das relações sociais, e históricas, e acima de tudo a relação ‘trabalho assalariado’, sem as quais não seria possível nem o próprio processo de produção do capital, nem o prodigioso desenvolvimento das forças produtivas a ele ligado – o seu lado positivo, se quisermos.<sup>43</sup>

Discutindo o vínculo entre formação espacial e formação econômico-social, Moreira (2007), percorrendo os trilhos do marxismo, entende nesses termos o caráter da reprodução da sociedade capitalista: “[...] a reprodução é produção em caráter ampliado e permanente [...]” (MOREIRA, 2007, p. 69). As duas companhias ferroviárias presentes em Araguari estiveram orientadas neste sentido, o da

<sup>43</sup> (Bruno Maffi, 1969, p.18 in: Introdução à edição italiana do capítulo VI inédito de O Capital: Resultado do processo de produção imediata. Karl Marx).

reprodução ampliada do capital, através do necessário estabelecimento da ligação entre a economia do Centro-Sul de Goiás e a do Triângulo Mineiro com os centros mais prósperos da economia brasileira, São Paulo e Rio de Janeiro.

A partir de 1930 redefine-se a forma de acumulação do capital no Brasil e a dianteira é assumida pelo capital industrial, cujo avanço promove também substancial crescimento do proletariado urbano. Este, cada vez mais consciente de si enquanto sujeito histórico, passava a figurar como importante ator no cenário político brasileiro. Marca também um redirecionamento do olhar do Estado, antes, ligado à oligarquia agrária, agora, capturado pela “burguesia industrial”. Como salienta Oliveira,

O Estado é já um Estado capturado pela burguesia industrial, mas não se resume nisto: é a própria contradição da reprodução do capital. Entrando na esfera produtiva o Estado realiza em outros termos uma espécie de “acumulação primitiva” cujos frutos, sem lugar a dúvidas vão parar nas mãos da burguesia industrial [...] (OLIVEIRA, 1977, p. 87).

Quando este mesmo autor se refere à relação do Estado com o proletariado urbano, coloca-a nestes termos:

O Estado é, por outro lado, um ente ambíguo quase por definição, no que se refere ao proletariado urbano emergente. Principalmente para assegurar as leis de reprodução que agora devem beneficiar, sobretudo as formas da mais-valia industrial, o Estado colocou sob sua guarda o próprio movimento operário. (ibid., p. 87).

O Estado, dessa forma, intermediou diretamente a formação da força de trabalho urbano-industrial no pós-1930, no instante em que a hegemonia do poder em disputa está “caindo nas mãos” da burguesia industrial, e mudanças institucionais substantivas estavam acontecendo no aparelho de Estado. A inquietude do Estado com a crescente participação do proletariado urbano na arena política levou o Governo Federal a implementar uma série de medidas na área social, em termos de legislação trabalhista, no campo habitacional, na educação e na saúde pública. Fernandes diz que estas medidas, na época tomadas por Vargas, “foram demonizadas por seus críticos, tanto de direita quanto de esquerda, sendo reduzidas a estratégias de controle das massas pelo ditador populista [...]”

(FERNANDES, 2008, p. 03). Para este autor, esta atitude dos intérpretes da história brasileira dificulta qualquer tentativa de enxergar no Brasil algo aproximado ou inspirado no Estado do Bem-Estar Social e no fordismo que vinham ocorrendo noutros países.

A característica fundamental de como o Estado do Bem Estar-Social se manifestou no Brasil, estava relacionado segundo a avaliação de Medeiros, à regulação dos trabalhadores assalariados urbanos, ou pelo menos, de parte deles, conforme o autor: “no Brasil o Welfare State surge a partir de decisões autárquicas e com caráter predominantemente político: regular aspectos relativos à organização dos trabalhadores assalariados dos setores modernos da economia e da burocracia” (MEDEIROS, 2001, p. 09).

De qualquer forma, o “moderno” operariado urbano passou a compor, junto com outros segmentos da sociedade, o que ficou conhecido como “Estado de compromisso” ou “compromisso de classe” a fim de garantir eficientemente e sem maiores transtornos a reprodução do capital. Sendo os ferroviários da Estrada de Ferro Goiás parte constituinte deste operariado nacional, o que observamos é o alinhamento das práticas políticas da administração da empresa no trato com seus empregados àquelas do Estado com a classe operária brasileira, visto que a EFG estava sob o controle político-administrativo estatal e seus funcionários estavam comprometidos com a empresa.

Porém, a especificidade das políticas assistenciais praticadas pela EFG pode ser interpretada como uma tentativa de estabelecer um consenso entre os ferroviários e destes com a empresa. A EFG traz consigo elementos fortes que a aproximam de uma empresa fordizada, que combina instrumentos de coerção e persuasão. Conforme Gramsci, “altos salários, benefícios sociais diversos, propaganda ideológica e política habilíssima” (GRAMSCI, 1991, p. 381) são formas de manipulação exercida pela fábrica, e boa parte desses mecanismos está presente sob a forma de política assistencial na Estrada de Ferro Goiás, caracterizando formas de regulamentação social específicas, cuja orientação é dada pelo fordismo e que terminam indo além da estrada de ferro; chegam à dimensão da *cidade*.

O que demarca a especificidade da relação ferrovia-cidade em Araguari no capitalismo antiliberal e a difere do momento anterior é a forte presença do Estado nas intervenções urbanas –, no caso de Araguari, tal relação ocorreu principalmente

via Estrada de Ferro Goiás – fato este, característico de políticas públicas de cunho fordista-keynesiano do pós-1930. A construção da Vila dos Ferroviários, do Hospital Ferroviário e da Escola Profissional, da Escola Técnica de Educação Familiar, da Cooperativa de Consumo e da Associação Beneficente, além de vários programas assistenciais que discutimos nesta pesquisa, pode ser um indício de uma postura de Estado, cuja configuração inspira-se no Estado do Bem-Estar Social, forma em que o Estado se organizou em vários países do mundo no período antiliberal do capitalismo, quando a “provisão de bens e serviços sociais públicos estatais foi um imperativo para todos os governos do período fordista.” (FERNANDES, 2008, p. 4). As intervenções estatais na estrutura urbana de Araguari nesse período contribuíram efetivamente na constituição do que denomino de cidade-ferroviária.

Este tipo de política implantada e executada na EFG, aliada ao forte discurso ideológico propalado pela sua direção, e pelos seus órgãos divulgadores: Jornais “O APRENDIZ” e “O FERROVIÁRIO”, e à habilidade da empresa no relacionamento com os empregados, cativando-os de um lado e reprimindo-os do outro, construiu através de um consentimento hegemônico, portanto, uma determinada concepção da empresa no seio dos ferroviários. Criou-se entre eles o orgulho e a satisfação de fazer parte do quadro de funcionários da empresa, que aliados à exaltação da idéia de “família ferroviária” baseada no companheirismo e na solidariedade, aprofundam um sentimento coletivo de pertencimento à EFG que está para além de uma simples relação de trabalho.

Toda essa admiração e esse apreço foram inteligentemente elaborados por mecanismos assimiladores deste discurso, pois, é também do interesse do patrão que sua empresa possua

[...] um conjunto permanentemente afinado, porque também o complexo humano (o trabalhador coletivo) de uma empresa é uma máquina que não deve ser desmontada com freqüência e ter suas peças renovadas constantemente sem perdas **ingentes**. (GRAMSCI, 1991, p. 397).

Provavelmente, a idéia de “família ferroviária” foi forjada pelos “ideólogos” da EFG, a partir de um sentimento e sentido de família, na qual todos os membros estão sob uma rígida disciplina moral, a do novo método de trabalho fordista/taylorista, a fim de ter um grupo coeso e estável de trabalhadores em

sintonia com a empresa. É muito comum em Araguari encontrar ex-ferroviários da EFG que trabalharam nela boa parte de sua vida, durante vinte e cinco, trinta ou até quarenta anos, e que sempre fazem questão de lembrar os “bons tempos”; raramente depara-se com ex-ferroviários da Goiás se queixando ou falando mal da empresa.

Neste contexto, entende-se tamanha nostalgia dos ferroviários por esta estrada de ferro. Este sentimento que se desdobra pelo imaginário social da cidade e forma um alicerce consensual, ainda maior, que torna a EFG a “menina dos olhos” dos mineiros araguarinos ou, pelo menos, de grande parte deles. Isto porque esta ferrovia proporcionava identidade à cidade, a de uma cidade-ferroviária. Conforme Campus Júnior, “A ferrovia era um marco de poder, riqueza e afirmação para Araguari”. (CAMPUS JÚNIOR, 1998, p. 51). Além de ser o nexos que ligava a cidade – a escala local – ao Estado – escala nacional.

Este contato com o nacional permitiu às elites locais certo cosmopolitismo. Os dirigentes que comandavam a administração municipal de Araguari parece que estavam atentos às propostas de melhoramentos e embelezamento urbano das grandes cidades brasileiras. A sugestão da classe dominante araguarina para a cidade estava em sintonia com outras localidades, a preocupação com o estilo arquitetônico, com a higiene e a estética urbana é explicitamente notada na legislação de 1923 que regulamenta as intervenções urbanas na cidade. No capítulo IV desta lei, que se refere às edificações, o artigo 40 diz o seguinte “As construções em geral, devem satisfazer todas as condições precisas segundo as leis, os cálculos de residência, as regras da arte de construir e os requisitos de hygiene e esthetica”.<sup>44</sup>

Essas medidas, aparentemente ingênuas, aos poucos iam delimitando no espaço quem morava aonde, na cidade. As classes sociais identificavam-se com a cidade “despedaçada”, cada um com seu pedaço. O artigo 41 complementa o anterior: “o estylo architectonico não podendo ser determinado, ficará sujeito ao critério e arbítrio do agente executivo, que deverá ter sempre em vista o embellezamento da cidade”.<sup>45</sup> Embelezar também significava retirar os inconvenientes e os indesejáveis de determinados espaços da cidade, principalmente da região central; daí, temas como higiene e saúde figurarem entre

<sup>44</sup> Regulamento das construções, reconstruções e demolições de obras nas cidade de Araguay. Lei nº 271, de 03 de novembro de 1923.

<sup>45</sup> Idem.

as preocupações dos administradores públicos, legitimando ideologicamente suas ações na tentativa de erradicar a presença dessa população menos afortunada no centro da cidade, que passa a habitar sua periferia.

O Código de Postura Municipal de 1950 reforça ainda mais esta inquietação do poder público municipal com relação à higiene social da cidade, ratificando o papel da polícia de higiene e saúde. O artigo 43 dispõe sobre seu objetivo: “A polícia sanitária do município tem por finalidade prevenir, corrigir e reprimir os abusos que comprometem a higiene e a saúde pública [...]”<sup>46</sup>. O Código proibia também a presença na cidade de indivíduos portadores de doenças contagiosas, conforme parágrafo VI do artigo 48 era proibido “conduzir para a cidade, vilas ou povoações do município, doentes portadores de moléstias infecto-contagiosas, salvo com as necessárias precauções de higiene e para fins de tratamento”.<sup>47</sup> Também é expressamente proibido pedir esmolas nas ruas. A “única” saída é trabalhar para alguém.

A higiene urbana preocupa ainda mais as elites araguarinas quando os males da gripe espanhola, disseminada a partir da Primeira Grande Guerra para várias partes do mundo, chegam à cidade através de contatos com outras pessoas “como os refugiados que, penetrando pelo Porto de Santos, aglomeraram-se nas capitais, espalhando-se em seguida pelo interior. [...] chegou a Araguari por volta de 1917”. (MAMERI, 1988, p. 90).

Pelos trilhos não viajam apenas “coisas boas”. E é este o meio que transporta a gripe espanhola à cidade de Araguari. Sabemos que este tipo de doença infecto-contagiosa atinge todas as classes sociais indistintamente, portanto, não apenas os pobres, mas os ricos da cidade também estavam vulneráveis a ela. “Explosiva na sua virulência, elevado número de araguarinos foram atacados pelo mal e muitos pagaram com o tributo da existência o contágio que ele proporcionou”. (ibid., p. 90).

Como reação ao medo de uma epidemia urbana de gripe espanhola, foram tomadas medidas para combater a enfermidade. Fundou-se em 1917 a *Cruz Vermelha de Araguari*, composta de médicos e farmacêuticos “os Drs. Clemente Magalhães e Francisco Barbosa [...], os farmacêuticos Moisés de Carvalho Alves, Delermundo Cardoso e Adalardo Pereira Cunha” (MAMERI, 1988, p. 91). Para auxiliar a equipe médica, formou-se também um grupo de mulheres denominado

<sup>46</sup> Código de Posturas Municipal. Lei nº. 120 de 26 de novembro de 1950.

<sup>47</sup> Idem.

“pelotão da saúde” que, segundo Mameri (1988), eram de “senhoritas da melhor sociedade”, entre elas encontravam-se “Elisa Macedo (coordenadora), Isolina Ferreira Braga, Castorina Ferreira, Júlia (espanhola), Natália Ferreira” (ibid., p. 91). Foi construído também um novo hospital, no ano de 1918, a Santa Casa de Misericórdia.

Outra medida foi o isolamento dos enfermos. Com o avanço da epidemia e o aumento do número de doentes, estes eram colocados no adro (em frente ou em volta) da Igreja Matriz, e foram posteriormente transferidos para o prédio da cadeia, o que para Mameri “ocasionou algum conforto, em virtude de contar-se com espaço maior, de haver divisão para separá-los, evitando-se que ficassem aglomerados” (MAMERI, 1988, p. 91). Outra parte foi para a Santa Casa de Misericórdia. Esta medida permitiu um maior controle sobre a população enferma, mantendo-a afastada dos sadios, e garantiu certa tranquilidade às elites inquietas e medrosas.

Os que morriam em virtude da doença também causavam preocupação; eram rapidamente sepultados, como conta Mameri, “Os mortos indigentes e pobres eram conduzidos de carroça ao cemitério, onde eram imediatamente inumados, tamanho o pavor do risco de contágio.” (ibid., p. 90). Vê-se o medo nos vivos emanado pelos mortos. Foucault observa o “medo urbano” na cidade de Paris do século XVIII provocado, sobretudo, pela presença dos mortos num cemitério no centro de Paris, denominado “Cemitérios dos Inocentes” no qual,

O amontoamento no interior do cemitério era tal que os cadáveres se empilhavam acima do muro do claustro e caíam do lado de fora [...] a infecção causada pelo cemitério era tão forte que, segundo elas, [as pessoas] por causa da proximidade dos mortos, o leite talhava imediatamente, a água apodrecia etc. Este pânico urbano é característico deste cuidado, desta inquietude político-sanitária que se forma à medida em que se desenvolve o tecido urbano. (FOUCAULT, 1986, p. 87).

A preocupação com a salubridade do espaço público parisiense legitima a ação de uma política sanitária e de urbanização brutal, que expulsa para a periferia da cidade qualquer tipo de aglomeração que venha provocar doenças ou difundir epidemias. A higiene pública está na ordem do dia, legitimando as intervenções urbanas dos grupos sociais que dominam a política local. Em Araguari, higiene

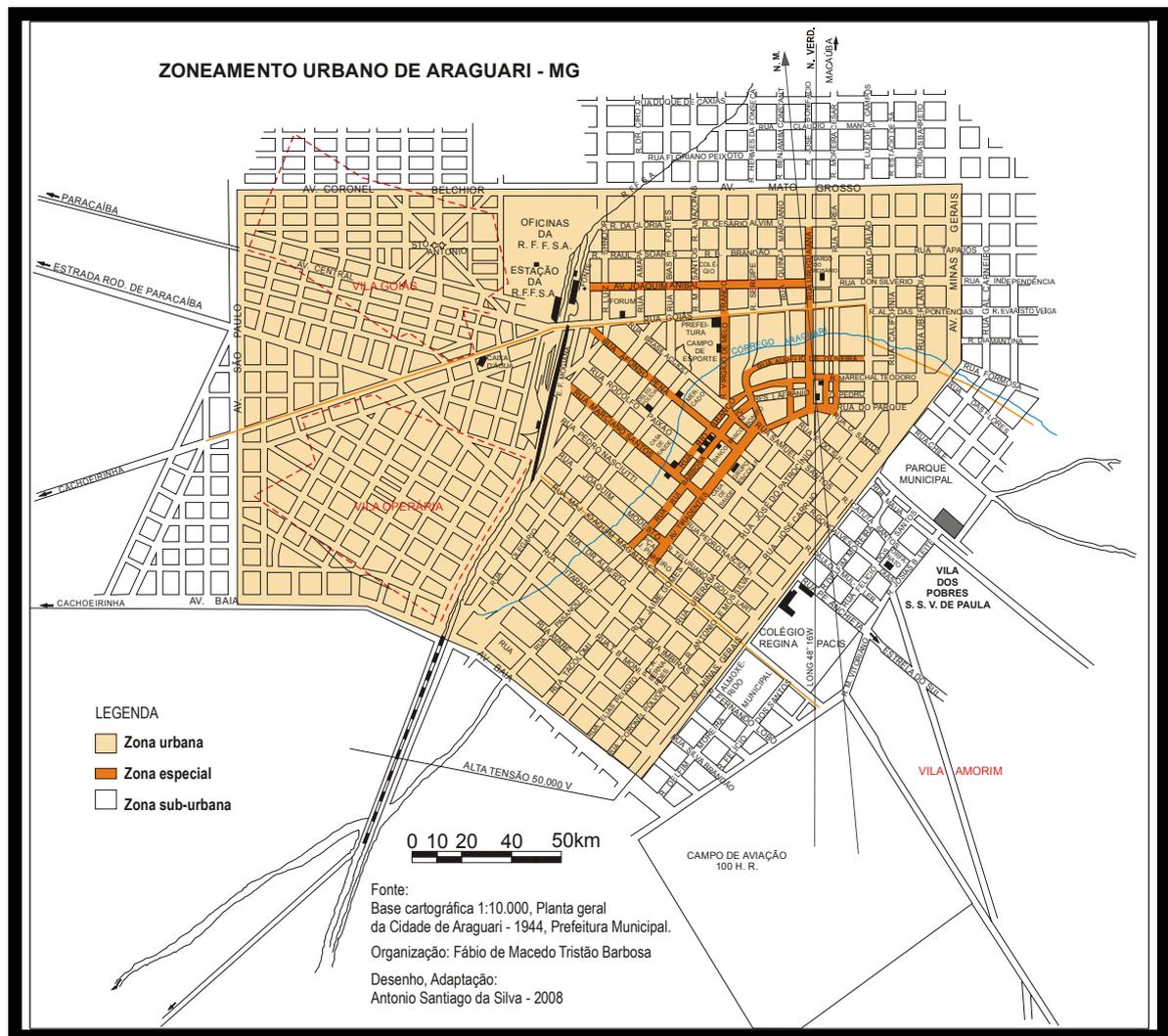
social é programa que está no currículo da Escola Profissional Ferroviária e da Escola Técnica de Formação Familiar, ambas da Estrada de Ferro Goiás.

Porém, a legislação de 03 de novembro de 1923 já cuidava do assunto. Este mesmo conjunto de leis, em seu artigo 86, divide a cidade em três zonas urbanas: “Art. 86 – Para efeito de aplicação destas posturas fica a cidade de Araguay dividida em três zonas: *especial, urbana e suburbana*<sup>48</sup>”. Os padrões arquitetônico e urbanístico exigidos pela administração pública variam de acordo com as zonas da cidade, assim, esta lei tem por finalidade estabelecer uma variação urbanística na cidade. Desta maneira, pode-se dizer que esta lei pretendia criar uma espécie de zoneamento urbano, entendendo zoneamento na perspectiva entendida por Villaça, “Entende-se por zoneamento a legislação urbanística que varia no espaço urbano”. (VILLAÇA, 2004, p.177).

Esta espécie de zoneamento urbano da cidade de Araguari é representada na figura 14. Algumas ruas da área central – representadas com a cor mais escura – foram eleitas para formar uma *zona especial* no interior da zona urbana; esta última, por sua vez, representada com a cor mais clara, é delimitada espacialmente pelas avenidas: Mato Grosso, Minas Gerais, Bahia e São Paulo; o restante da cidade que está para além destas avenidas forma a *zona suburbana*, representada com a cor branca, para onde aos poucos vai sendo empurrada a população pobre da cidade. Teve papel preponderante nesse processo os altos preços do solo urbano nas áreas servidas por melhor infra-estrutura urbana. Neste caso específico, a *zona especial e a zona urbana*.

---

<sup>48</sup> Regulamento das construções, reconstruções e demolições de obras nas cidade de Araguay. Lei nº 271, de 03 de novembro de 1923.



**FIGURA 14 – Zoneamento Urbano de Araguari-MG.**  
**FONTE:** Arquivo Intermediário da Prefeitura Municipal de Araguari-MG

O zoneamento vem responder então a estes interesses mais imediatos das elites locais. Esta prática de intervenção urbana divide espacialmente a cidade e demarca o lugar de cada um. Fica proibido que se ergam na *zona urbana*, incluindo a *zona especial*, edifícios e casas fora dos padrões mínimos exigidos por esta legislação, como reza o artigo 53:

Art. 53 - Não serão permitidos na zona urbana: a) – construção de meia água, que não seja para despejo; b) – construção de chalet com oitão voltado para rua; c) – cobertura de madeira, capim ou outro material inflamável; da mesma forma zinco liso ou enrugado, salvo nas fábricas e oficinas; d) – emprego de alvenaria de tijolo nas fundações; e) – uso de barro amassado na constituição das alvenarias das paredes das casas; f) – emprego de colunas de madeira para sustentação de cargas permanentes; g) – construção de paredes externas exclusivamente de madeira, salvo quando destinadas a oficinas, construídas em alinhamento afastado da rua; h) – construção de adobos ou esteios de madeira nas frentes das casas da zona especial; i) construções capazes de poluir ou prejudicar para o uso ordinário a água de poço ou FONTE alheia a ellas preexistentes; j) – construção de esgoto que despeje água servida na sarjeta da rua<sup>49</sup>.

O artigo 54 da mesma lei complementa “Art. 54 – “As casas da *zona especial*, construídas de adobos ou esteios de madeira, reconstruirão as fachadas com tijolos, quando tenham de ser reformadas”.<sup>50</sup> Nesta zona, parece residirem somente “pessoas especiais”. A *zona especial*, é na verdade uma parte da zona urbana, são as ruas que formam o centro da cidade, onde se concentra o comércio, os edifícios públicos, as praças, os principais espaços de entretenimento e lazer, bares, restaurantes, clubes, cinemas etc., portanto, é o espaço preferido da burguesia local, onde mora a classe privilegiada pelo poder econômico, ou seja, é o poder do dinheiro que torna especial essa zona; mesmo porque esta mesma classe social está encastelada junto nos órgãos de decisão do poder político local, administrando a cidade e, desta forma, normatizando o espaço urbano.

Diferentemente da *zona urbana* e da *especial*, na *zona suburbana* as exigências dos padrões de construção das casas são bem mais modestas, como vemos no artigo 54:

---

<sup>49</sup> Idem.

<sup>50</sup> Idem.

As casas da zona suburbana poderão ter o pé direito interno a quatro metros, sendo, entretanto, de três metros o pé direito mínimo. Poderão ser construídas sem forro e assoalho, respeitadas, porém, as condições relativas aos direitos dos vizinhos e os requisitos de segurança estabelecidos neste regulamento para os prédios em geral<sup>51</sup>.

A paisagem urbana nos indica as condições sócio-econômicas da população de um determinado local da cidade. Nos subúrbios – que em Araguari é sinônimo de periferia – da cidade certamente residiam a maior parte da população pobre e trabalhadora, por isso, indispensável à realização da vida urbana, pois, são os pobres que executam as tarefas urbanas fundamentais, como recolher o lixo, varrer as ruas e trabalhar na construção das casas, entre outras.

Desta maneira, foi se delineando a demarcação urbana da cidade, paralelamente à demarcação social. Instrumento poderoso para isso foi o Código que regulamenta as obras urbanas, mais conhecido como Código de Posturas do Município, que termina por regular os hábitos e até o comportamento social dos habitantes da cidade. Pode-se dizer que, referenciada neste Código de Posturas, a Prefeitura baixa o Decreto-Lei nº. 21 de 1º de julho de 1938 que dispõe sobre a delimitação das áreas urbanas e suburbanas da cidade.

Conforme o artigo 1º desta Lei, a área urbana

[...] principia na linha limítrofe na extremidade sul na esquina das avenidas Minas Gerais e Bahia; dali segue rumo nordeste até o córrego da cidade; dali segue rumo até a esquina com a avenida Mato Grosso; dali torce à esquerda rumo oeste até à avenida São Paulo; dali torce à esquerda e segue rumo sul até à esquina da avenida Bahia; dali segue pela avenida Bahia até à esquina com a avenida Minas Gerais, ponto onde começou<sup>52</sup>.

No que diz respeito à área suburbana esta mesma Lei reconhece como o espaço da cidade que está para além da área urbana. A planta baixa da cidade, construída em 1944 – conforme figura 12 –, é elaborada a partir desta legislação de 1938. Dessa forma, aos poucos, oficializam-se certas idéias, valores e comportamentos típicos do mundo “moderno”, exaltado pela imprensa e pelas

---

<sup>51</sup> Idem.

<sup>52</sup> Decreto-Lei nº. 21, de 19 de Julho de 1938.

imagens do cinema, trazidos pelo trem de ferro, que possibilitou a ligação de Araguari com o mundo.

As idéias de higiene, de moral, de civismo e de trabalho racionalizado estão presentes no currículo da Escola Profissional Ferroviária da EFG – conforme figura 15 – que educa o ferroviário, o filho do ferroviário, que leva estes ensinamentos para casa e abarca toda sua família. Porém, muitos que estudaram nesta escola nunca vieram a empregar-se na EFG. Foram trabalhar em outros setores, na indústria, no comércio etc., mas, imbuídos, certamente, dos preceitos técnicos, morais e cívicos inculcados neles, o que alargava a dimensão desta ferrovia na vida urbana da cidade. Vejamos então, o fundamental papel que esta escola desempenhou na formação e educação de grande parte da força de trabalho de Araguari.

### III.2 – A Escola Profissional Ferroviária: “Instrução para o Trabalho”



FIGURA 15 – Escola Profissional Ferroviária da Estrada de Ferro Goiás, década de 1940.  
FONTE: Arquivo Público Municipal de Araguari.

Se nós somos contratados pra fazer alguma coisa, nós devemos realizar aquilo com o coração, porque nós estamos trocando, ou ao contrário, eles estão me dando o que eu não tenho e eu estou dando o que eles também não têm, então é uma troca.<sup>53</sup>

<sup>53</sup> Entrevista no dia 19/08/03 às 15:00 horas com o Sr. Milton Rodrigues, ferroviário aposentado da Estrada de Ferro Goiás. Realizada pelo Arquivo Público de Araguari: “Dr. Calil Porto” e Patrimônio Histórico.

Nesta entrevista o ferroviário aposentado – Sr. Milton Rodrigues – revela, na sua experiência e na experiência de seus companheiros de trabalho, a consciência de que a relação de produção e trabalho no capitalismo é permeada pela troca. Para Thompson, pessoas que vivem essa experiência “experimentam suas situações e relações determinadas como necessidades e interesses e com antagonismos, em seguida ‘tratam’ essa experiência em sua consciência e sua cultura” (THOMPSON, 1981 p. 182). A experiência é o “termo ausente”, uma determinação material externa, vivida e experimentada pela classe, que implica na gradativa construção de sua consciência de classe. No seu “fazer-se” a classe trabalhadora acha-se sempre com condições já dadas a ela, jamais estas condições são de sua própria escolha.

Os espaços de formação para o trabalho no sistema capitalista, possuem um arsenal de mecanismos éticos, morais e ideológicos que constrói o consentimento da classe trabalhadora e envolve estes sujeitos nos desígnios e interesses da empresa. São os homens e as mulheres, no processo direto de trabalho, o motor dessa máquina gigantesca que o produz e perpetua o ciclo de reprodução do capital, conforme esclarece Marx:

Este modo de produção não deve ser considerado, simplesmente como a reprodução da existência física. Trata-se, antes de uma forma definida de atividades destes indivíduos, uma forma definida de expressarem suas vidas, um definido modo de vida deles. Assim como os indivíduos expressam suas vidas eles são. E o que eles são, portanto, coincide com sua produção, tanto com o *que* produzem quanto com o *como* produzem. (MARX, 2006, p.113)

O que os ferroviários de Araguari são, é resultado de sua experiência enquanto trabalhadores da EFG submetidos a estes espaços presentes nesta companhia ferroviária através de seu complexo fabril e das unidades espaciais de reprodução da força de trabalho, que constituíam como um organizado complexo voltado para a formação de um determinado perfil de trabalhador.

O fundamental papel que a Escola Profissional Ferroviária desempenhou na formação do “ser ferroviário” de Araguari não se restringiu apenas à formação técnica de mão-de-obra para a ferrovia. Seu lema, “Instrução para o Trabalho”, suscita a questão: Que tipo de instrução? Para que tipo de trabalho? Constam em seu currículo as disciplinas do Núcleo Comum: português, matemática, biologia,

física, geografia, história, que procuravam propiciar uma cultura geral ao formando; a parte do currículo responsável pela formação técnico-profissional do ferroviário constam: *tornearia, mecânica, serralheria etc.*, cabia ainda no currículo disciplinas como: *higiene social, noções de educação moral, cívica, educação racional para o trabalho etc.*, que serviam para difundir valores morais e éticos concatenados com os interesses da empresa. Buscava-se, dessa forma, um currículo que integrasse a formação geral com a específica do formando.

Em seu estudo sobre a Companhia Paulista de Estrada de Ferro, Segnini considera que: “Talvez esteja nesta Escola [da Paulista] a origem da formação da ‘família ferroviária’, pois, desde o seu início, a preferência para cursá-la recaía sobre os filhos de ferroviários” (SEGNINI, 1982, p. 46). No caso de Araguari, isso é retratado numa entrevista do senhor Milton Rodrigues, ex-ferroviário da EFG: “Bom, sabe, eu, filho de ferroviário, neto de ferroviário, e tinha meu pai ferroviário e mais cinco irmãos ferroviários, então a minha família pode chamar ‘família ferroviária’, porque nós nascemos, eu nasci a 2 metros da linha, em Ipameri”<sup>54</sup>. Nas escolas de formação ferroviária havia preferência pelos filhos destes, mas nada impedia que adolescentes e jovens não ligados à famílias ferroviárias viessem a inserir-se nestas escolas. O senhor Alberoni, maquinista da EFG, relata em entrevista, que a educação dos seus filhos proveio desta ferrovia “toda educação que pude dar para eles veio da estrada de ferro”. (MOREIRA, 2006, p. 38).

Várias empresas ferroviárias mantinham escolas de formação de trabalhadores para servir à ferrovia, no que tange à manutenção, reparação de instrumentos, instalações e até mesmo construção de vagões e auto-de-linha, sendo a primeira delas a “Escola Prática de Aprendizagem das Oficinas, [...] fundada em 1906, no Rio de Janeiro, na Estrada de Ferro Central do Brasil”. (CUNHA, 2000 p. 96). Mas foi com a criação da Escola Profissional Mecânica no Liceu de Artes e Ofícios de São Paulo, em 1924, que o ensino profissional ferroviário ganhou sistematicidade, com a introdução de princípios racionais na organização do trabalho, de cunho taylorista, “a ponto de em 1931, fundarem, com patrocínio da Associação Comercial e da Federação das Indústrias de São Paulo, o Instituto de Organização Racional do Trabalho – IDORT.” (ibid., p. 97)

---

<sup>54</sup> Entrevista concedida ao Arquivo Público Municipal de Araguari, no dia 19/08/2003, às 15:00 aos entrevistadores: Aparecida da Glória Campos, Thaís Tormin Porto Arantes e Clayton França Carili.

Por ideário da racionalização do trabalho, Tenca (2006) entende a maneira pela qual o capital almeja exercer seu poder político no processo de trabalho e sobre o trabalhador; o autor assim o descreve

Prática totalizadora, fundada no controle ou domínio do tempo do trabalhador, seja o tempo vivido no lugar da produção, tradicionalmente entendido como tal, seja aquele vivido na esfera do lazer, para muitos compreendido equivocadamente como tempo livre (TENCA, 2006, p. 30).

A partir de princípios fordistas, que vêm responder as crises político-econômicas atravessadas pelo capitalismo no começo do século XX bem como os impactos provocados pela Revolução Russa de 1917, o IDORT cumpre uma função político-pedagógica cujo objetivo está na harmonização das classes sociais antagônicas e no combate à ameaça vermelha do comunismo latente nos anos 1930 e 1940. Tal prática, já desenvolvida nos países centrais, passa também a ser adotada em empresas brasileiras, sobretudo nas empresas ferroviárias, conotando o pioneirismo das empresas de estradas de ferro na formação do operariado brasileiro, sendo uma delas a Estrada de Ferro Goiás.

Fundada em 1942, na administração de Gaioso Neves, a Escola Profissional Ferroviária de Araguari foi inicialmente vinculada ao CFESP (Centro Ferroviário de Ensino e Seleção Profissional) e, posteriormente, foi colocada sob coordenação do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI) de São Paulo, instituição privada, porém, criada pelo Estado – fruto do “*Decreto-lei 4.048 de 22 de janeiro de 1942*” (CUNHA, 2000, p. 100); o que parece contraditório é, na verdade, como afirma Tenca, resultado “de uma atitude conciliatória entre a vontade do Estado e os interesses [parte] dos empresários” (TENCA, 2006, p. 102). Obedecendo às diretrizes pedagógicas que sintetizam os projetos políticos da burguesia industrial (paulista) nascente, a pedagogia desenvolvida pelo SENAI tem como fonte de inspiração o método “aprender fazendo” desenvolvido pelo russo Vitor Della Voz, conforme a citação seguinte:

No ano de 1868... o diretor da escola (Técnica Imperial de Estradas de Ferro de Moscou), Vitor Della Voz, compreendeu que o processo de treinar mecânicos, pelo método de aprendizado, era moroso e de resultados desiguais. E pensando conseguir um engenheiro de

produção dentro de um sistema militar, Della Voz quis obter um tipo de operário treinado de grau mais elevado, mais uniforme, em menor espaço de tempo e por preços baixos. Concluiu que não podia conseguir isso pelos métodos de aprendizado usados nas oficinas de produção ligadas à escola. Estabeleceu um novo grupo de oficinas a que denominou “oficinas de instrução”, para diferenciar das oficinas de produção. (BENNET, apud FRIGOTTO, 1983, p. 41).

Como e quando o método Della Voz surge nas empresas ferroviárias brasileiras?

O Centro Ferroviário de Ensino e Seleção Profissional criado no ano de 1934, em São Paulo, foi a experiência, que de modo mais sistemático utilizou o método Della Voz, adotando as séries metódicas, tendo o SENAI como seu herdeiro principal. (BRAGA, 2006, p. 83).

Conforme observado por Cunha (2000, p. 98), “O CFESP foi elaborado por Roberto Mange e apresentado pelo IDORT às empresas ferroviárias e ao governo do estado [de São Paulo]”. Com o decorrer do tempo, empresas ferroviárias de outros estados vieram a aderir ao CFESP que, dessa maneira, alarga sua ação ao incorporar, além das estradas de ferro de São Paulo, as de outros estados da Federação incluindo a Estrada de Ferro Goiás em Araguari. A partir daí pode-se dizer que o ensino profissional de formação da força de trabalho urbano-industrial começa a se consolidar de forma sistemática no Brasil, pois estas instituições são o prenúncio do SENAI, tanto que o IDORT foi posteriormente incorporado pelo SENAI constituindo a Divisão de Transportes.

Para Weinstein, (apud Braga 2006, p. 84), o SENAI-SP “[...] procurava incutir virtudes morais, além das habilidades manuais, aos seus alunos”; ou seja, trata-se de educar, formar trabalhadores, segundo determinados princípios morais, a partir da internalização de uma determinada cultura, conforme observa Frigotto, mais que um “aprendizado técnico do ‘saber fazer o que serve’ e ‘o saber fazer de forma eficiente’ – tem-se uma internalização de uma determinada cultura – que explicita uma relação social dada”. (FRIGOTTO, 1983, p. 41).

Esse método, então implantado nos cursos de formação para o serviço ferroviário de várias empresas do ramo, é também adotado pela Estrada de Ferro Goiás através da Escola Profissional Ferroviária, então filiada ao CFESP, e torna-se o guia na formação desse trabalhador, seguindo a diretriz nacional. O caráter dessas

escolas é nitidamente classista, sua finalidade indica isso, não é uma escola propedêutica, é uma escola de formação de operários. E o caso de Araguari está longe de ser um caso isolado; está, sim, inserido nessa dinâmica mais complexa de formação do operariado brasileiro de que a escola profissional da EFG é parte constituinte. Ao Centro de Ensino e Seleção Profissional (em 1942)

Acham-se atualmente, filiadas a essa entidade, além das ferrovias de S. Paulo, as seguintes: Central do Brasil, Rêde de Viação Paraná- S. Catarina, Rêde Mineira de Viação, Viação Férrea Lesta-Brasileira, Great Western of Brasil Ralway, Rêde de Viação Cearense e Estada de Ferro Goiás.<sup>55</sup>

A respeito desse tipo de educação, Frigotto escreve:

Aparentemente, instituições de formação profissional de tipo SENAI tendem a ser concebidas como instituições cuja tarefa básica é a qualificação técnica do trabalhador. Na realidade, porém, as relações de trabalho-aprendizagem, a forma de organização interna, os valores que se passam, as atitudes e hábitos que se reforçam, as imagens de trabalhador bem sucedido e fracassado, a figura do patrão, os traços, enfim, de responsabilidade, assiduidade, pontualidade, etc, indicam que o ponto nodal é o de formar “bons trabalhadores”, isto é, trabalhadores fabricados para submeter-se mais facilmente à relações sociais estabelecidas. Homens fabricados para aceitarem a desqualificação dada pela crescente divisão do trabalho. (FRIGOTTO, 1983, p. 42).

A atuação da empresa caracterizou-se, também, como uma ação política liderada pelo Estado brasileiro – que, na verdade, é quem, dita as regras do jogo – junto à cidade de Araguari. Partindo da necessidade de formação técnico-profissional dos servidores da EFG, o Estado utiliza a empresa como um meio privilegiado de difusão da ideologia da cooperação e da harmonia social, que busca camuflar o conflito de classe.

A seguir, transcrevemos uma matéria do Jornal Gazeta do Triângulo (1950) que retrata o funcionamento da Escola Profissional Ferroviária da EFG.

Essa escola, subordinada ao Serviço de Ensino e Orientação Profissional (S.E.O.P.) da Estrada, criado pelo Decreto-lei nº 5607, de 02/06/1946, e obedecendo às diretrizes do Serviço Nacional de

<sup>55</sup> Jornal Gazeta do Triângulo, 05/07/1942, nº 276.

Aprendizagem Industrial (SENAI) Departamento Nacional de São Paulo, através da Divisão de Transportes, tem por finalidade proporcionar instrução geral e técnica, bem como prestar assistência necessária à formação profissional, não só dos filhos e parentes dos ferroviários, como também, de todos aqueles que prezem prestar sua colaboração no engrandecimento desta região do Brasil. O curso de Aprendizes de Oficina destina-se a formação técnica do pessoal para o serviço de oficinas ferroviárias, tendo os seguintes ofícios especializados: ajustadores, torneiros, aplainadores, caldeireiros, ferreiros, fundidores, soldadores, eletricitistas e carpinteiros.

O curso de formação de Artífice da Escola Profissional se fundamenta num aprendizado organizado metódico e seriado, de modo a formar o artífice hábil e capaz de seguir os progressos da técnica. A sua duração é de três anos para cada um dos ofícios especializados. As aulas gerais e técnicas, ministradas em prédio próprio, compreendem, português, matemática (aritmética, geometria, álgebra e trigonometria), higiene, noções de educação econômica, cívica e social e de organização racional do trabalho, educação física, tecnologia, física, mecânica, eletricidade, desenho, sendo a prática feita na oficina de aprendizagem, especialmente destinada a esse fim e anexa às oficinas gerais da E.F.Goiás, onde os alunos farão estágio de prática ferroviária, periodicamente. Para a admissão na Escola Profissional exige-se que o candidato tenha um preparo básico correspondente ao do último ano do curso primário, submetendo-se para isso a um exame de sanidade e outro de admissão, em que se incluem, além de elementos de português, aritmética e geometria, testes para verificação do senso técnico e aptidões mentais, o qual deverá apresentar no ato da inscrição, certidão de Registro Civil de Nascimento, provando não ter menos de 14 anos nem mais de 16 anos de idade.

A frequência na Escola Profissional é obrigatória tanto às aulas, como às oficinas e à Educação Física. O aluno que faltar às aulas ou aos trabalhos de aprendizagem, ou de Educação Física, em um dos períodos, embora compareça ao outro, terá falta nesse dia. Será eliminado do Curso o aluno que atingir durante o ano 40 ausências, justificadas ou não, salvo casos excepcionais de comprovada capacidade teórica e prática.

Na Escola Profissional Ferroviária, além de ser completamente gratuita a aprendizagem, os alunos ganham diárias progressivas, de acordo com o aproveitamento demonstrado, recebendo o uniforme para o serviço e material didático para as aulas teóricas. O regime escolar adotado é o externato. O aluno diplomado tem preferência no caso de existência de vagas, para a sua inclusão no quadro de servidores da Estrada.<sup>56</sup>

Almeja-se a formação para o trabalho segundo os interesses do modo de produção capitalista, que prima pela disciplina do trabalhador durante o processo de

---

<sup>56</sup> “Estrada de Ferro Goiás – Serviço de Ensino e Orientação Profissional”. *Gazeta do Triângulo*. 25/12/1950 – Ano XV nº 877, s/p.

trabalho, e se interessa também pelo seu comportamento fora da fábrica, incorporando costumes e hábitos difundidos pela empresa.

A Escola Profissional Ferroviária era a formadora de uma plêiade de operários que, segundo a imprensa local, deveriam ser “de formação, de ideal e não simples mercenários destinados à revolta, a inconformação, que só pode nascer da ignorância de seu meritório papel, tão essencial, na sociedade.”<sup>57</sup> Esta escola pode ser vista como espaço de educação profissional aliado ao aspecto moral, setor estratégico de controle da força de trabalho até porque este não se exerce circunscrito ao nível da fábrica. Este controle se manifesta pela regulação, por meio de normas e regras, hábitos e comportamentos que vão moldando um novo homem, estando para além da fábrica, acaba envolvendo outros espaços da sociedade. A figura 16 mostra os aprendizes trabalhando nas oficinas, sendo observados bem de perto pelos instrutores (à direita na foto).



FIGURA 16 – Aprendizes trabalhando nas oficinas da Escola Profissional, década de 1940.  
FONTE: Arquivo Público Municipal de Araguari.

Os métodos racionais e científicos de trabalho Fordista/Taylorista “estão indissolúvelmente ligados a um determinado modo de viver, de pensar e sentir a vida” (GRAMSCI, 1991, p. 396). O fordismo, era um novo método de produção que, aliado ao taylorismo, estabelecia os princípios racionais de produção e controle do trabalho. Estavam bastantes presente tanto na organização das relações de trabalho nas oficinas da EFG, quanto na vida social dos trabalhadores.

<sup>57</sup> “Surge “O APRENDIZ” órgão da Escola Profissional da Goiaz”. *Gazeta do Triângulo*. 05/05/1948.

Conforme mostra Pereira, a Escola “além de estimular os filhos de ferroviários a seguir a profissão dos pais, abria oportunidades para os demais jovens araguarinos aprenderem alguns ofícios relacionados à profissão de ferroviário”. (PEREIRA, 2006, p. 34-35). Nesse sentido, os vínculos com a população não-ferroviária da cidade – principalmente jovens adolescentes – eram também estabelecidos, o que aprofundava ainda mais a relação da EFG com a cidade de Araguari, pois, ser diplomado por esta escola era condição *sine qua non* para preencher uma vaga nos quadros da empresa. Destaca-se também o rigor disciplinar nos moldes militares da organização da escola, que era tido como elemento de distinção desta para com as outras escolas da cidade, uma vez que esta julgava oferecer uma formação completa.

Prática comum executada pela direção administrativa da Estrada de Ferro Goiás diz respeito às manifestações em comemorações de datas cívicas importantes como é o caso do 1º de Maio, Dia do trabalho, em que a Escola Ferroviária da Goiás e a Escola Primária Carmela Dutra, desfilavam na rua em frente ao prédio da estação da Goiás, palco das comemorações cívicas como pode ser visto na figura 17.



FIGURA 17 – Desfile dos alunos da Escola Primária Carmela Dutra, comemoração do 1º de Maio – dia do trabalho, década de 1960.

FONTE: Arquivo Público Municipal de Araguari.

A imprensa local tratava o acontecimento da seguinte forma:

Neste 1º de maio, Dia do Trabalhador, essa Escola desfilou com garbo e civismo pelas ruas da cidade, comemorativamente, ao mesmo tempo que oferecia aos araguarinos fruto, polpudo e magnífico, seu jornalzinho elegante, bem redigido e substancioso – “O APRENDIZ”<sup>58</sup>.

“O Aprendiz”, a que se refere a matéria acima do Jornal Gazeta do Triângulo, era um órgão de imprensa no seio da formação dos operários – ferroviários ou não – de Araguari. Ligado à direção da empresa, reproduzia no círculo operário a voz do patrão, os valores defendidos por este, o que fica evidente na nota da imprensa quando esta trata da finalidade do “jornalzinho”:

[...] são finalidades de “O APRENDIZ” a formação dos aprendizes ferroviários dentro do ambiente não só da técnica profissional mas também da educação econômica, cívica e social; quer desenvolver os sentimentos cristãos da solidariedade humana entre os adolescentes ferroviários, a fim de que na vida prática cheguem desativados de ilusionismo e se batam pelo ideal de uma sociedade feliz. Educação no seu sentimento completo<sup>59</sup>.

Concomitantemente ao jornal “O APRENDIZ”, os funcionários da EFG lançam também outro jornal: “O FERROVIÁRIO”, que logo em seu primeiro número busca suscitar o sentimento de cooperação e harmonia entre patrões e empregados, todos unidos a partir do lema: “Por uma Goiás maior”. Dessa forma, a administração da EFG utiliza meios similares aos da alta cúpula do Estado nacional na busca do convencimento e do consenso entre empregados e empregadores, com o uso corrente dos meios de propaganda, pelo rádio, pelos jornais etc.

Sociedade feliz, nesse contexto, significava a harmonização entre as classes sociais antagônicas em nome da construção da pátria. Desta maneira, buscava-se congregar as classes em torno de interesses mais gerais, procurando ocultar os trabalhadores enquanto sujeitos políticos, subordinando-os aos ditames do Estado do grande capital. Imbuída desse mesmo sentimento moralista, a atuação de Franco, na Espanha, na sua relação com os ferroviários daquele país, aproxima-se

<sup>58</sup> “Surge ‘O aprendiz’ órgão da Escola Profissional da Goiás”. *Gazeta do Triângulo*. 05/05/1948 – Ano XII nº 681, s/p.

<sup>59</sup> Idem.

bastante da atuação de Vargas na sua relação com o operariado brasileiro, conforme mostra Gonzáles:

[...] a partir del desarrollo de las escuelas y de las clases, impartidas por maestros y maestras seculares y, em algunos casos por religiosos, hasta el cambio, em época de RENFE, de la escuela laica e la de tipo religioso imbuída Del espíritu y la moral franquisata. (Gonzáles, 2007 p. 03).

Assim, a EFG, através de meios formais de educação (Escola Profissional Ferroviária, Escola Técnica de Educação Familiar e Escola Primária Carmela Dutra) de meios próprios de divulgação (Jornal “O Aprendiz” e “O Ferroviário”) e podendo contar com o apoio da imprensa e das elites locais e da promoção de ações morais (cooperação e harmonia) e cívicas, completa a racionalização do trabalho e do trabalhador utilizando o discurso religioso da caridade e da fé cristã, como nos lembra Lenharo,

A racionalização por si só não resolvia os problemas da produção enquanto não contasse com o interesse e o envolvimento do trabalhador. As conquistas da racionalização do trabalho haviam sido assimiladas pelo aparato da administração estatal; mas também nesse caso de nada adiantaria essa modernização sem a recristianização do mundo. (LENHARO, 1992, p. 173).

Dessa maneira, com o entrecruzamento das macropolíticas do Estado brasileiro com as micropolíticas da EFG, alcança-se a capilaridade do cotidiano do trabalhador, ferroviário ou não, o que repercute intensamente na cidade e no urbano em Araguari.

O cruzamento de dispositivos da macro e micropolíticas é que permite explicar como uma ‘química totalitária’ envolve as estruturas do Estado, as estruturas institucionais político-partidárias e sindicais, os familiares e até mesmo as estruturas individuais. (Ibid., p. 44).

No caso da EFG – braço do governo federal em Araguari – ela utilizava ainda para esse fim o programa assistencial e social desenvolvido pelo então diretor, Major Mauro Borges Teixeira<sup>60</sup>, que envolvia uma série de benefícios, como: “Páscoa para

---

<sup>60</sup> Filho do interventor do Estado de Goiás Pedro Ludovico Teixeira.

os ferroviários, Natal da criança ferroviária pobre, casamentos, alto falantes oferecendo música ao ferroviário, cinema etc. [...] <sup>61</sup>.

O mesmo pode ser dito em relação à Escola Primária Carmela Dutra, fundada em 1944 era anexa ao prédio da Escola Profissional, oferecia o ensino primário de 1ª a 4ª série. Tinham preferência os filhos dos ferroviários, porém, outras crianças de famílias não-ferroviárias também obtinham vaga, era considerada uma das melhores escolas da cidade. Segundo depoimento de Srª. Janete Consuelo Scalia Passos – ex-professora e ex-diretora da Escola Carmela Dutra – “A nossa escola era uma extensão da família, nós auxiliávamos não apenas nas informações que qualquer computador pode fazer, mas também na formação <sup>62</sup>”. Percebe-se que nesta escola os primeiros passos eram dados rumo a uma carreira dentro da EFG, mantendo os laços e a continuidade da família ferroviária.

Da mesma forma que a Escola Profissional funcionava para os rapazes, foi fundada em maio de 1953 uma escola para as moças: a Escola Técnica de Educação Familiar, responsável pela educação das filhas dos ferroviários, que cursavam as três séries do Curso Ginásial. Além do currículo da Escola Normal, as moças aprendiam: Economia Doméstica, Higiene, Corte e Costura, Culinária, Enfermagem, Puericultura, Trabalhos manuais e Educação para o casamento. Conteúdo curricular bastante voltado à definição de um estereótipo de mulher com seu lugar claramente marcado na vida familiar e social, que desde a adolescência é preparada para ser dona de casa. E o homem preparado como o provedor da subsistência da família. Em comum, ambos os currículos possuem o conteúdo de Higiene, demonstrando interesses convergentes entre a administração pública municipal e esta ferrovia.

### **III.3 – A Vila Ferroviária da Goiás**

No Brasil, desde as senzalas construídas para abrigo dos escravos até os dias de hoje, tem sido utilizada a prática de construção de casas para trabalhadores, como atesta Correia,

---

<sup>61</sup> “Postos de Puericultura na Estrada de Ferro Goiás”. *Gazeta do Triângulo*. 01/03/1953 – Ano XVI nº 976, sp.

<sup>62</sup> Depoimento de Janete Consuelo Sacalia Passos. s/d. In: Relatório de Pesquisa. Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, 2005, p. 11.

Nossos levantamentos sugerem ter sido muito significativo o número de vilas operárias e núcleos fabris construídos no Brasil, não apenas no período que estamos tratando neste trabalho [Século XIX e as primeiras décadas do Século XX, até 1930] como também após os anos 1930. (CORREIA, 1998 p.20).

Após 1930, o Estado intervêm de forma mais efetiva nesse processo e a Vila Operária da Estrada de Ferro Goiás (figura 18) é fruto disto. Contudo, a intenção dos donos do capital não era resolver os problemas da habitação brasileira, mas, sim, responder às necessidades da acumulação do capital que perpassava pela preocupação com a saúde e a moral dos moradores. Diga-se: saúde física e mental para trabalhar, e moral, para a aceitação da hierarquia e respeito à propriedade privada.

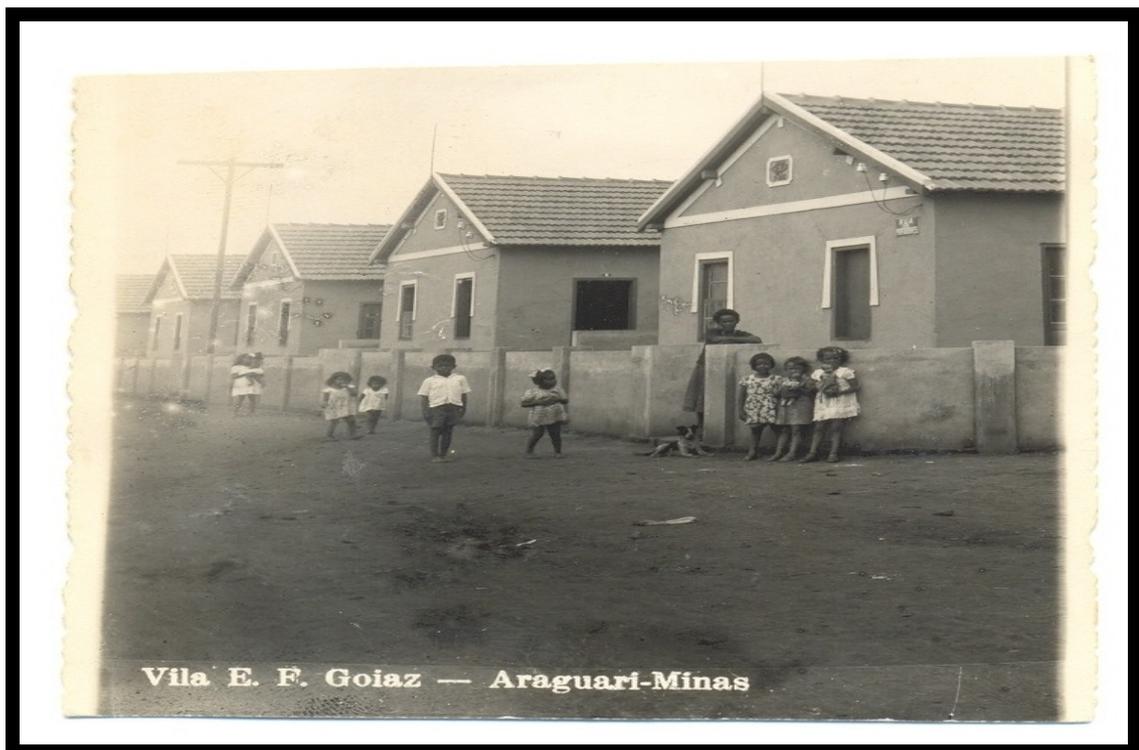


FIGURA 18 – Casas da Vila Ferroviária da Goiás, década de 1950.  
 FONTE: Arquivo Público Municipal de Araguari.

Correia é enfática ao distinguir conjuntos de casas construídos por empresas em ambiente rural isolado, os quais denomina *núcleos fabris*, e conjuntos de casas edificadas em cidades, os quais denomina de *vilas operárias*. Para a autora “[O] tratamento generalizante contribui para ocultar as enormes diferenças na forma de

gestão do trabalho entre vilas operárias construídas em cidades existentes e vilas isoladas no campo”. (CORREIA, 1998, p. 11). Os núcleos fabris estão mais submetidos a um rígido controle da vida local, do cotidiano operário, sob a governança absoluta da empresa, como no caso do núcleo fabril de Pedra em Alagoas erguido em 1913 que foi,

[...] concebida como um lugar do trabalho; como um espaço pensado para favorecer a produção de mercadorias e a reprodução de uma força de trabalho capacitada para o trabalho industrial e conduzida para respeitar o patrão e suas propriedades. (ibid., p. 206).

Já na vila operária esse governo não alcança o mesmo grau de controle e disciplina que ocorre nos núcleos fabris, pois a autonomia da empresa dá-se de forma mais reduzida, embora o objetivo seja sempre o controle sobre o trabalho e o trabalhador. Ao tratar das vilas operárias, a autora mostra que:

As vilas operárias alcançaram um grande sucesso, multiplicando-se e gerando toda uma mística em torno da ordem urbana e social que incorporaram [...] Estes conjuntos de casas de baixo custo e planta frequentemente coerente com princípios de higiene difundidos à época eram entendidos como um instrumento de saneamento da cidade e de transformação do cotidiano do pobre urbano, visto como marcado pela imoralidade e pela imundície. Em meio ao mundo tido como caótico onde vivia o pobre, as vilas surgiam nestas representações como ilhas de ordem e bem-estar. Sua difusão dentro de cidades existentes e em pequenos núcleos criados por fábricas, minas e usinas no campo era concebida como uma conquista de territórios da miséria e da barbárie pela civilização. As vilas eram tidas como o ambiente ideal para uma pobreza honesta, sadia, pacífica e obreira. (ibid., p. 10)

A edificação de vilas operárias por indústrias ou pelo Estado é lida aqui como estratégia espacial de cooptação e controle dos trabalhadores, moldados na imagem de pessoas obedientes, saudáveis, economicamente produtivas e pacíficas politicamente. Dessa maneira, a construção de casas para trabalhadores “converte a habitação em base para a construção de um novo modelo de trabalhador e de família proletária” (CORREIA, 1998, p. 14) e intensificam-se ainda mais os vínculos do trabalhador com a empresa.

A vila operária da Goiás erguida sob os preceitos da higiene, da moral, da lealdade à empresa, não é apenas local de moradia, é entendida como a extensão da própria fábrica. Mais uma vez recorreremos aos esclarecimentos de Correia:

A casa higienizada, o lazer regado, o ensino moralizante, a busca do controle dos contatos entre os moradores e entre eles e o exterior, a supervisão dos gastos e a intervenção do médico nos cuidados com o corpo foram alguns dos instrumentos básicos mobilizados nesse sentido, aos quais, eventualmente, aliou-se o incentivo às práticas religiosas, a concessão de ajudas diversas, a vigilância estreita do patrão e o governo rígido sobre os modos, a aparência e os hábitos pessoais dos operários. (Ibid. p. 76)

A construção da “Vila Ferroviária da Goiás” está inserida nesse contexto de arregimentação de operários indispensáveis à condução do trabalho ferroviário. Foram construídas, em 1950, 52 casas residenciais para parcela desses trabalhadores, permitindo maior disciplina e vigilância sobre parte da força de trabalho que poderia ser solicitada a qualquer momento devido à proximidade entre o lugar de morar e lugar do trabalho, conforme figura 19. São os *empregados de prontidão*; entre eles destacam-se: maquinistas, foguistas, ajustadores e eletricitas, entre outros.

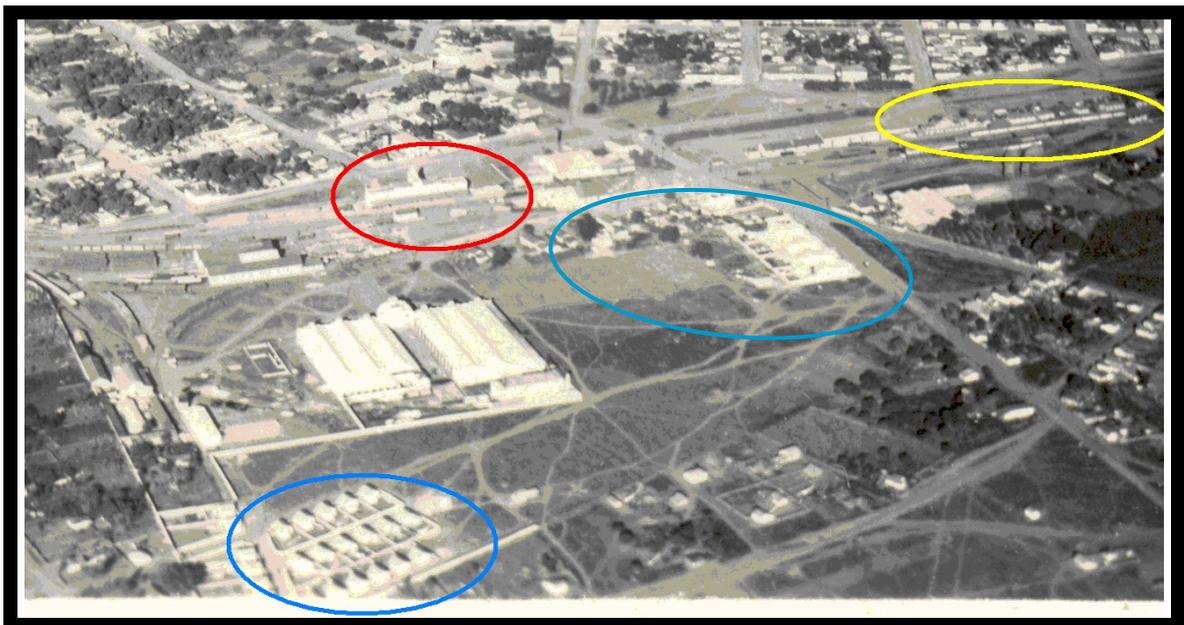


FIGURA 19 – Vista aérea do Conjunto Ferroviário da Goiás e da Companhia Mogiana. Nas cores azuis os dois conjuntos residenciais que formam a Vila Ferroviária da Goiás; em vermelho o prédio da estação Goiás; e em amarelo a Mogiana entroncando com a Goiás, década de 1950. FONTE: Arquivo Público Municipal de Araguari.

Conforme Correia, “As vilas construídas por empresas ferroviárias localizavam-se, sobretudo nos entroncamentos de estradas de ferro ou em canteiros avançados de obras”. (CORREIA, 1998 p. 10). Este é o caso da Estrada de Ferro Goiás, cuja sede localizava-se na cidade de Araguari (até 1954), configurando importante entreposto comercial, devido ao entroncamento ferroviário: ponto terminal da Cia. Mogiana de Estrada de Ferro e ponto inicial da Estrada de ferro Goiás. Nos canteiros de obras também eram construídas casas para os trabalhadores do trecho, conhecidos como “tatus”, responsáveis pela construção e reparação da linha. Prática também presente na Companhia Paulista de Estrada de Ferro, “essas vilas passaram a compor o cenário de cidades como Jundiá, Campinas e Rio Claro, entre outras, configurando-se numa extensão do trabalho ferroviário, uma vez que eram construídas em terrenos vizinhos à empresa”. (CALVO, 1994, p. 41).

A construção da Vila Ferroviária da Goiás deu-se ao lado do complexo ferroviário da Goiás; estreitava os laços entre os ferroviários, destes com a empresa e desta com a cidade, o que fica evidente, pela doação por parte da Prefeitura Municipal de Araguari do terreno onde foram edificadas as casas. A construção da vila operária da Goiás em Araguari foi assim noticiada pela imprensa local:

Com presença, nesta cidade, do Doutor Vitorino Barreto Filho, Presidente da Caixa de Aposentadoria e Pensões de Serviços Públicos da Zona Mogiana (...) e do Doutor Camargo Penteado, Engenheiro da Carteira Imobiliária, foi assinado no dia 07, terça-feira, pela Prefeitura Municipal, representada pelo Doutor Adalcindo de Amorin, a escritura de doação de uma área, no alto da Goiás, onde serão construídas as cinqüenta e duas casas populares que serão cedidas a servidores da E. F. Goiás (...). Realiza-se desta forma, velho anseio dos trabalhadores e funcionários daquela importante ferrovia [que aguardavam] essa alvissareira notícia, que vem suavizar o cruciante problema da casa própria em favor da grande maioria que vive sugada pelos aluguéis escorchantes. Está pois, de parabéns, a esforçada classe ferroviária e administração da Goiás, na pessoa do Capitão Mauro Borges<sup>63</sup>.

É dessa forma, por meio de doação, de decretos e leis ou por meio do chamado planejamento urbano que o Estado (neste caso, a Prefeitura) age no processo de produção do espaço urbano para dotá-lo de infra-estrutura apropriada

<sup>63</sup> “52 Casas populares serão construídas, no alto da Goiás, para os servidores da E.F.Goiás”. *Gazeta do Triângulo*. 05/12/1952.

para a (re)produção do capital. Na citação acima observa-se a “benevolência” das elites locais por criarem um espaço de reprodução do trabalho e dos trabalhadores ao lado do local de trabalho; é a moradia vista como fenômeno constituinte da organização social da chamada sociedade do trabalho. Mas a moradia é apenas um dos elementos desse processo. Como já vimos, muitas outras ações foram implementadas. Muitos foram os princípios ideologizantes empregados para isso, conforme mostra Correia:

A criação desses equipamentos inseriu-se em um esforço amplo das elites na organização da sociedade do trabalho e do preparo de trabalhadores para a indústria. Princípios liberais, noções positivistas, teorias médicas, idéias do catolicismo social, técnicas de engenharia, noções de dever e lealdade, padrões de moral e civilidade foram mobilizados pelos industriais na concepção da ordem urbana e social dos núcleos que criaram. (CORREIA, 1998 p. 11).

Embora a autora se reporte aos núcleos fabris, o aparato ideológico foi bastante difundido também na Vila Ferroviária da Goiás, como os elementos morais propalados pela Escola Profissional Ferroviária e pela Escola Técnica de Educação Familiar, pelos órgãos de imprensa ligados a ferrovia: jornal “O APRENDIZ” e “O FERROVIÁRIO”. Assim como a Escola Profissional Ferroviária, a construção da Vila Ferroviária da Goiás era elemento importante na adaptação do trabalhador às novas formas de trabalho, agora de tipo industrial que era realizado na ferrovia, é uma adaptação física e psicológica do trabalhador à fixidez dos horários, ao respeito das normas e do regulamento da empresa, assim como aos chefes. A vida na indústria é para Gramsci (1991, p. 391), “[...] um processo de adaptação psicofísica para determinadas condições de trabalho, de nutrição, de habitação, de costumes, etc., que não é inato, ‘natural’, mas que requer uma assimilação [...]”. Daí a importância de temas como: instrução para o trabalho, saúde, higiene social, enobrecimento da família e moralização que fizeram parte do cotidiano do ferroviário da Goiás. Tratava-se então de a formação pedagógica da fábrica ir “fazendo a cabeça” do trabalhador. Conforme Gramsci “A hegemonia vem da fábrica e, para ser exercida, só necessita de uma quantidade mínima de intermediários profissionais da política e da ideologia”. (ibid., p. 381-382).

Configura-se também um determinado ordenamento espacial fabril para o controle do trabalho, que não se restringe ao espaço interno da fábrica, extrapola os limites de suas paredes e alcança o cotidiano do trabalhador em outros espaços cuja finalidade também é a reprodução da força de trabalho, como a Vila Ferroviária da Goiás. Chama a atenção o nome das ruas desta Vila: Rua dos Tatus, Rua dos Foguistas, Rua do Portador etc, que reproduz a divisão do trabalho de dentro da fábrica e expressa espacialmente a hierarquização das categorias profissionais, também vista nas diferenças arquitetônicas das moradias, comum também nas vilas ferroviárias de São Paulo, uma espécie de “especialização do fordismo”. Conforme Harvey,

A disciplinação da força de trabalho para os propósitos de acumulação de capital [...] é uma questão muito complicada. Ela envolve em primeiro lugar, alguma mistura de repressão, familiarização, cooptação e cooperação, elementos que têm de ser organizados não somente no local de trabalho como na sociedade como um todo. (HARVEY, 1992, p. 119)

A Vila Goiás alarga suas dimensões com a construção de mais casas, alcançando a categoria de bairro, hoje conhecido como “Bairro Goiás”, um dos mais populosos da cidade, com grande concentração de ex-ferroviários. Assim, foram construídas:

52 casas para ferroviários em Araguari. Graças ao insistente pedido da Direção da Estrada de Ferro de Goiás [...] A edificação desse conjunto residencial vem possibilitar a 52 ferroviários mais necessitados a aquisição da casa própria, além de constituir progresso sensível no setor arquitetônico dessa importante cidade mineira. Lembramo-nos que, para tal, a Prefeitura Municipal, sob as mãos do conceituado e humanitário médico Dr. Adalberto de Amorim, fez a doação do terreno [...] <sup>64</sup>

Hoje a Vila da Goiás é apenas parte do Bairro Goiás, ao qual deu origem e nome.

A construção de vilas operárias e núcleos fabris representaram talvez a melhor tentativa das elites na constituição de um espaço disciplinado, da ordenação

---

<sup>64</sup> REVISTA: O GUARANI, Araguari, V.1, n.º 06, out. 1952.

de um bairro ou de uma cidade normatizada, carregada de regras, cujo controle da vida social das pessoas estaria sob o comando das classes dominantes. Contudo, estas estratégias vêm carregadas de conflitos e tensões, típicos do ambiente urbano que inviabilizam sua plena realização. “As vilas operárias e, sobretudo, os núcleos fabris construídos por industriais representam, sem dúvida, o momento em que esse projeto esteve mais próximo de se realizar”. (CORREIA, 1998, p. 40).

Vivemos sob os auspícios da ditadura do capital que estende seus tentáculos para além dos espaços de produção *strictu sensu*. Como observa Carlos,

O modo como a sociedade vive hoje é determinado pelo modo como o capital se reproduz, em seu estágio atual de desenvolvimento. Isto quer dizer, também que o trabalhador não foge ao “controle” do capital, nem quando está longe do local de trabalho, pois o espaço da moradia tende a se subjugar às necessidades e perspectivas da acumulação do capital. Por outro lado, o trabalhador também terá acesso à moradia, e possibilidades limitadas de escolha para morar. O modo de vida urbano, sob o capitalismo, impõe disciplina. (CARLOS, 1994, p. 95):

Sem dúvida há uma ordem capitalista que impõe disciplina à vida social. Porém não se deve atribuir unicamente ao capital a maneira como a sociedade vive. Esta noção de exclusividade pode levar a uma leitura determinista da sociedade. Deve-se considerar que, mesmo imperando a disciplina do capital, há, do outro lado, uma reação a ela por parte dos não-proprietários de meios de produção, que, mesmo submetidos ao capital, tentam driblar e fugir de suas amarras. Além do que, existem, ainda hoje, formações sociais organizadas sob outra lógica que não a da produção de mercadorias. Dessa forma, é possível questionar até que ponto o mecanismo disciplinar do capital foi plenamente realizado.

#### **III.4 – O Hospital Ferroviário, a Cooperativa de Consumo e a Associação Beneficente.**

O Hospital Ferroviário da Estrada de Ferro Goiás, inaugurado em 12 de Dezembro de 1953, era outro objeto espacial que compunha o complexo ferroviário da Goiás. A matéria do jornal *Gazeta do Triângulo* transcrita a seguir alude ao discurso da diretoria da EFG no dia da inauguração do Hospital Ferroviário:

[...] usou a palavra o Major Mauro Borges Teixeira, dizendo do seu esforço e das dificuldades encontradas para a consecução daquele hospital, mas finalmente tinha a satisfação de proclamar que era um fruto de todos, na luta em equipe, pela grandeza da Estrada e bem estar de seu pessoal, sua preocupação maior como dirigente da ferrovia.<sup>65</sup>

O elemento forte do discurso é a congregação da classe e a cooperação individual de cada trabalhador como aspecto preponderante para o progresso da ferrovia. Esta forma de compromisso termina por unificar e encobrir as diferenças entre os dirigentes e os operários, repercutindo nestes de maneira que se sintam organicamente e diretamente responsáveis ao desenvolvimento da empresa. Já que sua direção não mede esforços para melhorar o “bem estar de seu pessoal”, os operários também não podem medir esforços para o melhoramento da empresa.

Era este hospital considerado o mais moderno da cidade na época e, por isso, devido às instalações e aparelhagens, foi palco da primeira cirurgia cardíaca realizada no município. Evidentemente, é inegável que a instalação do hospital trouxe alento para o tratamento de saúde dos funcionários e suas famílias. Também sob a direção de Mauro Borges Teixeira, que foi criado o serviço médico e odontológico itinerante, com a finalidade de atender o pessoal que trabalhava diretamente na via permanente, os “tatus”, que realizavam o trabalho mais pesado, duro e degradante da ferrovia. Conforme o próprio Mauro Borges, estes

[...] funcionários não podiam ir às cidades tratar dos dentes e fazer consultas médicas. Criei, então, um serviço volante com automotriz que levava médicos e dentistas a cada turma de ‘conserva’ da estrada, o que ocorria de dez em dez quilômetros. Os veículos eram retirados dos trilhos e passavam o tempo necessário para o tratamento dos dentes e da saúde geral dos trabalhadores e de suas famílias. (TEIXEIRA, 2002, p. 142)

Além do hospital e do serviço de saúde itinerante, a Estrada de Ferro Goiás inaugurou postos de saúde em várias outras cidades servidas pelos seus trilhos, como em Goiandira, Ipameri, Pires do Rio e Goiânia. Como sugere Foucault (1989), o hospital funciona também como espaço-instituição disciplinar, que vigia e controla

---

<sup>65</sup> “Inaugurado, em solenidade simples, mas significativa o Hospital Ferroviário da Goiás”. *Gazeta do Triângulo*. 05/10/1952, sp.

por meio da prática do *exame*. Para este autor, esta prática “coloca os indivíduos num campo de vigilância, situa-os igualmente numa rede de anotações escritas; compromete-os em toda uma quantidade de documentos que os captam e os fixam.” (FOUCAULT, 1989, p. 168). Assim, com este mecanismo torna-se possível através da consulta e do exame médico-hospitalar, mapear, por exemplo, as causas do baixo rendimento dos trabalhadores e atestar o motivo de faltas ao trabalho, se por doença, por preguiça ou vadiagem.

A Cooperativa de Consumo dos servidores da Estrada de Ferro Goiás possuía, em 1952, um grande número de associados. Somente naquele ano, como mostra o jornal *Gazeta do Triângulo*, “foram admitidos 698 novos associados”<sup>66</sup> somando um total de 1.811 sócios no final de 1952, contra 1.204 do ano anterior, como consta na mesma matéria deste jornal. A compra com desconto em folha de pagamento introduziu a prática do crédito no dia-dia dos ferroviários. Apenas no ano de 1952, todos os associados juntos consumiram, segundo a *Gazeta do Triângulo* “importância de Cr\$ 13.070.475,20, sendo de Cr\$ 864.723,40 o saldo devedor apresentado em balanço relativo às vendas efetuadas a crédito”<sup>67</sup>. A cooperativa oferecia aos ferroviários, alimentos, vestuários e objetos de uso diversos a preços mais acessíveis; dessa forma, promovia a diversificação de hábitos alimentares e uma certa sofisticação na maneira de vestir por se usar as roupas da moda. Ao mesmo tempo, o mecanismo da dívida dos empregados na cooperativa e o medo em perder o emprego pode ser uma maneira sutil de exercer o amansamento dos ânimos para qualquer reivindicação.

A Associação Beneficente dos Funcionários da Estrada de Ferro Goiás – Goiás Atlética – fundada em 1º de Maio de 1936 – ampliou suas instalações para abrigar, mais tarde, em 1953, a ETEF (Escola Técnica de Educação Familiar), que também contribuiu fortemente para fortalecer os laços dos ferroviários e de sua família com a empresa. À frente da administração da Goiás Atlética, no biênio de 1958-1960, estava Luiz Lins Monteiro França, que resolveu implantar uma administração, digamos, mais racional para a entidade, dividindo-a em três departamentos, Financeiro, Jurídico e Esportivo. Conforme consta no boletim de prestação de contas desta entidade do ano de 1958, o Departamento Financeiro, “viu-se obrigado a elevar as mensalidades de Cr\$ 5,00 para Cr\$ 30,00, a fim de

---

<sup>66</sup> Jornal *Gazeta do Triângulo*, 05 de Abril de 1953, p. 03.

<sup>67</sup> Idem.

cobrir os gastos que se apresentavam com a criação do Departamento Jurídico” (GOIÁS ATLÉTICA, 1958, p. 03). Contribuíram, ainda, como justificativa para o aumento da mensalidade dos associados o aumento no auxílio funeral e as despesas com o setor educacional, com a criação da escola para alfabetização de adultos, e com o Departamento Esportivo, para pagamento de material usado para esta prática. Tudo isso justificava-se pela “união da classe”, lema que estava posto em todos os “cantos” e todos os espaços de divulgação e propaganda da Estrada de Ferro Goiás.

Os serviços sociais prestados pela empresa aos seus funcionários não se limitavam às benfeitorias para aqueles que residiam na cidade. Alcançavam também os trabalhadores da manutenção do trecho ferroviário. Esta maneira “ampla” com que a empresa procura assistir seus empregados oferece a dimensão do envolvimento dela com os trabalhadores, assim como ajuda a entender melhor a aparente ausência de conflitos entre trabalhadores e empresa. São assim apresentados, em matéria do jornal *Gazeta do Triângulo*, os programas de assistência à família ferroviária:

O Serviço de Assistência e Cooperação à Família dos Ferroviários – S.A.C.F.F. tem por finalidade principal prestar, dentro de suas possibilidades, a assistência social que se fizer necessário à Família dos Ferroviários, criado por ato do senhor Engenheiro Clovis Pestana, quando Ministro da Viação e Obras Públicas, por proposta do senhor engenheiro Artur Pereira de Castilho, então diretor do DNEF, como se vê pela portaria 162, de 15 de fevereiro de 1949. O programa abrange assistência à saúde, compreendendo serviços hospitalares, serviços de maternidade, de policlínica, de farmácia, de serviços médicos, puericultura, clínica dentária e colônia de férias; assistência à educação, cursos de alfabetização e primários, escola técnica de educação familiar, cursos de higiene e puericultura, cursos de educação doméstica, de enfermagem, de datilografia e secretariado; assistência à família, visitas domiciliares, inquéritos sociais, diligências, orientação profissional, doméstica pré-vocacional, assistência aos doentes e jurídica à família; assistência ao serviço espiritual: Natal ferroviário, Páscoa ferroviária, festas cívicas e religiosas; palestras culturais; assistência às instituições da Estrada: visitas aos enfermos, instruções moral e cívica, romaria; assistência aos esportes e recreação [...] assistência à produção profissional: roupas em geral, bordado [...] assistência ao serviço de cooperação: círculos ferroviários, associações e Cooperativas [...]. Cuida da família ferroviária em globo.<sup>68</sup>

<sup>68</sup> *Gazeta do Triângulo* “A Assistência Social da E.F. Goiás”. 08/12/1951 – Ano XVI nº. 919, s.p.

Estas práticas, se bem realizadas, representavam, evidentemente, uma melhora substancial nas condições materiais de vida do trabalhador e sua família, que se aproximam de certas garantias básicas proporcionadas aos trabalhadores dos países centrais durante o fordismo/keynesianismo. Daí a satisfação e o orgulho dos ferroviários em trabalhar na empresa, pois possuíam algumas garantias, mesmo que mínimas. Estas políticas, de inspiração fordista/keynesiana, também eram importantes instrumentos de controle do trabalho, de forte presença na EFG. Além dos citados acima, na administração do então capitão Mauro Borges Teixeira, este diretor obrigava os funcionários a cultivar horta, como mostra essa entrevista com o próprio Mauro Borges: “Eu mandava dar a semente e obrigava; não era voluntário não; todo mundo tem que plantar horta. E aí, eu às vezes ia na hora do jantar, chegava lá e todo mundo comia sopa.”<sup>69</sup> Na administração do Major Zamith, foi implantado um sistema de criação de abelhas para a produção de mel para os funcionários, “ele instalou em toda linha, naquelas turmas aquelas coisas”.<sup>70</sup>

Veja-se o rigor a que era submetida a vida cotidiana dos ferroviários da Goiás: até os hábitos alimentares eram vigiados de perto pelos patrões, que interferiam no interior do espaço do lar, na intimidade da família ferroviária, no intuito de educar o indivíduo, ordeiro e trabalhador, obediente às normas e às regras da empresa. Embora priorizassem os ferroviários, esses serviços se estendiam à parte da população não-ferroviária, abrangendo um leque ainda maior na inserção social da empresa na cidade fortalecendo os vínculos da EFG com Araguari.

Vemos que a prática implantada pela empresa para lidar com os seus trabalhadores remete claramente aos mecanismos ideológicos impetrados durante o regime de acumulação fordista nos países industrializados. Empresas públicas e privadas de muitos lugares do mundo, certamente, estavam alinhadas às orientações político-ideológicas fordistas no trato com seus empregados, podendo, inclusive, re-elaborar *in loco*, de acordo com suas conveniências, estas práticas, cuja finalidade é a regulamentação da vida social.

Enxergar certos benefícios alcançados pelos ferroviários da Estrada de Ferro Goiás somente pelo crivo da “caridade” das políticas assistenciais da empresa é fechar os olhos para a luta de classes e para a pressão exercida pelos debaixo.

---

<sup>69</sup> Entrevista com o Sr. Mauro Borges Teixeira ex-Diretor da EFG, concedida a Paulo Borges Campus Júnior, em 17/02/1998.

<sup>70</sup> Entrevista com o Sr. Alaor Puga ex-chefe das oficinas da Goiás, concedida à Paulo Borges Campus Júnior em 15/01/1998.

Embora, as diversas fontes consultadas, como jornais e revistas da época, entrevistas e trabalhos de pesquisa sobre esta ferrovia, entre os quais tive acesso, não noticiassem grandes manifestações, paralisações ou greves, realçando muito mais os elogios à empresa, não é possível acreditar que na relação ferrovia x ferroviário estivessem ausentes as disputas e conflitos, pois elas são inerentes ao modo de produção capitalista.

Diante disso, torna-se importante não fecharmos os olhos à “pequena luta”, às formas sutis de resistência ao trabalho, ao fazer “corpo mole”, às faltas ao trabalho, à desobediência aos chefes e ao abandono do emprego, entre outras ações de disputa que se realizam na surdina. Essa pequena luta é a pressão exercida junto aos chefes imediatos e à direção da empresa. É no dia-dia que certamente aparecem os descontentamentos, as reclamações, os protestos dos trabalhadores. E, certamente, aparecem também o pequeno castigo, as pequenas humilhações do patrão ao empregado.

Todavia, a estratégia política da EFG no trato com seus trabalhadores procurava antecipar-se às possíveis insurreições e protestos de maior dimensão que, porventura, pudessem ocorrer. Seus dirigentes tinham, é claro, real conhecimento da organização dos ferroviários noutros lugares do Brasil. Dessa maneira, as medidas assistenciais da empresa, além de impactar no rebaixamento dos custos salariais, preveniam o afloramento de tensões entre as forças sociais envolvidas no processo de trabalho, o que revela a plena consciência da empresa do latente antagonismo entre patrões e empregados nas relações de trabalho. Portanto, a meu ver, a ação antecipatória da empresa esclarece os conflitos ocultos nas fontes de pesquisa.

O fato das fontes – pelo menos as com que me deparei – calarem em grande medida as vozes dos ferroviários é típico de uma determinada memória que se quer preservar. A boa relação da empresa com seus comandados, a harmonia entre as classes sociais, esta seria a característica que fazia a “Goiás ser grande”. Os trabalhadores aparecem sempre como coadjuvantes, nunca como sujeitos, protagonistas do processo histórico, que derramou literalmente suor e sangue na construção/manutenção da ferrovia.

Aqui evocamos Thompson (1978), que alude à importância do termo “luta” no processo de formação da consciência de classe e da própria classe:

[...] a classe operária se fez a si mesma tanto quanto foi feita. “Não podemos colocar “classe” aqui e “consciência de classe ali”, como duas entidades separadas uma vindo depois da outra, já que ambas devem ser consideradas conjuntamente – a experiência da determinação e o “tratamento” desta de maneiras conscientes. Nem podemos deduzir a classe de uma “seção” estática (já que é um vir-a-ser no tempo), nem como uma função de um modo de produção, já que as formações de classe e a consciência de classe (embora sujeitas a determinadas pressões) se desenvolvem num processo inacabado de relação – de luta com outras classes – no tempo [e no espaço] a luta de classes é um conceito anterior ao de classe, a classe não antecede mas surge da luta.(THOMPSON, 1978, p. 121)

O sentido em que Thompson compreende teoricamente a classe, diverge, como se pode perceber da abordagem estruturalista, cujo tratamento teórico enxerga classe como elemento estático, idealizada, acabada. Para o historiador inglês, ao contrário, a classe deve ser vista enquanto relação e processo, pois implica movimento, dinâmica, visto que é da própria luta que surge. Segundo Thompson:

[...] as classes surgem porque homens e mulheres, em relações produtivas determinadas, identificam seus interesses antagônicos e passam a lutar, a pensar e a valorar em termos de classe: assim o processo de formação de classe é um processo de autoconfeção, embora sob condições ‘dadas’. (ibid., p. 121)

Nesse sentido, a constituição dos ferroviários enquanto classe social emerge a partir da identificação de interesses comuns desses homens na sua luta cotidiana. Nesta luta algumas conquistas, mesmo que pequenas, houveram, embora, possam aparecer de forma dissimulada visto o poder que possuem o capital e o Estado para reelaborarem de tal forma essa luta que os direitos conquistados apareçam sob uma nova feição. Não como resultado da luta de classes e da força dos trabalhadores, mas como obra da benevolência e generosidade da burguesia, para demonstrar a “humanidade do capital”, que se porta como um bom pai generoso que concede à classe trabalhadora alguns benefícios.

Vemos, então, a diversidade e quão fortes foram os instrumentos políticos, ideológicos, econômicos e sociais utilizados pela Estrada de Ferro Goiás para promover a assimilação do trabalhador ferroviário e de sua família à lógica da empresa, que resultou na exaltação do sentido ético e moral do trabalho na ferrovia,

plasmado no discurso do orgulho de ser ferroviário, de trabalhar em uma empresa estatal responsável pela construção do país e seu desenvolvimento. Outros sentimentos se amalgamam na formação do perfil ideal do operário-ferroviário de Araguari, “ordeiro”, “pacífico”, que veste a camisa da empresa. É a pedagogia que vem da fábrica formando o trabalhador-ferroviário, para garantir a dominação do capital sobre o trabalho. Mas, para isso:

A educação, o treinamento, a persuasão, a mobilização de certos sentimentos sociais (a ética do trabalho, a lealdade aos companheiros, o orgulho local e nacional) e propensões psicológicas (a busca da identidade através do trabalho, a iniciativa individual ou a solidariedade social) desempenham um papel e estão claramente presentes na formação de ideologias dominantes cultivadas pelos meios de comunicação de massa, pelas instituições religiosas e educacionais, pelos vários setores do aparelho do Estado, e afirmadas pela simples articulação de sua experiência por parte dos que fazem o trabalho. (HARVEY, 1992, p. 119).

Efetivamente se desenvolveu na cidade de Araguari, no período definido neste estudo, uma “identidade ferroviária” por meio de: as dimensões de uma empresa como a Estrada de Ferro Goiás que abrigou em seu auge cerca de mil funcionários trabalhando em suas oficinas e na manutenção da linha férrea; seus filhos estudando na Escola Profissional Ferroviária e na Escola Carmela Dutra; as famílias sendo atendidas pelo Hospital Ferroviário; morando na Vila Ferroviária da Goiás; consumindo os gêneros e objetos da Cooperativa de Consumo com preços abaixo da concorrência, o que contribuiu sobremaneira para manter os custos do trabalho baixos; divertindo-se nos seus espaços de lazer, comemorações e festas; convivendo na Associação Beneficente Goiás-Atlética.

Esses são elementos sócio-espaciais importantes voltados para a reprodução da Estrada de Ferro Goiás e dos seus trabalhadores. A partir desses espaços, os valores, a ideologia e a moral da classe dominante irradiam-se e alcançam a sociedade como um todo, com decisiva influência na vida cotidiana da cidade, inclusive da população não ligada diretamente à ferrovia. Mas que, indiretamente, em muitos casos, era por ela servida.

Essas constatações permitem enxergar esta cidade no período proposto como uma **cidade-ferroviária**, pois as ferrovias tiveram implicações diretas tanto na configuração espacial da cidade, quanto na instituição de um novo espaço-tempo

que alterou a forma de relacionamento da população com a cidade. Novas maneiras de viver, de pensar, de agir, de vestir, novos hábitos e comportamentos são inseridos via trilhos de ferro na pacata Araguari; é a ordem distante se fazendo presente a partir dos modos de viver urbano. Santos (1996) apresenta o urbano como o abstrato, o geral, o de fora, enquanto a cidade é expressa pela concretude e particularidade do imediato, do que está próximo. Para ele a cidade é o interno e o urbano o externo. Porém, no imediatismo da vida cotidiana, este jogo dialético se interpenetra, o que vem de longe aos poucos internaliza-se e, nesse processo a cidade – o interno – adquire feições e toma características da ordem externa, distante.

## CAPÍTULO IV

### ARAGUARI COMO CIDADE-FERROVIÁRIA NO BRASIL

#### IV.1 - A Geografia da Cidade-Empresa no Brasil

O modelo cidade-empresa aparece primeiramente na Inglaterra da Era Vitoriana, período da Segunda Revolução Industrial, e se difunde largamente nos Estados Unidos em fins do século XIX. Entretanto, o termo “cidade-empresa” acabou generalizando a diversidade de tipos de sistema de fábrica com vila operária. É o que Crawford enfatiza sobre a trajetória da industrialização nos Estados Unidos. As transformações ocorridas na indústria e no espaço geográfico norte-americano provocaram uma seqüência de tipos de *company town*: “mill village, a corporate city, o lumber camp, mining town, o industrial suburb e a satellite city”. (Crawford<sup>71</sup> 1995, apud CORREIA, 2001, p. 83).

No Brasil, do mesmo modo, esses lugares têm sido nomeados de várias formas. Vila operária, fazenda, usina, bairro proletário, núcleo urbano, núcleo residencial, núcleo fabril, cidade operária, cidade-companhia, cidade-empresa e cidade nova são algumas das designações que essas aglomerações têm recebido entre nós, dependendo de suas características quanto a tamanho, forma, localização e condição político-administrativa, do tipo de atividade à qual estão ligadas e do momento histórico em que surgem. (CORREIA, 2001, p. 83-84).

Correia (1998) também demonstra as mudanças ao longo da história nos termos usados para designar esses aglomerados, bem como o equívoco de se utilizar um mesmo termo para situações tão díspares. Para a referida autora, o uso genérico do termo, seja *company town*, na Europa e nos Estados Unidos, ou “vilas

---

<sup>71</sup> CRAWFORD. M. *Building the workingman's paradise. The design of american company towns*. Londres/Nova York: Verso, 1995.

operárias”, no Brasil, não contribui para compreender as diferentes iniciativas de construção de casas para trabalhadores.

Assim, a generalização da terminologia serve para encobrir as diferenças na maneira pela qual ocorre a gestão do trabalho no interior destes espaços. Para Correia “entre vilas construídas por indústrias em cidades existentes e vilas isoladas no campo” (CORREIA, 1998, p. 11), há enormes diferenças na forma de gestão da força de trabalho. No segundo caso a fábrica possui um controle amplo sobre a vida dos trabalhadores, dentro e fora da fábrica; no primeiro caso este controle seria mais restrito.

O termo *company town*, criado nos Estados Unidos no final do século XIX e aplicado primeiramente nas cidades mineiras norte-americanas, era visto de forma pejorativa devido ao aspecto de desordem e caos de vários desses lugares, porém, de meados do século passado em diante sob a influência da arquitetura e do urbanismo moderno esses empreendimentos passaram a incorporar valores sanitários e de higiene. Juntamente com a habitação higienizada e limpa, são introduzidos também os serviços de saúde, educação e lazer, que “costumam estar associados a bem-estar, disciplina e progresso” (CORREIA, 1998, p. 54). Elementos importantes e inovadores no que tange à organização/gestão do espaço de reprodução da força de trabalho.

Em algumas cidades do Chile, onde a base da economia é a produção de minérios, principalmente o cobre que é explorado pelas multinacionais norte-americanas, é comum na organização do seu espaço produtivo as características do modelo cidade-empresa. Garcés, corrobora com Crawford e Correia, sobre a generalização do termo *company town* na atualidade, se ocupa amplamente designando “las ciudades industriales de distinto tipo que fueron surgiendo a partir de la Revolución Industrial: industrial villages, cités ouvrières, arbeiter siedlungen, colonias industriales, campamentos mineros.”. (GARCÉS, 2003, p. 132).

No Chile, estas grandes companhias mineradoras, cuja finalidade não é outra senão a máxima concentração e acumulação de capital são forçadas – de certa forma – a concentrar também o trabalho, pois cria um mercado cativo de força de trabalho nos arredores da fábrica, indispensável para a extração do cobre. Conforme explica a citação,

un ideal que explicita la transformación de la base económica de la nación americana y un modelo que interpreta el mito del primer capitalismo al de una sociedad 'perfecta' al servicio de la manufactura [...] Como modelo urbanístico representa una alternativa completa a la ciudad histórica, no tanto a causa de las formas en las que se estructura, cuanto por el hecho de asumir una única y nueva función, la fábrica, sin otros fines que los de máxima eficiencia productiva, creando un sistema monocultural sin rupturas socioeconómicas. (DAL CO, 1975, *apud*, GARCÉS, 2003, p. 132).

A estrutura espacial desses núcleos fabris é sistematicamente planejada, organizada, a fim de buscar a mais profunda eficiência no processo produtivo e preservar a harmonia entre os agentes da produção. Outros exemplos de cidade-empresa mundo afora são: Lowell, Pullman e Tyrone, nos Estados Unidos; Saltaire e Bournville, na Inglaterra; Lê Creusot e Mulhouse na França; La Colônia Güell, na Cataluña etc.

Não é o caso de se fazer um levantamento exaustivo desse modelo pelo mundo ou pelo Brasil, porém é necessário mostrar que ocorreram ao final do século XIX e durante o século XX alguns casos mais elucidativos, que merecem ser observados. Nos casos mais típicos, a disposição espacial dos objetos e sua arquitetura denotam a própria divisão e a hierarquia do trabalho. As casas dos chefes geralmente são mais adornadas, mais amplas, com maior número de cômodos, enquanto as residências dos trabalhadores de baixo escalão são bem mais singelas.

Os exemplos brasileiros do modelo cidade-empresa, ocorreram em vários momentos da industrialização do país, desde o primeiro surto industrial, a partir da implementação das primeiras fábricas têxteis no final do século XIX e início do XX, passando pelo período de implantação das indústrias de base do pós 1930 e percorrendo também os setores industriais dos anos 1950, até os grandes projetos da década (19)70. Portanto, o modelo de cidade-empresa está presente nas diferentes fases do desenvolvimento industrial do país, resguardados as respectivas peculiaridades de cada momento e modelo. Assim, ao considerarmos o surgimento da cidade-empresa, vemos que repercutem nelas as influências do momento histórico-geográfico em que apareceram.

Tomemos alguns casos como exemplo a ser observado. No primeiro surto da industrialização brasileira, a Companhia Progresso Industrial do Brasil (CPIB), mais

conhecida por Fábrica Bangu, fundada no final do século XIX, no Rio de Janeiro, ao longo do tempo se rearranja espacialmente: “fábrica-fazenda”, “cidade-fábrica”, “fábrica na cidade”. Sua localização em área rural, ou “fábrica-fazenda”, justifica-se em parte pela proximidade de fontes de energia, nesse caso a água, e por fatores econômicos “pois a instalação de fábricas em zonas rurais aliviava seus proprietários do pagamento do imposto de “pena d’água”, taxa sanitária, lixo e esgoto, e o imposto predial era mais barato”<sup>72</sup>, mas também reflete a particularidade do momento, a inexistência de um amplo mercado de força de trabalho – fator de produção indispensável na economia capitalista –, ainda que na maior cidade do Brasil, o que leva a empresa à estratégia de imobilizar mão-de-obra próxima à fábrica, criando praticamente um mercado cativo de mão-de-obra. Conforme esclarece Oliveira, a Fábrica Bangu:

[...] teve de criar o seu próprio mercado de força de trabalho cativa, a nível local, significando, em outras palavras, imobilizar força de trabalho, não apenas através da moradia em vilas operárias, o que já era comum nas áreas urbanas, mas também através do controle dos meios de produção e reprodução como grandes proprietários que eram de terras, estimulando a fixação de população na terra através da produção agrária em sistema de parcerias e arrendamento. (OLIVEIRA, 2006, p. 07).

Essas e outras estratégias da empresa vão com o correr do tempo, conformar outro arranjo espacial: a ‘*cidade-fábrica*’ que, para Oliveira (2006), “vai se impor, gerando uma maior demanda por terra urbana”. O que chama a atenção é que a atividade fabril-urbana da Fábrica Bangu não significou o fim das atividades rurais nos arredores da fábrica; ao invés de declinar, a produção rural de alimentos que abastecia o mercado local aumentou e atigiu o auge nos anos 1930, com a cultura da laranja .

Também Corrêa (1989), quando trata dos processos e formas espaciais que vão se materializando e conformam uma “organização espacial urbana”, mostra numa passagem de seu livro que as indústrias têxteis de meados do século XIX no Rio de Janeiro vão localizar-se próximo às fontes de energia hidráulicas. Assim se expressa Corrêa: “isoladas da cidade, tais indústrias tinham junto a si uma força de trabalho cativa, residindo em vilas operárias: criou-se assim um espaço industrial

---

<sup>72</sup> A escravidão em Bangu. In: A Voz do Trabalhador, 15.11.1909, p. 02, apud, TURAZZI, 1989 p. 69.

constituído de lugar de produção e de residência” (CORRÊA, 1989, p. (53). Com o decorrer do tempo e o crescimento da cidade do Rio de Janeiro, este aglomerado será parte constituinte do Bairro de Bangu, o qual ajudou a criar, chegando à forma urbana de “fábrica na cidade”.

As idéias dos dois pesquisadores nesse ponto não são divergentes e, sim, concordantes, embora Corrêa (1989) não observe que o fato de essas indústrias terem próximos de si uma mão-de-obra cativa é resultado da ação das próprias empresas que constróem residências para os seus empregados, daí o mercado cativo de força de trabalho que, na verdade, vem responder a uma demanda da empresa necessária à produção capitalista.

Seria a Fábrica Bangu, na sua relação com seu espaço imediato de atuação, uma forma de *company town*? No início talvez sim. Vê-se que a própria evolução do arranjo espacial de “fábrica-fazenda” a “cidade-fábrica” e desta para “fábrica na cidade” impõe a flexibilidade e/ou a dinâmica do conceito *company town* que, com o avançar do tempo, e com as mudanças da realidade empírica fazem com que o nome utilizado para designar o fato mude também ou, até mesmo, seja abandonado.

O exemplo da Fábrica Bangu é, em uma determinada época, típico de uma *company town* ligada à indústria têxtil, seja na escala de “vila operária”, seja na de “bairro operário” ou na de “cidade operária”, pois mesmo não tendo criado uma cidade, nos seus termos jurídicos-formais, ela criou e gestou um espaço privado inteiramente sob seu controle, mudando sua estratégia conforme as pressões impostas pelas mudanças históricas, principalmente a partir dos anos 1930. Bangu, com o tempo, com as mudanças no entorno da fábrica, vai ficando cada vez mais dentro da cidade e, assim, vai deixando de ser uma *company town* têxtil.

Em Araguari é o inverso que ocorre. Araguari não nasce como *company town*; porém, com a presença da Estrada de Ferro Goiás, vai se configurando não como esse modelo, mas como uma **cidade-ferroviária**, o que a difere e a distingue dos casos anteriormente mencionados. Ou seja, a particularidade de Araguari é que esta não se define como uma *company town* em sua forma clássica, como é o caso da Vila Martin Smith, pois não se trata de um ambiente construído seguindo o modelo urbano fechado, circunscrito, com pleno domínio e gestão da força de trabalho. Mas é, sim, uma cidade na qual a empresa ferroviária introjeta um tempo e um espaço que é o seu, sem, contudo, necessitar levantar muralhas ao seu redor; e, talvez por isso mesmo, com repercurssões fortes na vida econômica, social, cultural

e política da cidade. O modo urbano de viver em Araguari no período delimitado neste trabalho, é o *modo urbano-ferroviário de viver*. A vida cotidiana da cidade reflete o espaço-tempo do trem. É a força do impacto cultural da ferrovia que se consolida em Araguari. Isto é tão forte que, mesmo hoje, a memória que se quer ter remete à espacialidade ferroviária de ontem. Há um constante convite para reviver o passado, uma reelaboração permanente do tempo que passou; a antiga identidade ferroviária foi-se perdendo e Araguari ainda não conseguiu criar uma outra; daí, a volta aos “bons tempos” da era ferroviária ainda ter algum sentido.

Como diz Hardman, “o século XIX reagia, entre indignação, espanto e encantamento, às criaturas saídas do moderno sistema de fábrica”. (HARDMAN, 2005, p. 34). Araguari reagiu frente ao “bicho que soltava fogo”, com perplexidade, susto, medo, mas também com admiração e encanto, que tiveram ressonância direta no imaginário coletivo da cidade. A ferrovia era a *vida* para muitas pessoas da cidade.

A Vila de Paranapiacaba distrito do município paulista de Santo André, na região do chamado ABCD paulista, também denominada “Vila Martin Smith”, localizada no alto da Serra do Mar, foi também objeto de investigação, do professor Issao Minami. Para Minami (2004), a Vila Martin Smith caracteriza-se como um modelo *sui generis* de *company town*. Conforme este autor “o conjunto é um exemplar único, no Brasil, de um núcleo urbano que nasceu e sempre viveu em função da atividade ferroviária”. (MINAMI, 2004, p. 02) Trata-se então, de uma *company town* ferroviária propriamente.

A “Vila Martin Smith” é oriunda dos acampamentos dos operários ferroviários que trabalharam na construção da ferrovia que ligaria São Paulo à Baixada Santista, necessidade imposta pela economia cafeeira a fim de fazer chegar o seu produto ao Porto de Santos. Cabia aos trabalhadores que construía à ferrovia vencer o trecho íngreme, devido à topografia do terreno; tratava-se de vencer a Serra do Mar para chegar ao ponto final. Com o fim dos trabalhos de construção da via férrea a vila se tornou local de residência de parte desse pessoal que agora, iria se ocupar na manutenção da mesma.

O autor enxerga de forma bastante positiva e acrítica o modelo urbano da *company town* dessa vila de ferroviários. Para Minami, as *company towns* se “caracterizavam por promover desenvolvimento econômico aliado à melhoria da qualidade de vida de trabalhadores alocados nesses empreendimentos, através de

investimentos em planejamento e construção civil.” (Ibid., p. 03). Mas é preciso enxergar também que essas práticas espaciais da empresa vêm responder diretamente aos interesses da reprodução do capital, garantindo um mercado cativo de mão-de-obra e mantendo um amplo controle político-ideológico da força de trabalho.

Correia (1998) chama a atenção para o caso de que em Paranapiacaba a disposição espacial da vila expressa a hierarquização dos funcionários da empresa:

Na Vila Inglesa destinada aos mais graduados, as casas de madeira construídas em bloco de duas, quatro ou seis são todas dotadas de jardins e dispostas em ruas ortogonais; na Parte Alta, destinada aos demais empregados, casas estreitas sem jardim também de madeira são agrupadas em longos blocos. Entre os dois núcleos, foi implantada a estação de trem – ponto focal e principal lugar de encontro dos moradores - , cuja torre, ostentando um grande relógio, testemunha e regula o tempo linear, que preside o mundo ferroviário e a rotina de seus operadores. (Passarelli,<sup>73</sup> 1990 apud CORREIA, 1998, p. 74).

A Vila conformava-se assim segundo um modelo de relação capitalista; o novo conjunto construído pela empresa, com o que concorda Minami (2004, p. 05), “formava um sistema *disciplinarmente organizado* através de uma *técnica* de aglomeração disposta hierarquicamente e conforme um arranjo que definia o desenho das habitações”. (Grifo nosso).

A partir dos anos 1930 o país passou verdadeiramente por um processo de industrialização, comandado abertamente pelo Estado, com investimentos principalmente nas chamadas indústrias de base, ou de bens de produção, como é o caso das siderúrgicas. Surge, assim, a Companhia Siderúrgica Nacional e, em simbiose, aparece a cidade de Volta Redonda, como símbolos que representavam uma nova fase do capitalismo brasileiro, agora sob o prisma da indústria, novo carro-chefe da acumulação capitalista.

A empresa constrói simultaneamente a usina e a cidade, na qual a hierarquia da empresa é urbanamente reproduzida. Mas as conseqüências dos planos da empresa/capital sobre a estrutura urbana serão ainda piores que em Paranapiacaba. Vejamos:

---

<sup>73</sup> PASSARELLI, Sílvia Helena; FERREIRA, João e SANTOS, Marco Antônio Perrone (1990). *Paranapiacaba – Estudos e Memória*. Santo André: Public Gráfica.

O plano urbanístico, de alto padrão, reproduz na estruturação urbana a hierarquia funcional da usina, criando espaços estratificados por categoria funcional e padrão salarial. Os contínuos planos de expansão da usina e a demanda de mão-de-obra pelas firmas de construção civil funcionam como elementos indutores ao crescimento populacional, que atinge em 1950 um total de 36.000 pessoas (em 1940 eram apenas 3.000). conseqüentemente cresce uma outra “cidade” pobre e não planejada, fora da área de controle da CSN. Em 1954, Volta Redonda passa a categoria de município e, em 1980, atinge 183.620 habitantes (ibid., p.26).

A CSN além de pagar salários maiores oferece uma série de benefícios que podem funcionar como atrativos e/ou como elemento diferenciador na criação do espaço urbano, tais como: escola, atendimento hospitalar e transporte, disponíveis desde os primeiros meses de instalação da usina, em fins de 1941. Em alguns pontos – por exemplo, na assistência social – o caso da CSN-Volta Redonda se aproxima da EFG-Araguari. Ambas referem-se a empresas estatais no contexto antiliberal da “Era Vargas”, o que nos leva a olhar sua administração e a relação desta com os trabalhadores através da construção de um novo acordo entre o Estado e a classe operária, que, para Francisco de Oliveira (1982), é o cerne da questão que envolve a relação do Estado com o urbano no Brasil.

No Nordeste, também nesse momento, destaca-se, a criação da Vila de Paulo Afonso em Pernambuco, onde foram edificadas duas mil casas de alto padrão pela Companhia Hidrelétrica de São Francisco (Chesf), “empresa criada em 1948, que tem sua usina criada em 1955. A vila de Paulo Afonso, PE, construída com 2.000 casas de alto padrão, pode ser considerada modelo de *company town*”. (PIQUET, 1998, p. 26).

Outro exemplo, agora no Sul do país, referente à instalação no Paraná da indústria de papel e celulose Klabin, mostra que também as empresas privadas seguiram o mesmo modelo. Esta empresa, que se instalou na década de 1940 no município paranaense de Telêmaco Borba, é pioneira na produção de papel no Brasil. Pelo fato de ter se instalado numa localidade bastante isolada, foram construídas três vilas operárias para seus empregados. No início dos anos 1960, a Klabin teve um papel importante na formação deste município, “hoje um centro urbano com bom padrão urbanístico. Atualmente a empresa mantém apenas um número reduzido de residências de alto padrão para a diretoria [...]” (ibid., p. 27). Ainda, conforme Piquet, esse núcleo habitacional chegou a apresentar

características de uma *company town*, uma vez que continha, além das moradias, todos os equipamentos ligados às atividades fabris, assumindo papel fundamental na criação desse município paranaense.

Em Minas Gerais, destaca-se a siderurgia com a Companhia Belgo Mineira que, em 1934, criou um concurso para projetar a futura cidade operária de Monlevade. O crescimento da cidade foi tão grande que estendeu-se para fora da área projetada e, em 1991, a vila original abrigava apenas 4,2% da população. (Costa e Monte Mór, *apud* PIQUET, 1998 p. 26). Outra grande empresa do setor siderúrgico que se instalou em Minas Gerais e também investiu pesado em um projeto urbanístico, a futura cidade de Ipatinga, em 1956 é a Usiminas, em operação desde 1962. Porém, Ipatinga teve características diferentes em sua construção, como é possível constatar pela citação abaixo:

a cidade planejada é fruto de um projeto urbanístico minucioso. A Usiminas arca com a construção inicial das unidades habitacionais e da infra-estrutura básica, bem como de vários equipamentos sociais coletivos: escolas, clubes, supermercados, hospital, este de abrangência regional. Desde o início a cidade foi projetada em termos de comunidade aberta, de modo que, passada a fase inicial de construção e implantação, a livre iniciativa pudesse atuar cada vez com maior intensidade, pois calculava-se que, em 1975, a cidade atingiria 150.000, o que de fato ocorreu em 1980. (COSTA e MONTE MÓR, *apud* PIQUET, 1998 p. 27).

Também em Minas, a Açominas construiu nos anos de 1985-88 sua usina e também uma cidade aberta para os funcionários seus familiares que, somados, atingem aproximadamente 24.000 pessoas. O antigo Distrito de Ouro Branco núcleo histórico de Minas Gerais, foi totalmente descaracterizado pelas intervenções urbanas da empresa, que assumiu por meio de empresas especializadas, o planejamento da cidade, construindo moradias para seus empregados e remodelando a infra-estrutura urbana.

No extremo norte do país, no estado do Amapá a Icomi – Indústria e Comércio de Minérios S.A. “constrói a Vila Amazonas e a Vila Serra do Navio, de alto padrão construtivo e previstas para abrigar 2.500 habitantes cada uma. São até hoje consideradas exemplos de “*company towns*” construídas na década de 50.” (Benjamim Ribeiro, *apud* PIQUET, 1998, p. 27).

Nos anos (19)70 são marcantes os grandes projetos, que marcaram o padrão de ocupação territorial do país, cujas obras iniciadas nessa década só serão concluídas na década seguinte, devido à “[...] escassez crescente dos recursos financeiros exigidos”. (Piquet, 1998, p. 31). Dentre esses megaprojetos, citemos alguns: Jarí Florestal e Agropecuária Ltda., em Monte Dourado na Região Norte do Brasil, no estado do Pará. “A população prevista para a vila era de 10.000 habitantes, mas em 1988 dava sustentação a cerca de 60.000 pessoas” (Glauco Carneiro<sup>74</sup>, apud PIQUET 1998, p. 32).

Também no Pará, foi edificada a vila que abrigou os trabalhadores que construíram a hidrelétrica de Tucuruí. Em 1976, no começo das obras, a cidade possuía cerca de 3.000 habitantes; no pico das obras, chegou a somar mais de 100 mil habitantes, com a maioria residindo na cidade Velha e o restante nas vilas de empresa. Ainda no Pará, a Companhia Vale do Rio Doce nos anos 1980, constrói uma cidade fechada na Serra dos Carajás, de alto padrão, distante a 200Km da cidade de Marabá.

São muitos os exemplos de cidades no Brasil surgidas a partir da ação de grande empresas, estatais e privadas. Podemos citar ainda a Aracruz Celulose no Espírito Santo, que ergue uma vila residencial fechada, com todos os equipamentos urbanos de uso coletivo.

Os vários exemplos de grandes empresas que atuaram no processo de criação de cidades ou na redefinição do traçado urbanístico interno, mostram que, de uma forma ou de outra, elas exerceram um forte controle e influência tanto no urbano quanto na força de trabalho. No pós-30 há participação massiva do Estado, visto que muitos exemplos são de empresas estatais de grande porte no ramo da siderurgia ou de energia, setores fundamentais para o devir das indústrias estrangeiras na década de 1950, o que demonstra que essa intervenção estava moldada pelos interesses do grande capital, cabendo à União concentrar, crescentemente, seus gastos na formação das condições gerais da produção (infra-estrutura), indispensáveis à implantação de um moderno parque industrial.

Podemos constatar também que o fato de existir hoje um mercado de força de trabalho capitalista no Brasil não eliminou, em muitos casos, face ao tipo de

---

<sup>74</sup> CARNEIRO, Glauco. *Jarí, uma responsabilidade brasileira: origens e nacionalização do Projeto Jarí*. São Paulo, Lisa, 1988.

empresa e das imposições de sua localização, a produção das *company towns*, que sobrevive ao tempo.

Araguari não se originou sob os auspícios da ferrovia, ou seja, não foi a ferrovia que criou a cidade de Araguari, porém sua história e sua geografia se confunde com a das companhias ferroviárias. A ferrovia não cria, mas, recria Araguari. Por isso, a cidade de Araguari pode ser vista a partir deste ponto de vista: de uma cidade que foi “*capturada*” pela ferrovia no início com a Mogiana e, posteriormente a Estrada de Ferro Goiás, cuja atuação no espaço urbano de Araguari intensificou-se de forma brutal sob a batuta do Estado depois de 1920. A Estrada de Ferro Goiás erigiu uma cidade-ferroviária dentro da cidade de Araguari, que capturou a antiga cidade, tornando-a uma **cidade-ferroviária**.

O encanto, o fascínio das pessoas pela EFG, como vimos, foi construído de várias formas e é facilmente perceptível nas falas dos moradores. Dona Gracinda, esposa e filha de ferroviários da Estrada de Ferro Goiás, relata em entrevista, a sua admiração pela empresa, apesar dos baixos salários pagos pela EFG. Para ela, “todo mundo gostava da Rede, ela foi muito boa pra cidade, pra muita gente ela foi a salvação. Apesar de pagar pouco Araguari era outra cidade. Existia uma série de coisas que fazia a ferrovia ser querida por muita gente”. (MOREIRA, 2006, p. 40).

A fala de dona Gracinda enfatiza a relação da EFG com as transformações operadas na cidade, com a ferrovia Araguari “era outra cidade”. O seu discurso não se restringe à relação de trabalho, pois existiam outros elementos mais importantes que superavam esta relação e tornavam esta ferrovia “querida” pelos que trabalhavam nela ou não.

A relação das ferrovias com a cidade de Araguari sob a diretriz do capitalismo antiliberal é tratada no próximo item. O momento da constituição desta cidade como uma *cidade-ferroviária*. Analisar-se-á como se deu esse processo a partir das práticas espaciais das empresas ferroviárias que intensificaram e imprimiram conteúdo técnico-ferroviário ao espaço urbano desta cidade. E por fim, o desmantelamento desta estrutura.

## **IV.2 – A Relação Ferrovia-Cidade em Araguari no Capitalismo Antiliberal: 1928/1978**

O segundo momento da relação da ferrovia com a cidade de Araguari é o tempo da EFG sob a diretriz do Estado, que é “chamado” a dirigi-la a partir de 1920. Reflete também as mudanças mais gerais do novo regime de acumulação capitalista – o fordismo gerado nos países centrais – e a implementação de um novo modo de regulamentação da vida social a ele associado. No Brasil é o momento da consolidação e expansão deste modo de produção, com a intervenção efetiva do Estado nos rumos da economia nacional, que interveio também, conforme Fernandes “no ordenamento do território e do urbano e demais aspectos da vida econômica e social” (FERNANDES, 2008, p. 03), caracterizando o período antiliberal do capitalismo brasileiro. Na carência do “capital privado nacional”, coube ao Estado atuar como agente econômico e criar as condições materiais necessárias para o processo de industrialização ocorrido a partir de 1930. Conforme Mendonça,

Inexistindo o grande capital privado nacional em proporções compatíveis com o vulto da obra econômica a ser realizada – a implementação de empreendimentos de infra-estrutura como a siderurgia, a eletrificação, a expansão dos sistemas de transportes e outros -, o Estado se viu pressionado a atuar muito além do papel de um mero coordenador da economia, transformando-se em investidor. [...] o sentido de tal dinâmica residia no pressuposto da maximização do lucro privado, através da produção, pelas empresas estatais, dos bens e serviços indispensáveis à acumulação industrial privada. (MENDONÇA, 1986, p. 34).

As mudanças estruturais que atravessaram o país neste período refletiram no setor dos transportes com o rodoviário, que ganhou força, e o ferroviário, durante a Primeira República voltado essencialmente para o mercado externo, exportação do café, passou a atender também o mercado interno que se ampliava. Neste período, sobretudo nos anos 1940/50, o governo federal faz investimentos na infra-estrutura para o transporte ferroviário da Estrada de Ferro Goiás e, pelo fato de Araguari ser sua sede operacional-administrativa, estes recursos deságuam na cidade para a construção do complexo ferroviário desta companhia férrea.



É neste intervalo de tempo que ocorre a construção do complexo ferroviário da Estrada de Ferro Goiás, fruto dos investimentos do Governo Federal, que dará suporte ao desenvolvimento e aprimoramento do trabalho ferroviário em Araguari e região. O prédio da estação, que foi construído em 1909, sofreu uma ampla reforma e ampliação nas suas instalações, iniciada em 1925 e concluída em 1928. A adequação do prédio aos novos tempos deu-se em virtude da grande movimentação de cargas e passageiros que passavam diariamente por este terminal ferroviário graças ao dinamismo comercial e econômico de Araguari. Assim, a reinauguração da Estação da Goiás em 1928 foi entendida como um símbolo que marcou o início de uma época de esperanças e sonhos no desenvolvimento da cidade. Por esse motivo, a reinauguração do magnífico prédio Goiás caracteriza o início do segundo momento da relação da ferrovia com a cidade.

Neste acontecimento, foi importante a participação do Poder Executivo local quando, por meio do Decreto 1451 de 13 de setembro de 1938, a Prefeitura Municipal doou um terreno de 29.256 metros quadrados para a construção do complexo ferroviário, que abrigaria: prédio da estação, as oficinas de reparo e manutenção, almoxarifado, tipografia, armazéns de carga. Foram construídos também: A Vila Ferroviária da Goiás, o Hospital Ferroviário, a Escola Primária Carmela Dutra e a Escola Técnica de Educação Familiar. A Cooperativa de Consumo e a Associação Beneficente da Goiás-Atlética, apesar de não se localizarem no interior do conjunto, compõem os objetos que formam o complexo ferroviário da Goiás. (figura 21).

No interior deste conjunto ferroviário implementou-se uma complexa divisão técnica e social do trabalho, composta de diversos departamentos e seções administrativas (planejamento) e de execução (trabalho manual). A 1ª Divisão repartia-se em: 1) Seção de automóveis, 2) Tipografia, 3) Almoxarifado. A 2ª Divisão: 1) Divisão de transportes, 2) Depósito de tração, 3) Distrito com 4 inspetorias. A 3ª Divisão: 1) Divisão de mecânica (locomoção), 2) Permanência total. A 4ª Divisão: 1) Via permanente, 2) Oficinas de linha, 3) 1ª residência. A 5ª Divisão: 1) Divisão de obras. Tem-se ainda os órgãos de chefia: 1) Chefia da Administração, 2) Chefia da divisão de transportes, 3) Chefia da via permanente. Com a transferência da sede administrativa, foram para Goiânia todos os órgãos de chefia.

A doação do terreno pela Prefeitura para a construção do complexo ferroviário evidencia o envolvimento do poder público municipal com a empresa

ferroviária e deixa claro o significativo papel do Estado como agente da produção e organização do espaço urbano, seja a partir de sua intervenção direta ou através da legislação que regula o uso do espaço da cidade. Geógrafo estudioso do espaço urbano, David Harvey, em suas reflexões acerca do assunto, mostra que uma das funções do Estado capitalista, na sua relação com o espaço geográfico das cidades, é o de “árbitro” no que tange à organização e produção deste espaço. Nas palavras do autor, o papel deste Estado é o de

[...] interferir na produção desse ambiente e arbitrar as demandas da classe trabalhadora por infra-estrutura, transportes, habitação e serviços sociais das mais variadas naturezas, conciliando-as com as exigências da acumulação. (Harvey<sup>75</sup> 1982 apud PIQUET, 1998, p. 05).

É muito forte o poder de barganha dessas grandes empresas junto ao poder público local, o que termina por refletir na organização do espaço interno das cidades, como foi em Araguari. Este complexo ferroviário e outros que existiram no Brasil foram verdadeiras indústrias de equipamentos ferroviários, que surgiram para substituir a compra desses equipamentos noutros países. Para Silveira (2003), “o Brasil forjou, além das substituições de importações de bens de consumo não duráveis e de bens de consumo duráveis (Departamento II), os bens de produção (Departamento I)” (SILVEIRA, 2003, p. 130). Assim, vê-se que a política de substituição das importações, adotada no período de crise, contribuiu para a emergência do parque industrial brasileiro, iniciada em 1930.

---

<sup>75</sup> HARVEY, David. “O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas”. Espaço e Debates, n. 6, jun./set. 1982, p. 18.



FIGURA 21 – Complexo Ferroviário da Estrada de Ferro Goiás, 1990.

Este complexo ferroviário era responsável pela produção e reparação de peças e equipamentos pesados; em suas oficinas, além da manutenção do material rodante, produziam-se vagões e autos-de-linha.

FONTE: Arquivo Público Municipal de Araguari.

Têm implicação direta no ordenamento espacial das cidades as grandes obras urbanas, os edifícios industriais de grande porte, as estações ferroviárias etc., como nos mostra Capel:

Con sus vastos espacios para la circulación, estacionamiento y clasificación de trenes, sus almacenes de mercancías, talleres, depósitos de agua, placas giratorias, depósitos de locomotoras, economatos, servicios de viajeros y de administración y, eventualmente, cuarteles, eram em si mismas, sobre todo en las grande ciudades, complejos de gran extension superficial. Especialmente en las ciudades que, por su carácter de cabecera de línea o por otras razones, tenían la función de depósitos de material móvil y tracción, con almacenes para el mismo [...] Todo ello afectava de forma importante a la organización urbana y daba lugar, además, a um conjunto de instalaciones conexas inducidas, desde

hoteles y restutantes hasta oficinas comerciales y redes de tranvías.  
(Capel, 2005 p. 548)

Uma obra da magnitude do complexo ferroviário da EFG afetou de maneira bastante expressiva a organização interna da cidade de Araguari. O impacto na cidade sem dúvida foi sentido nas variadas dimensões e domínios da vida local. Aumenta a arrecadação do município, gera empregos, dinamiza o comércio, abrem-se novas perspectivas, entre outros muitos aspectos que poderiam ser aqui relatados. Esse processo ocorrido em Araguari a partir da presença das ferrovias trouxe consigo a influência da arquitetura dos séculos XIX e XX: *art deco*, *neoclássica*, *modernista* e *eclética* manifesta nos estilos das edificações do complexo ferroviário da EFG, e, de maneira mais eloqüente, no prédio da estação que demonstra a suntuosidade e a imponência do engenho ferroviário.

Para Capel, as estações se converteram em novas portas de entrada da cidade.

A partir del siglo XIX el ferrocarril supuso una auténtica revolución em las ciudades. Las estaciones de ferrocarril se convirtieron em edificios de gran significado como exponentes de los nuevos avances técnicos y como puertas de acceso a la ciudad. (ibid., p. 547)

Em Araguari, estes estilos arquitetônicos passam a influenciar a construção de casas e edifícios que, até hoje, são facilmente encontrados, espalhados pela cidade, introjetados nela pelas ferrovias. Estas grandes obras urbanas, além de serem edifícios portadores de significado simbólico, vão impregnando seu discurso no imaginário social, construindo, assim, memórias individuais e coletivas; esses edifícios também expressam, através de sua forma, a grandiosidade do empreendimento ferroviário e explicitam o poder da elite à qual está ligada.

Estas formas são portadoras de conteúdo racional e intencional. Santos (1997) nos chama a atenção para o poder que as formas possuem, enquanto totalidade difusora do capital, que podem alterar as estruturas sociais locais. “As formas, este novo cavalo de Tróia, tornaram-se um meio de penetração nos países subdesenvolvidos [...]” (SANTOS, 1997, p. 73), a fim de acelerar o processo de modernização capitalista na periferia do sistema, inclusive com o poder de frustrar

“projetos nacionais de desenvolvimento”. (ibid, p. 73). No caso de Araguari, há uma espécie de captura do urbano pela forma ferroviária.

A figura 22 permite observar a presença do edifício da estação, que se impõe no espaço; é o portal de acesso ao interior do conjunto ferroviário da EFG, um dos maiores complexos ferroviários do interior do Brasil. Na Europa do século XIX, engenheiros e arquitetos dispensaram bastante atenção à construção de edifícios industriais, especialmente dos prédios das estações ferroviárias em que utilizavam novos materiais como o ferro e o vidro; aprimorando técnicas de construção, imprimiram um caráter arquitetônico majestoso e arrojado aos prédios das estações ferroviárias das capitais européias mais importantes, Londres, Berlim, Roma, Paris etc.

O estilo neoclássico, mas um tanto eclético devido aos adornos e adereços do prédio da EFG, chama a atenção dos transeuntes que passam em sua frente até hoje; imagine-se pois o impacto causado por sua presença no início do século XX.



FIGURA 22 – Prédio da Estação da Estrada de Ferro Goiás. 1940.  
FONTE: Arquivo Público Municipal de Araguari.

A estrutura espacial – que é parte do nosso objeto – forma-se de espaços-instituições responsáveis pela reprodução do capital e da força de trabalho.

Em Goiás, conforme Inácio (2006) havia uma certa reação e resistência dos ferroviários – principalmente os trabalhadores braçais – em relação à empresa, fato que, segundo ele, não ocorria em Araguari.

Essa resistência à empresa não se confirma em relação a trabalhadores que permaneceram em Araguari; ao contrário dos trabalhadores braçais que estavam em Goiás, os de Araguari explicitam uma identidade Ferroviária, demonstrando o orgulho de ter trabalhado na empresa. (INÁCIO, 2006, p. 111-130).

Como isso pode ser explicado? Pela própria condição de turmeiro ou tatu, como eram conhecidos. O trabalho duro e a baixa remuneração ajudam a explicar a reação e o descontentamento dessa categoria de ferroviários de Goiandira-GO em relação à empresa, enquanto outras categorias profissionais, diríamos, mais elitizadas (chefes de seção, chefes de estação, feitores etc.) se adequavam mais prontamente à empresa.

O fato de a sede do comando da empresa situar-se em Araguari também demandava um maior esforço da empresa na cooptação objetiva e subjetiva do ferroviário de Araguari por meio de ações que buscavam o consentimento, visando integrar o trabalhador à empresa. Neste sentido, intensificam-se seus vínculos com a ferrovia, ao ponto de se criar a denominação de “família ferroviária”, fato não ocorrido noutras localidades em que a Goiás se fazia presente. Contudo, ainda que tenha significativo peso, a simples presença da sede administrativa da companhia em Araguari, por si só, não explicaria as diferenças de comportamento do ferroviário que trabalhava em Araguari, mais “passivo” – se pudermos usar esta expressão – daquele analisado por Inácio, com características mais agressivas em relação à empresa.

A explicação perpassa também pelo enorme envolvimento desde o início da empresa com a cidade, as tramas com o poder público local, com a mídia impressa portadora de discurso, com a classe média formadora de opinião e mesmo com a população, de forma geral, que via na EFG o símbolo do progresso. O orgulho de “fazer parte” disso talvez pudesse acalmar os ânimos. Dessa forma, a empresa extrapola os limites *strictu sensu* do seu espaço de produção e reprodução, açambarcando várias dimensões do urbano: o político, o social, o simbólico etc., capturando a cidade e subjugando seu destino ao da própria empresa. Exemplo de

tal inserção – dentre tantos outros – foi o episódio da candidatura do então diretor da EFG (Major Zamith) a prefeito da cidade, logo após a redemocratização, pós-Estado Novo, sob o clamor da liderança local da UDN que, segundo relato do senhor Honor Machado<sup>76</sup>, “mandou buscar o major Zamith, que morava no Rio de Janeiro [...] a fim de que ele montasse domicílio em Araguari, a fim de que pudesse disputar as eleições”. Do lado do PSD, foi candidato o ex-prefeito, Jeovah dos Santos, que acabou vencendo as eleições municipais daquele ano.

A EFG foi escola na formação dos ferroviários enquanto classe operária tutelada pelo Estado e, ambos, a serviço do capital e também foi agente fundamental na organização do espaço urbano da cidade de Araguari. A sua influência no modo de viver das pessoas acabava por ofuscar as tensões e os prováveis conflitos entre a empresa e seus trabalhadores, sobretudo dos anos 1930 em diante. Este trabalho figura nessa interface, ou seja, a ferrovia aparece e necessita de uma demanda de mão-de-obra, então a empresa precisa criar, educar essa força de trabalho, e isso remete à uma determinada organização espacial da cidade, que tem início com o plano urbano de Widulick do final do século XIX e adentra este segundo momento em que a EFG passou ao comando da União e a Mogiana, na década de 1950, ficou sob a diretriz do governo de São Paulo. Seja de forma voluntária ou não, a imagem da cidade passa a refletir a imagem da ferrovia, que estava em todo canto. Não se trata de um modelo *company town sui generis* como a Vila Marthin Smith em Santo André-SP, mais definida enquanto tal paisagisticamente, pois, em Araguari, a vida econômica, social, política e cultural da cidade de 1928 a 1964, é fortemente influenciada pelo empreendimento ferroviário, tanto da Mogiana, quanto da Estrada de Ferro Goiás, daí a idéia de uma **cidade-ferroviária**.

A ferrovia age como indutor do desenvolvimento capitalista da cidade e do entorno, colocando-se como *condição geral de produção* e sustentáculo à penetração de capitais específicos, os mais diversos, por isso, dinamiza e conduz o processo de urbanização. Entretanto, não cabe dicotomizar o processo de industrialização e de urbanização, pois são processos concomitantes, relacionam-se entre si formando na verdade um mesmo processo. Trata-se, enfim, do avanço do modo capitalista de produção em território nacional e para este fim faz-se necessário, dotar o território de conteúdo técnico para acelerar a acumulação do

---

<sup>76</sup> Depoimento – Sr. Honor Machado. 10/06/97, às 09:30 horas ao Arquivo Público Municipal. p. 3-4.

capital; as ferrovias cumpriram esse papel. De 1930 em diante, o discurso oficial da ineficiência e demora do transporte ferroviário em fazer chegar as mercadorias abre espaço para a rodovia, o carro e o caminhão. Dizia Washington Luiz: “governar é abrir estradas” referindo-se às rodovias. Daí em diante inicia-se um processo de estagnação do sistema de transporte ferroviário brasileiro, que duraria até o final dos anos 1960, quando muitas ferrovias entram em decadência.

A crise do café (1929) e a opção pela rodovia são fatores importantes que ajudam a explicar a decadência das ferrovias brasileiras. Porém, muitas empresas ferroviárias não se limitavam exclusivamente ao traslado do café, até porque, com o desenvolvimento da indústria no país, as ferrovias passaram a cumprir outras funções além de serviçal da economia agro-exportadora. É o caso da Estrada de Ferro Goiás. Dos anos 1930 a meados da década de 1950 é considerado o auge desta Companhia, concomitante ao desenvolvimento da cidade de Araguari.

Em 1952, o Departamento Nacional de Estradas de Ferro coloca a Estrada de Ferro Goiás entre as maiores estradas de ferro brasileiras, quando vista sob o ponto de vista econômico, pois este mesmo órgão a classificava como *estrada média*, quando o critério era a extensão (478 Km). Tendo como critério o valor da *renda bruta anual* o DNEF dividia as ferrovias do Brasil em grupos de três categorias, a saber: estradas de *1ª categoria* – as que possuem renda bruta anual acima de vinte milhões de cruzeiros; as de *2ª categoria* – entre vinte milhões e cinco milhões; e as estradas de *3ª categoria* – inferior a cinco milhões de cruzeiros. A Estrada de Ferro Goiás figurava na décima sexta posição entre as estradas de ferro de primeira categoria, conforme tabela 03.

**Tabela 03**  
**Relação das Estradas de Ferro de 1ª categoria**  
**segundo critérios econômicos em 31/12/1952**

Estradas	Receita bruta (em 1.000 Cr\$)
1. E. F. Central do Brasil	1.659.079
2. E. F. Sorocabana	914.959
3. Cia. Paulista de E. F.	679.567
4. E. F. Santos Jundiaí	499.856
5. V. F. do Rio Grande do Sul	388.155
6. R. V. Paraná-Santa Catarina	321.025
7. E. F. Leopoldina	292.805
<b>8. Cia. Mogiana de E. F.</b>	<b>213.137</b>
9. E. F. Vitória-Minas	181.098
10. E. F. Noroeste do Brasil	171.210
11. Rede Ferroviária do Nordeste	165.139
12. Rede Mineira de Viação	148.797
13. E. F. Araraquara	80.204
14. V. F. Leste Brasileiro	41.739
15. Rede Viação Cerarense	29.478
<b>16. E. F. Goiás</b>	<b>20.947</b>
17. E. F. Teresa Cristina	20.849

FONTES: SILVA, Moacir M. F. *Geografia das estradas de ferro brasileiras em seu primeiro centenário (1854-1954)* p. 68 . In: I Centenário das ferrovias brasileiras. (Diversos Autores). IBGE, Conselho Nacional de Geografia, Rio de Janeiro, serviço gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1954.

A Estrada de Ferro Goiás e a Companhia Mogiana de Estrada de Ferro destacam-se entre as grandes ferrovias brasileiras. A EFG é a única estrada de ferro de médio porte que foi incluída nas primeiras etapas do Plano Nacional de Viação de 1946, cujo objetivo era o de resolver o problema da uniformização da bitola, para permitir a interação entre as diferentes estradas de ferro; cuja preferência seria pela bitola de 1,60 m. No relato seguinte, observa-se a preocupação em sanar o problema relativo à bitola. A largura da bitola reflete a capacidade de transporte da estrada, visto o intenso movimento da EFG era preciso alargar a bitola.

Louvamos o critério sugerido pela comissão de (1946), de se resolver progressivamente o problema, isto é, o de se adotar a nova bitola, por etapas assim indicadas:

1ª E. F. Central do Brasil – E. F. Paulista – E. F. Santos-Jundiaí – tronco ferroviário São Paulo-Porto Alegre.

2ª E. F. Sorocabana – Rede Viação Paraná-Santa Catarina – Viação Férrea Rio Grande do Sul – E. F. Leopoldina – Rede Mineira de Viação – Companhia Mojiana – E. F. Noroeste do Brasil – E. F. Araraquara – E. F. Goiás. (FILHO, 1954, p. 388)

Os números da tabela 03 indicam a importância das estradas de ferro: Goiás e Mogiana, para a cidade de Araguari, tanto em arrecadação de tributos e impostos, quanto pelo aquecimento do comércio e o surgimento de novos empreendimentos como: hotéis, restaurantes e pensões. Dessa maneira, dinamiza-se a vida urbana, gente chegando e saindo da cidade, as velhas charretes dispostas, à espera do desembarque, transportando as bagagens dos passageiros, um comércio ambulante se cria nas imediações do prédio da estação e novas relações sociais aparecem.

O próprio tempo da cidade é cada vez mais o tempo do trem-de-ferro, seu apito lembra aos homens a hora de ir e vir, de dormir e de levantar, do almoço e da *janta*. “Naquele horário diariamente podia se esperar os sinos que alertavam trabalhadores e população de forma geral” (MOREIRA, 2006, p. 44). Também era preponderante, na escolha do horário das cerimônias de casamento, observar a chegada e o retorno do trem que trazia e levava as famílias envolvidas na cerimônia. O ritmo da vida parece acelerar-se.

A senhora Gracinda mais uma vez nos fala da ferrovia e relembra os apitos dos trens que chegavam e dos que partiam de Araguari e os apitos que serviam para a comunicação direta com os trabalhadores.

06:30, 07:00, tinha e ainda tem 10:50, 11:00, e depois 12:10 e 12:30, à tarde 17:00. Eram apitos muito bonitos, uma coisa bonita. Aqueles apitos marcavam o horário do almoço e da volta. Tinha também o apito para chamar eles para algum problema, eram dois apitos e todo mundo corria pra lá pra ver o que tinha acontecido, sempre era algum problema, podia ser incêndio, ou máquina com problema. Era uma coisa que marcava muito. (ibid., p. 45).

O tempo disciplinar em formações sócio-econômicas não-capitalistas, como sugere Thompson (1998), é demarcado pelo ciclo da natureza, pelas tarefas diárias ou domésticas dos camponeses e artesãos; para estes, o tempo era regido pela época de plantar, colher, pescar etc. Para o autor, esses tempos estão relacionados à lógica da necessidade. Segundo Thompson, “na comunidade em que a orientação pelas tarefas é comum parece haver pouca separação entre ‘trabalho’ e a ‘vida’. As

relações sociais e o trabalho são misturados [...]” (THOMPSON, 1998, p. 271), o dia de trabalho pode se alongar ou retrair de acordo com a tarefa. No capitalismo passa a imperar “o tempo do horário marcado” (ibid., p. 272), o tempo abstrato do relógio industrial. Este tempo – caracterizado pelo depoimento de dona Gracinda – repercute na cidade-ferroviária de Araguari, interiorizando nas pessoas que ali viviam o tempo da locomotiva. Este tempo foi-se impregnando nos sentidos da população, disciplinando-a. Os apitos do trem indicavam o significado do tempo da indústria, as matérias-primas e os alimentos, o arroz, o charque, o sal e o gado, entre outros, precisavam chegar até os centros de abastecimento e consumo noutras regiões do país com as quais Araguari estabelecia relações comerciais. A ferrovia imprime a velocidade do tempo da circulação do capital.

Neste sentido, não se trata apenas do tempo interno da cidade, mas, deste em sintonia com outras localidades, é um tempo sincronizado que se universaliza. “Foi o trem que ajudou a criar a nossa percepção do passar do tempo. A Estrada de Ferro implantou um tempo universal, abstrato, suprimindo as marcações locais”.<sup>77</sup> Desta maneira, possibilitou a experiência do ritmo e da seqüência. Assim, é mister que formações sociais diferentes relacionam-se com noções diferentes de tempo e espaço.

No caso brasileiro, a partir de 1930, o Estado teve participação importante na estruturação de uma nova espacialidade, assentada, sobretudo, na industrialização – ainda que restrita. O que ele promove é a mudança, desde então, no padrão de acumulação, que anteriormente, estava fundamentado na economia agro-exportadora e, agora se estruturava na indústria. Sobre este aspecto, Francisco de Oliveira dirige-se da seguinte forma:

Do ponto de vista da divisão social do trabalho o Estado vai direcionar a potência do seu poder de coerção extra-econômica [...] vai tentar mudar o padrão de acumulação, em outras palavras, vai fazer a famosa transposição de excedentes de uns grupos sociais para outros, penalizando a produção agro-exportadora e direcionando os seus mecanismos e os seus aparelhos de Estado para potenciar a acumulação industrial, com todos os mecanismos já conhecidos e descritos na historiografia brasileira.

Do ponto de vista das relações de produção, este novo urbano, ou melhor, a relação entre o Estado e o urbano, consiste precisamente no aspecto mais crucial dele que é a regulamentação das relações

<sup>77</sup> Nelson Brissac Peixoto. “A Beleza convulsiva”. *Mais. Folha de São Paulo*, 29/10/1995, p. 05. Apud, Paula, 2000, p. 41.

entre capital e trabalho; e a Revolução burguesa no Brasil nasce, eu diria, com uma aparência contraditória em relação ao que classicamente se tem entendido como sendo Revolução burguesa nos países centrais. (OLIVEIRA, F. 1982, p. 44-45).

Francisco Oliveira acredita, então, que a regulamentação das relações entre capital-trabalho praticamente cria o urbano no Brasil. Nas palavras do autor: “[...] eu afirmaria que o urbano no Brasil aí é essa intervenção do Estado nas relações capital-trabalho, criando com isso, pela primeira vez, um mercado de trabalho – ou um mercado de força de trabalho”. (ibid., p. 45). Da mesma maneira Ianni entende que “[...] a partir de 1930, foram estabelecidas, de modo formal, sob a responsabilidade do Estado, as condições e os limites básicos de funcionamento do mercado de força de trabalho” (IANNI, 1996, p. 26).

A intervenção do Estado no intuito de regular o mercado da força de trabalho, “fixa o preço da força de trabalho [...] o capitalista individual sabia por quanto contratar a sua força de trabalho, elemento absolutamente indispensável para a constituição do cálculo econômico burguês” (ibid., p. 47). Os trabalhadores passam cada vez mais a residirem nas cidades e a ocuparem os postos de trabalho disponíveis nos setores de prestação de serviços, no comércio e na indústria em expansão, que gerava uma ampla perspectiva de trabalho. Assim, pode-se dizer que no Brasil a constituição da força de trabalho urbano-industrial assalariada ocorreu por forte intermédio dos aparelhos de Estado.

No dizer de Marx, “urbanização é o crescimento do proletariado” (Marx, apud Dreák, 2004, p.16), crescimento da classe trabalhadora urbana de forma geral. É o que se passa em Araguari com a presença das empresas ferroviárias, principalmente a EFG que no “auge” possuía “2.173 servidores, distribuídos da seguinte maneira: Titulados 68, Mensalistas e Diaristas 1.378, Pessoal de Obras, Plano Salte e outros 727”<sup>78</sup>. O que está se passando nesse contexto é a execução e o desenvolvimento de um projeto de Estado Nacional que vai fazer a reconstrução e a reorganização do espaço econômico nacional sob a hegemonia do capital industrial. Segundo Oliveira,

[...] no momento em que a União obriga aos Estados e retira deles a capacidade de legislar sobre certos aspectos da vida econômica, o que ele está fazendo na verdade é afirmar a capacidade da

<sup>78</sup> Revista: O Guarani, Ano I – junho-julho de 1952, nº 3 p. 18.

burguesia industrial emergente de ter um espaço econômico nacional unificado, sem o que a circulação de mercadorias realmente se veria embotada e, portanto, todo o processo de acumulação teria, digamos assim, um fôlego curto. (OLIVEIRA, op. cit. p. 45).

Mas em toda parte, não só no Brasil, o desenvolvimento do capitalismo industrial implicou necessariamente na formação de um mercado nacional e na unificação político-econômica do território. Nesse sentido, os meios de transportes e as comunicações são elementos imprescindíveis para dinamizar o fluxo dos negócios entre um lugar e outro. As ferrovias e posteriormente as rodovias cumpriram a função de interligar Araguari e o Triângulo Mineiro e parte do Centro-Oeste à economia paulista. Historicamente Uberaba, Araguari e Uberlândia, e todo o Triângulo, consolidaram-se como espaço que articula as relações econômicas entre a Região Centro-Oeste e a Sudeste.

Nos anos 1940, quando a economia regional já apresentava certa diversificação, a disputa entre os três principais centros urbanos do Triângulo Mineiro, já sinalizava certa supremacia da cidade de Uberlândia. Araguari, que no início do século XX possuía boas condições para desenvolver-se “nos limites de um núcleo marginal ao centro dinâmico da economia brasileira” (GUIMARÃES, 1991, p. 29), na competição com Goiânia, Anápolis, e Uberlândia, e com o inevitável avançar dos trilhos, não consegue acompanhar Uberlândia e afirmar sua hegemonia no Triângulo. Desta maneira, em pouco tempo, Uberlândia passaria a acumular as funções urbanas mais importantes na região no que tange à articulação das esferas da produção, circulação e consumo.

Do ponto de vista industrial, Uberlândia, já em 1950, ocupava a primeira posição regional, tanto em número de estabelecimentos quanto nos valores da produção, indicando diferenciações na capacidade produtiva. A concentração das atividades comerciais, varejistas e atacadistas, em Uberlândia, tornou-se visível também a partir de 1950. (BESSA, 2007, p. 23)

O aprofundamento do processo de integração geográfica da produção e dos mercados ganharia novo fôlego a partir de 1950. Isto por se tratar de “uma etapa de grandes mudanças tecnológicas na economia brasileira: industrialização pesada, supremacia rodoviária e desenvolvimento do capital financeiro” (GUIMARÃES, 2004,

p. 16-17), reflexo da expansão do capitalismo após a Segunda Grande Guerra, aliada à opção do governo brasileiro, sobretudo na segunda metade dos anos 1950, pela internacionalização da economia nacional. Estas mudanças de nível macroeconômico colocam para Araguari e região “a premência da infra-estrutura para dar continuidade à reprodução do capital [...]” (ibid., p. 17), ainda que as decisões se encontrassem bem longe dos domínios locais.

Enquanto a rodovia e o caminhão ganhavam forte impulso como modal privilegiado para o transporte das cargas brasileiras, fruto das transformações observadas anteriormente, a política do Governo Federal para o transporte ferroviário orientava-se para a encampação das companhias ferroviárias. Neste período (1940/50), a União assumiu o controle de muitas ferrovias, entre as quais destacam-se: “Compagnie dês Chemins de Fer de L’est Brésilien (1931), Brazil Railway Company (1940), [...] São Paulo Railway (1946), Gret Westem of Brazil Railway Company (1950) e a Leopoldina (1950)” (SILVEIRA, 2003, p.116). Essa medida objetivava evitar o sucateamento do modal ferroviário.

Quando Getúlio Vargas retorna ao poder para exercer seu segundo mandato em 1951, “grande parte das ferrovias pertencia à União ou estavam sob o controle dos Estados” (ibid., p. 117), inclusive as ferrovias de Araguari. A Companhia Mogiana de Estrada de Ferro foi incorporada em 1952 pelo Estado de São Paulo, que adquiriu a maioria de suas ações; a Estrada de Ferro Goiás encontrava-se sob controle da União desde os anos 1920. Com o problema de ter que administrar diversas ferrovias com “regimes trabalhistas diferentes, deficitárias, importância econômica diferenciada, dificuldade para investimentos, etc. [...] Getúlio autorizou a sua inclusão na pauta de estudo da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos” (ibid., p. 117). Foi a partir desta comissão, criada em 1952, que veio a proposta de criação da Rede Ferroviária Federal. Após a tramitação no Congresso Nacional, foi aprovada em 1956, “mas sendo sancionado somente pelo presidente Juscelino Kubitschek, em 16 de março de 1957, pela Lei nº. 3.115. Assim surgia a RFFSA”. (ibid., p. 118). A tabela 04 enumera as estradas de ferro que passaram a fazer parte do acervo patrimonial da nova empresa e demonstra também como estava a situação de cada uma delas.

**Tabela 04**  
**Ferrovias brasileiras incorporadas à RFFSA em 31/12/1957**

Ferrovia	Extensão (km)	Empregados	TU <sup>79</sup> (10 <sup>3</sup> )	TKU <sup>80</sup> (10 <sup>3</sup> )
E. F. Santos-Jundiaí	139	9.005	6.614	410,72
R. V. Paraná-Santa Catarina	2.666	12.930	1.946	768,49
E. F. Dona Tereza Cristina	264	906	2.051	112,62
Rede Ferroviária do Nordeste	2.655	9.602	2.766	270,07
E. F. Noroeste do Brasil	1.764	8.227	862	436,45
E. F. Leopoldina	3.057	15.229	1.897	341,22
Rede Mineira de Viação	3.989	12.975	896	287,01
E. F. Mossoró a Souza	243	664	132	10,65
E. F. Bahia a Minas Gerais	582	1.443	50	8,78
<b>E. F. Goiás</b>	<b>478</b>	<b>2.819</b>	<b>150</b>	<b>47,09</b>
E. F. São Luiz-Terezina	494	1.614	49	10,52
E. F. Sampaio Correia	304	927	82	8,34
E. F. Madeira-Mamoré	366	808	21	7,21
R. V. Cearense	1.596	3.275	227	63,58
V. F. Federal Leste Brasileiro	2.545	7.638	481	127,66
Central do Piauí	194	575	40	2,91
E. F. Bragança	293	814	15	1,70
V. F. Rio Grande do Sul	3.735	16.393	1.561	71,02
E. F. Santa Catarina	163	495	14	0,23
E. F. de Ilhéus	132	809	26	3,00
E. F. Nazaré	325	996	17	0,98
E. F. Central do Brasil	3.729	50.670	8.049	2.510,92
Total	29.713	158.814	28.249	5.771,24

FONTE: Revista Ferroviária, 1997.

Com a criação da Rede Ferroviária Federal S.A., que se concretizou com a incorporação de vinte e duas companhias ferroviárias sob a tutela da União, formou-se o maior o sistema ferroviário brasileiro, que se organizou da seguinte forma:

A RFFSA estruturou-se em doze superintendências regionais – as SRs e a administração geral. Era uma empresa de economia mista, controlada pelo governo federal (95,61%), atuando com transportes de cargas, passageiros e trens urbanos. Os principais produtos transportados eram minério de ferro, derivados de petróleo, cimento, farelo, forragens, álcool, produtos siderúrgicos e fertilizantes. (SILVEIRA, 2003, p. 118).

Segundo Silveira, com a implantação da RFFSA, houve uma melhoria do sistema ferroviário nacional “como a redução dos déficits, a padronização da malha,

<sup>79</sup> Toneladas Úteis (TU): é a quantidade de toneladas úteis de transporte remunerado realizado, ou seja, a soma das cargas originadas no interior da própria malha com as recebidas de outras malhas por tráfego mútuo e/ou direitos de passagem.

<sup>80</sup> Toneladas por Quilômetro Útil (TKU): medida de desempenho operacional de uma ferrovia, baseada na multiplicação da tonelagem transportada pela distância percorrida.

a redução das despesas e o aumento das cargas transportadas” (ibid., p. 129). Para Paula “[...] a criação da Rede respondia a uma nova tendência na administração ferroviária, a de unificar todas as estradas, organizando-as em sistemas regionais.” (PAULA, 2000, p. 73). Com a nova organização do sistema, a Estrada de Ferro Goiás passou a fazer parte da 3ª Superintendência Regional, cuja sede administrativa localizava-se na capital do estado de Minas Gerais, Belo Horizonte. Por outro lado, a Companhia Mogiana encontrava-se sob o controle do governo paulista.

A segunda metade dos anos 1950, com a subida de Juscelino Kubitschek ao poder central em 1956 e suas propostas de fazer o país crescer “cinquenta anos em cinco”, marca um redirecionamento do modelo de acumulação adotado até então. O capital privado nacional, o capital privado estrangeiro e o capital estatal formavam as frações do capital responsável pela acumulação capitalista desse período. Para Mendonça “foi no tocante às *formas* de seu financiamento que o modelo de acumulação delineado entre 1955-60 mais se distinguiu do anterior.” (MENDONÇA, 1986, p. 56). Juscelino faz a opção pela abertura da economia brasileira ao capital externo “sob a dupla forma de empréstimos e investimentos diretos.” (Ibid, p. 56).

O ambicioso “Plano de Metas” do Governo Kubitschek açambarcava os ramos mais importantes da economia, tais como: energia, transportes, alimentação, indústrias de base, educação e, fundamentalmente, a construção de Brasília. Para este estudo nos interessa a questão dos transportes e a construção de Brasília que, na verdade, simboliza o governo de Kubitschek e o seu Plano de Metas. Quanto ao setor dos transportes, a prioridade foi pela indústria automobilística e o transporte por rodovias em detrimento do modal ferroviário. Os números apresentados por Mendonça são esclarecedores.

Enquanto se previa a construção de 10 mil Km de novas rodovias, elas estenderam-se por mais de 20 mil Km, [...] enquanto isso, o transporte ferroviário – mais barato e acessível ao trabalhador – foi contemplado com apenas 826 Km adicionais de trilho. (ibid., p. 63-64).

Percebe-se o extraordinário crescimento do sistema de transporte rodoviário no período de 1956 a 1960. Duplicou-se a quilometragem das rodovias nesse período, enquanto o modal ferroviário cresceu num ritmo bem mais lento, mesmo

assim “foi um crescimento superior aos anos anteriores (segundo mandato de Getúlio Vargas), principalmente pelas inversões e encampações realizadas pela RFFSA” (SILVEIRA, 2003, p. 135). Assim as rodovias, os caminhões e os carros passam a dominar o sistema de transporte brasileiro de 1950 em diante, enquanto o setor ferroviário estagnava-se.

A mudança da Capital Federal do Rio de Janeiro para o Planalto Central engendrou uma série de investimentos na malha rodoviária que convergiam de vários pontos do território nacional à Brasília, entre eles: BR-040, que liga Rio de Janeiro à Brasília; BR-153, Belém-Brasília; BR-050 São Paulo-Brasília e outras. Para Silveira (2003) “não se teria uma interligação de tamanha intensidade do Centro-Oeste com as demais regiões brasileiras se não fosse a instalação de Brasília”. (ibid., p. 136). Estas mudanças ampliaram ainda mais o mercado com a intensificação da produção e do consumo inter-regional e trouxeram novo estímulo à região do Triângulo Mineiro, que conheceu sensível melhoria e expansão de estradas de rodagem, das comunicações e de energia.

A vida econômica, social e cultural desta região, historicamente atrelada a São Paulo, ia firmando cada vez mais sua “articulação comercial e produtiva de forma complementar à economia paulista”. (GUIMARÃES, 2004, p. 17). Este autor observa ainda que todos estes investimentos em infra-estrutura destinados à construção da cidade de Brasília: energia, rede de transportes, armazenamento, etc. “posicionaram Uberlândia e região numa localização estratégica de integração da industrialização de São Paulo com a expansão dos mercados interioranos”. (ibid., p. 17). Dessa forma, verificou-se que toda “a estrutura sócio-econômica regional foi diretamente afetada por esses processos de transformação”. (ibid., p. 17).

Uberlândia afirma-se nas décadas de 1960/70 como um dos principais pólos econômicos do Planalto Central brasileiro, “[...] centro de coleta, de beneficiamento, de comercialização e distribuição de mercadorias para uma ampla região no Brasil Central” (BESSA, 2007, p. 24), concentrando especialmente as principais atividades produtivas e de capital do Triângulo. Dessa maneira, Araguari e Uberaba ficaram relegadas ao segundo plano na escala regional. Decorreu-se assim, o processo de integração econômica e social inter-regional, concomitante à especialização industrial da Região Sudeste brasileira, sobretudo, São Paulo que manteve sua hegemonia na condução da economia nacional.

No que remete diretamente ao espaço intra-urbano, na cidade de Araguari, o “trauma” de 1954 (transferência da sede da Goiás) é amenizado quando a cidade é escolhida em meados da década de (19)60 para abrigar a sede de uma unidade do Exército Brasileiro, da arma de Engenharia Ferroviária. O 2º Batalhão Ferroviário, denominado Batalhão Mauá, é transferido do interior do Paraná, da cidade de Rio Negro, como consta em Alves (2003), por meio do Decreto n.º 55.278 de 22 de Dezembro de 1964, e chega a Araguari em comboio no dia 10 de Maio de 1965. Inaugura-se definitivamente em 29 de Junho do mesmo ano, sua sede própria, pois ele havia instalado-se provisoriamente no pavilhão da Rede Ferroviária Federal (antiga Goiás). Acreditava-se que este fato traria impacto positivo à economia local.

O “pesadelo” da transferência da sede da EFG para Goiânia é propalado por alguns segmentos da sociedade araguarina como o responsável pelo desaquecimento da economia local e, conseqüentemente, pela crise e decadência da cidade. Porém, o que percebemos é que a crise já vinha se apresentando há algum tempo e consumou-se a partir da hegemonia regional assumida por Uberlândia.

Após o “trágico” 1954, o que marcou de forma mais contundente a história e a geografia de Araguari foi mesmo o advento do Batalhão Ferroviário. A ele coube a tarefa da retificação dos trechos das linhas entre Uberlândia e Araguari e de Araguari à Brasília. Os estudos para retificação do trecho Araguari-Pires do Rio começaram em 1963 e foram realizados pela RFFSA, visto a precariedade da linha e sua necessária substituição, como nos relata Alves, “por uma linha moderna para grandes velocidades de cargas”. (ALVES, 2003, p. 216). Nos trabalhos de construção da nova linha, civis e militares de toda região empregavam-se no Batalhão Mauá, que efetivamente iniciou as obras em 1972; oito anos depois em 31 de Março de 1980, os trabalhos foram concluídos, somando-se um total de 469 km de Uberlândia à Brasília. Ficou, conforme Alves, “estabelecido o fluxo ferroviário para Brasília, vindo de São Paulo e Belo Horizonte”. (ibid., p. 227). O traçado da linha retificada pelo Batalhão tornou-a mais retilínea, o que permitiu reduzir a distância ferroviária entre Araguari e Anápolis em 40 Km, a mesma distância reduzida entre Araguari e Goiânia; viadutos e túneis possibilitaram esta redução.

Com o Batalhão, chegou também um grande número de famílias, que se deslocaram para esta cidade, como noticiou nesta matéria, o jornal *Botija Parda*.

Durante o histórico primeiro semestre de 1965, fixaram residência em Araguari e nas suas adjacências cerca de 240 famílias de civis e 60 de militares, totalizando aproximadamente 1.600 pessoas e mais umas duas dezenas de rapazes do serviço militar inicial, que aqui vieram para terminar sua formação [...]”<sup>81</sup>.

Neste clima de euforia, chegavam a Araguari todos os dias muitas famílias civis e militares oriundas de Rio Negro-PR que já trabalhavam no Batalhão. Segundo Alves (2003) com esta migração, tem início um drama em torno da moradia na nova terra; uns aconchegam-se nos hotéis e pensões da cidade, que ficaram lotados, enquanto outros, sem saída, sofreram com a especulação dos proprietários de imóveis, que inflacionaram os aluguéis. Ainda conforme este autor, este episódio “acelerou a construção de residências para os funcionários, civis e militares e suas famílias”. (ALVES, 2003, p. 179). Além disso, houve uma forte intervenção urbana, com a edificação do pátio do quartel, onde são erguidos diversos pavilhões para abrigar suas companhias, e as instalações necessárias ao desenvolvimento de suas atividades, aliados à construção de moradias para os militares e suas famílias ao lado do Batalhão, ou seja, a vila militar. Figura 23.

O amplo terreno destinado à construção da sede do 2º Batalhão Ferroviário foi adquirido pela Prefeitura de Araguari, como consta em matéria publicada no jornal *Gazeta do Triângulo*<sup>82</sup>, pelo preço de “8 milhões de cruzeiros” e doado ao Batalhão, denotando, mais uma vez, o comprometimento do Estado como agente promotor do espaço urbano. O prefeito Miguel Domingos Oliveira, justificou tamanha despesa para os cofres públicos da seguinte forma:

Se a Prefeitura de Araguari não arcar com estes gastos outras prefeituras arcariam, e aí teríamos perdido essa grande conquista [...] e ainda mais, somente em verbas até junho de 1965, para gastos com pessoal, já possui o 2º Batalhão Ferroviário 500 milhões de cruzeiros.<sup>83</sup>

Então a localização – que é um fato político-geográfico – do quartel em Araguari é perpassada por alguns condicionantes, sendo um deles a intervenção do poder público no oferecimento do terreno para a construção da sede, as promessas

<sup>81</sup> Jornal Botija Parda, edição especial de 29 de julho de 1972.

<sup>82</sup> Jornal Gazeta do Triângulo, edição de 17 de Janeiro de 1965.

<sup>83</sup> Idem.

de emprego, de desenvolvimento e progresso, que nem sempre acontecem, ou quando ocorrem beneficiam uns poucos. Além da construção da sede do quartel, localizada na parte norte da cidade, no outro extremo, ou seja, na parte sul, mais precisamente no Bairro Santa Helena, foi implantada outra companhia deste Batalhão, a 3ª Companhia de Construção. Neste Bairro foram construídas também, como se constata em Alves, “42 casas para a vila dos civis, vindas prontas do Rio das Pedras, casas desmontáveis; 11 para a vila dos Sargentos, com material remanescente de Bandeirinhas e 3 casas para a vila dos oficiais, pré-fabricadas, de Rio Negro.” (Ibid., p. 187).



FIGURA 23 – Construção das instalações do 2º Batalhão Ferroviário de Araguari, 1965.  
FONTE: Arquivo Público Municipal de Araguari.

A oportunidade de emprego proporcionada pela presença do Batalhão Ferroviário levou, como mostra Alves, à formação de “enormes filas [...] pessoas do lugar, há muito nessa espera” (ibid., p. 179). Para complementar a afirmação do autor, não apenas “pessoas do lugar”, mas, de toda a região entusiasmaram-se na expectativa de se empregar no Batalhão Ferroviário, visto as escassas oportunidades oferecidas pelo mercado de trabalho numa região em que predominava o trabalho na roça, no meio rural.

Ainda que em função da construção de Brasília, a presença do Batalhão Ferroviário significou para Araguari o “reencontro” com a ferrovia. Mas é um reencontro de despedida, pois, trata-se de um momento especial para as ferrovias brasileiras: o final dos anos 1960 e início da década de (19)70 é o tempo de sua decadência. Esta fato se manifesta em Araguari nos primeiros anos da década de (19)70 e estende-se até o fim desta década, marcando o momento da desmontagem da cidade-ferroviária. O prédio da estação da Goiás, construído em 1928, foi desativado em 1973; a Escola Profissional Ferroviária deixou de funcionar no ano de 1975; um ano depois é a vez da Escola Carmela Dutra fechar suas portas, em 1976. Assim, segue o desmantelamento do complexo ferroviário da Goiás. O Hospital Ferroviário é também desativado; a Cooperativa de Consumo, a Associação, Beneficente, a Tipografia, o Almoarifado e a Telegrafia seguem o mesmo caminho. Salvam-se as oficinas da Goiás que vão servir por algum tempo ao Batalhão Ferroviário.

No ano de 1971, a Companhia Mogiana de Estrada de Ferro foi incorporada pela FEPASA – Ferrovia Paulista S.A. e, dois anos depois, em 1973, desligou-se de Araguari. Todo o acervo patrimonial da Mogiana, composto do prédio da estação, armazém de cargas, vila operária etc. foi demolido em 1978 e seus trilhos retirados da cidade de Araguari. Seu antigo leito ferroviário deu lugar à construção da Avenida Batalhão Mauá, uma das principais vias de tráfego da cidade e a uma praça denominada: Praça da Constituição. Concomitante ao desmonte, o Batalhão Ferroviário construiu na periferia da cidade uma nova estação ferroviária, a *Nova Goiás*, inaugurada em 27 de Março de 1973, para onde foi transferida toda a movimentação de cargas e passageiros.

As linhas ferroviárias, que antes dividiam a cidade ao meio, foram desativadas e o traçado da nova linha, construída pelo Batalhão, seguiu contornando a periferia da cidade, fato que provocou nova dinâmica urbana. Com essas mudanças, as proximidades do novo terminal conheceram rápido processo de ocupação, formando vilas e novos bairros que abrigam parte da população de baixa renda da cidade. O processo de urbanização acompanhava os trilhos da nova estrada, contribuindo com a expansão da mancha urbana. O crescimento e a expansão horizontal da cidade levaram a Prefeitura Municipal à elaboração de uma nova legislação urbana, Lei nº. 1452, aprovada em 23 de Abril de 1970, cuja finalidade foi a de estabelecer os novos limites do perímetro urbano. O antigo

Decreto-Lei nº. 21 de 1º de julho de 1938, que delimitava as áreas urbanas e suburbanas da cidade, estava há muito, defasado. Áreas antes consideradas como zona suburbana passam a integrar, com esta nova Lei, a zona urbana da cidade.

Percebe-se, então, que nesse processo de expansão da cidade, inserida nesta nova dinâmica urbana, tiveram especial papel as intervenções espaciais provocadas pela instalação do Batalhão Ferroviário, a construção da nova estação da RFFSA e a desativação da Mogiana. Estes fatos contribuíram decisivamente no rearranjo espacial e na re-significação da cidade de Araguari.

O período tratado nesta pesquisa de profundas mudanças na história e na geografia brasileira, no qual se insere a cidade de Araguari, em que se intensificava o processo de industrialização do país, com as indústrias concentrando-se em sua grande maioria na Região Sudeste – São Paulo, principalmente – que, desde tempos remotos exerceu forte influência econômica sobre o Triângulo Mineiro, é o período da implementação no Brasil das “condições espaciais de reprodução” (MOREIRA, 2007, p. 68), que serviram de base para a acumulação do capital industrial e sua reprodução continuada. Nestes termos, compreendemos a relação da ferrovia com a organização do espaço urbano de Araguari como uma consequência desse processo que, criou uma identidade para a cidade – cidade-ferroviária. A produção desse espaço respondeu às necessidades da reprodução do capital, ou seja, permitiu a continuidade da produção capitalista, de forma cada vez mais vasta, garantia de acumular, acumular, acumular.

### **Considerações Finais**

O objetivo desta dissertação foi analisar e compreender, a partir de uma abordagem geográfica crítica, o processo de organização do espaço urbano da cidade de Araguari tendo como principal vetor as duas companhias ferroviárias que estiveram presentes nesta cidade: a Estrada de Ferro Goiás e a Companhia Mogiana de Estrada de Ferro. No decorrer da pesquisa, outros fatores surgiram como agentes importantes para compor a complexa espacialidade araguarina. Estes foram gradativamente incorporados no desenrolar do trabalho mas o cerne da argumentação manteve o foco na relação das ferrovias com a cidade.

Para tanto, foi necessário reconstituir as transformações espaciais ocorridas na cidade ao longo do tempo, desde o surgimento do núcleo antigo, seu crescimento e o aumento demográfico expressivo em virtude da chegada das empresas ferroviárias no final do século XIX e início do XX. Com o tempo, a relação das empresas ferroviárias com a cidade de Araguari aprofundou-se, alcançando muitas dimensões no modo de viver e usar a cidade, cada vez mais impregnada do espaço-tempo abstrato da ordem distante. Um modo de vida urbano-ferroviário foi aos poucos se constituindo. O relógio que marcava o tempo da cidade era o do trem de ferro, e os sons da sirene ecoavam solenemente, ouvidos por toda população. As formas geográficas das ferrovias encontravam-se de tal forma distribuídas pelo espaço urbano de Araguari que a lembrança da “era ferroviária” era constante e ininterrupta.

Portanto, a cidade-ferroviária, que foi se formando desde a chegada da Mogiana (1896) e posteriormente com a EFG (1906), passou a identificar-se fortemente com o mundo da ferrovia, com aquilo que representava ser o que de mais avançado existia na moderna sociedade produtora de mercadoria. A cidade-ferroviária expressa espacialmente a maneira pela qual o capitalismo manifestou-se por aqui, engendrando novos hábitos, re-elaborando costumes, imprimindo conteúdo social novo. Pela ferrovia chegavam negócios, comércios que intensificavam as

trocas, mas também chegavam determinados valores culturais, idéias, ideologias de todos os tipos, até mesmo doenças desconhecidas na localidade. Foi, portanto, com as ferrovias que Araguari passou a relacionar-se de forma mais intensa com outros lugares e adquiriu, num determinado momento, importância de centro regional do Triângulo Mineiro.

Não restam dúvidas quanto as transformações políticas, econômicas, sociais, culturais e espaciais que os trilhos provocaram no Brasil. Araguari também sofreu com as mudanças emanadas pelo impulso das ferrovias que, deixemos claro, tratam-se em essência de relação social, pois é capital. A presença das linhas férreas, cortando a cidade de ponta a ponta, e dos prédios das estações influenciou diretamente a dinâmica urbana. Nos arredores dos prédios das estações, da Mogiana e da Goiás, e ao longo da linha férrea foram concentrando-se hotéis, pensões, pousadas, bares, restaurantes, indústrias e residências.

Assim, seja de forma racional-intencional, como na confecção da planta da cidade pelo engenheiro da Mogiana; ou de forma espontânea, aleatória, não-intencional, a ferrovia arrumou internamente a morfologia espacial da cidade entre 1896 a 1978.

O espírito da modernidade, que chegou a Araguari pelos trilhos, implicou profundas mudanças na cidadezinha pacata do interior. A começar pela imposição de uma determinada ordem espacial urbana, a preocupação da administração pública com a higiene e a estética urbana, com determinados padrões de construção na zona urbana e, na zona especial, a proibição da prática da criação de animais como porcos e carneiros no perímetro urbano; foi proibida também a mendicância, esmolar nas ruas da cidade. A implementação dessa legislação urbana demonstrava que as elites que comandavam a política local e a administração pública estavam antenadas com os acontecimentos distantes.

A ferrovia foi o carro-chefe que promoveu a articulação local com terras longínquas: com ela chegou, por exemplo, o cinema, veículo de divulgação dos valores da cultura moderna, que veio difundir hábitos e comportamentos típicos da sociedade produtora de mercadorias. Em Araguari, o capitalismo chegou de trem, assim, a sincronia do tempo da cidade ao tempo do capitalismo se impôs e acelerou o ritmo e a maneira de viver o urbano, que passou a ser comandado pelo tempo da locomotiva. Os apitos do trem marcavam o novo compasso da cidade, hora de

dormir e levantar, hora de almoçar e jantar e, é claro, hora de trabalhar foram sendo introjetadas e absorvidas pelos sentidos da população de forma geral.

O espaço urbano foi sendo geografado pelos objetos espaciais que serviam de suporte ao trabalho na ferrovia: o imenso complexo ferroviário da EFG com suas oficinas, escolas, armazéns, etc., o hospital ferroviário situado em frente à Praça dos Ferroviários onde está exposta uma “Maria Fumaça” e é até hoje ponto de encontro de ex-ferroviários, que ficam horas a fio batendo-papo, lembrando dos “bons tempos”, jogando cartas, dominó, dama etc. E ainda, outros prédios estão distribuídos pela cidade, como o da Cooperativa de Consumo e o da Associação Beneficente Goiás Atlética, na Rua Joaquim Aníbal.

A Vila Operária da Goiás, que foi a semente do Bairro Goiás, um dos mais populosos da cidade, que concentrava muitas “famílias ferroviárias” foi se configurando, com o tempo, como um subcentro da cidade e ainda conserva muitas casas em sua arquitetura original. A influência da EFG no padrão arquitetônico da cidade também foi enorme. É visível na quantidade de exemplares espalhados pela cidade em estilo *art Déco*, estilo arquitetônico muito utilizado nas construções dos prédios da EFG. Edifícios, ruas, praças, bares, restaurantes etc., são resquícios de estruturas espaciais do passado, ainda presentes na configuração do espaço urbano de Araguari, porém, assumindo novas funções.

A espacialidade, ou seja, esse “espaço criado da organização e da produção sociais” (SOJA, 1993, p. 101), permitiu que se constituísse, no tempo indicado nesta pesquisa, uma espécie de identidade ferroviária, o que caracteriza efusivamente Araguari como cidade-ferroviária. A relação da Estrada de Ferro Goiás com esta urbe não limitou-se a seus operários. A ingerência desta companhia ferroviária adentra dimensões outras na vida urbana, na política local, na economia; nos empregos que as estradas de ferro propiciaram e na diversificação/complexificação da vida social, direta e indiretamente influenciada pela presença das ferrovias. Por isso mesmo, se a análise tivesse se restringido ao âmbito da *company town* correríamos o risco de reduzir o fenômeno estudado somente a uma relação da empresa com seus trabalhadores.

Esta relação é discutida neste estudo, porém de forma um tanto superficial, muito em virtude da “ausência de fontes” mais precisas da voz dos trabalhadores enquanto sujeitos do processo. As fontes a que tivemos acesso induzem a uma leitura em que os trabalhadores, submetidos à lógica e aos mecanismos de controle

disciplinar da ferrovia, expressavam uma aceitação “passiva” dela. Embora os ferroviários, e os marítimos, fossem categorias profissionais bem organizadas e cientes da luta de classes noutras cidades brasileiras, em Araguari não se tem notícia de paralisações, greves ou motins, por parte dos que trabalhavam nas ferrovias. O sindicato dos ferroviários de Araguari data apenas de 1981. Esta é uma história a ser contada ainda.

Por isso mesmo, este trabalho centrou suas atenções mais detidamente na organização urbana e na sua relação com as ferrovias, sujeito deste processo que não foi o único, nem poderia ter sido, mas, é a partir deste enfoque que analisamos o estabelecimento da trama e das relações das ferrovias com os outros sujeitos, como o Estado, a Prefeitura Municipal e os ferroviários, entre outros.

Evidentemente que as elites locais tinham muito interesse nas ferrovias, sobretudo na EFG, como explicado por Pereira (2006) pelo fato de os altos cargos, como os dos engenheiros, administradores gerais e chefes de setores, das oficinas, das finanças e do Departamento Pessoal, “em sua maioria, pertenciam às ‘famílias tradicionais e de posse’ da cidade” (PEREIRA, 2006, p. 55). Daí a reação quando o diretor da EFG, Capitão Mauro Borges, anunciou a transferência da sede administrativa para Goiânia.

Por fim, a pesquisa alcança seu objetivo se a partir de sua leitura ficar clara para o leitor – mesmo que este discorde – que o espaço urbano da cidade de Araguari, considerando o recorte temporal delimitado neste trabalho, passou por transformações importantes em sua estrutura a partir da instalação das companhias ferroviárias, culminando num dado momento, em um espaço organizado em função da ferrovia, com profundas implicações no imaginário coletivo da cidade, constituindo-se Araguari, então, numa **cidade-ferroviária**. Este conceito foi utilizado para tentar explicar Araguari na “era das ferrovias”. É uma idéia ainda frágil, mas que, com o tempo, quem sabe, poderá ser aplicada a outras realidades próximas às de Araguari.

Dessa forma, esta pesquisa cumpre o objetivo proposto para esta dissertação de mestrado, quando no decorrer de suas páginas buscou-se responder que urbano é este que instituiu-se em Araguari naquele tempo. Mensurar a relevância deste estudo para a Geografia é difícil, diante de tantas possibilidades de estudo que esta disciplina apresenta. Porém, é, pelo menos, mais uma ferramenta que somada a outras pode contribuir para a compreensão geográfica da complexa realidade sócio-

espacial de Araguari. Mais que um objetivo alcançado, que esta dissertação seja o início de uma aventura posterior, uma alavanca inicial para projetos futuros.

Findo este trabalho, fruto de uma pesquisa desenvolvida no curto espaço de tempo de dois anos, em que, no primeiro, os esforços foram concentrados nas aulas e nos trabalhos para cumprimento dos créditos das disciplinas do programa e no segundo as atenções se voltaram para a pesquisa empírica, trabalho de campo e escrita da dissertação, entre outras atividades que resultaram neste trabalho final. Experiência ímpar e aprendizagem sofrida foi o tratamento das questões que os desdobramentos da pesquisa apresentavam. Uns foram gradativamente se obscurecendo e, outros clareando. Dessa maneira foi possível delinear o tema que esta pesquisa propôs investigar: A relação das ferrovias com a organização espacial urbana da cidade de Araguari num dado tempo histórico.

Aprendizado sofrido, porém, gratificante; resultado de um grande esforço, que em muitas ocasiões, é individual e solitário, varando madrugadas a fio para a superação de nossas próprias limitações, de todas as ordens. Sem dúvida, a imaturidade intelectual de pesquisador de primeira viagem aparece nas páginas do texto. Por outro lado, esta “cria” não foi, nem poderia ser, fruto de uma só cabeça e de uma só “mão”. Esta pesquisa somente se realizou porque dele, muitas mãos e muitas cabeças generosas e solidárias, se aproximaram. É, por fim, em decorrência disso, que este estudo é muito mais resultado de um trabalho coletivo do que individual. Todavia, os equívocos, as interpretações e os erros são de minha inteira responsabilidade.

Escrevo estas últimas linhas com emoção. Relembro as alegrias e as tristezas, as angústias e a aflição em torno das incertezas quanto à feitura e à finalização desta pesquisa. O sacrifício da família torna ainda mais pesado o fardo sobre os meus ombros. Por tudo isso, seria hipocrisia minha negar que é também um orgulho e uma satisfação pessoal finalizar esta pesquisa.

## Referências Bibliográficas

- ALVES, Edmar César. **Batalhão Mauá, uma história de grandes feitos**. Goiânia, Kelps, 2003.
- BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade e ambivalência**. Rio de Janeiro, Jorge Zahar, Ed., 1999.
- BORGES, Barsanufu Gomides. **O Despertar dos dormentes; estudo sobre a Estrada de Ferro Goiás e seu papel nas transformações das estruturas regionais: 1909-1922**. Goiânia, Cegraf, 1990
- . **Goiás nos quadros da economia nacional: 1930-1960**. Goiânia: Ed. da UFG, 2000.
- BESSA, Kelly. **Metamorfoses da rede urbana no Triângulo Mineiro: considerações sobre o processo de convergência e divergência entre Uberaba e Uberlândia**. In: *Geografia e Educação*. Anízio Bragança Júnior, Marco Antônio Leonetti; Valter Machado Fonseca (Orgs). Associação dos Geógrafos Brasileiros, Seção Uberaba (AGB/Uberaba), Uberaba, Ano I, nº I, julho, 2007.
- BRAGA, Lucelma. **A formação da classe trabalhadora para o capital e o projeto de hegemonia da burguesia industrial no Brasil (1930-1960)**. In: *Revista Antítese – Marxismo e cultura socialista*, nº 2, Editora Kelps, Goiânia, maio de 2006.
- BRANDÃO, Carlos Antônio. **Notas sobre as especificidades da dinâmica urbano-industrial em uma Região do “Brasil Central: A expansão e a diversificação do capital mercantil no Triângulo Mineiro**. Anais do III Congresso Brasileiro de história econômica e 4ª Conferência Internacional de história de empresas, 1999. Disponível em: <http://www.abphe.org.br/congresso1999/Textos/CARLOS.pdf>, acesso em: 13 de agosto 2007.
- BRANDÃO, Hilma Aparecida. **Memórias de um tempo perdido: A Estrada de Ferro Goiás e a cidade de Ipameri (início do século XX)**. Dissertação de mestrado, Universidade Federal de Uberlândia, 2005.
- CALVO, Célia Rocha. **Trabalho e Ferrovia: A experiência de ser ferroviário da Companhia Paulista: 1890-1925**. São Paulo, 1994, 125 f. Dissertação (Mestrado em História) - Pontifícia Universidade Católica, São Paulo, 1994.
- CAMPOS JÚNIOR, Paulo Borges. **A transferência da sede da “Goiás” para Goiânia: 1954**. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Goiás. 1998.

- CAPEL, Horácio. **La morfología de los edificios industriales**. In: *La morfología de las ciudades: II. Aedes facere: técnica, cultura y clase social em la construcción de edificios*. Ediciones del Serbal, Barcelona, 2005.
- . **Ferrocarril, territorio y ciudades**. Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales (Serie documental de *Geo Crítica*). Vol. XII, nº 717, 15 de abril de 2007. Universidad de Barcelona.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A (Re)Produção do espaço urbano**. Editora Universidade de São Paulo, 1994.
- CARVALHO, José Murilo de. **Vargas e os militares: Aprendiz de feiticeiro**. In: D'Araújo, Maria Celina. *As instituições brasileiras da Era Vargas*. Ed. da FGV, Rio de Janeiro, 1999.
- CORREIA, Telma de Barros. **Pedra: Plano e cotidiano operário no sertão** – Campinas, SP, 1998. – (Série Ofício de arte e forma)
- . **De vila operária á cidade-companhia: As aglomerações criadas por empresas no vocabulário especializado e vernacular**. In: Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais. A. 3, n. 4, 2001. p. 83-98. Disponível em [http://www.anpur.org.br/publicacoes/Revistas/ANPUR\\_.pdf](http://www.anpur.org.br/publicacoes/Revistas/ANPUR_.pdf). Acesso em 13 de setembro de 2007.
- COSTA, Joaquim Ribeiro. **Toponímia de Minas Gerais. Com estudo da Divisão Territorial e Administrativa**. Belo Horizonte, BDMG Cultural, 1997.
- CUNHA, L. A. **O ensino Industrial-manufatureiro no Brasil**. Revista Brasileira de Educação. Andep, Mai/Jun/Jul/Ago 2000, nº 14
- D'ARAÚJO, Maria Celina. **Estado, classe trabalhadora e políticas sociais**. In: D'ARAÚJO, Maria Celina. *As instituições brasileiras da Era Vargas*. Rio de Janeiro: Ed. da FGV/ED.UERJ, 1999 Rio de Janeiro: Ed. da FGV/ Ed. UERJ, 1999.
- EL-KAREH, Almir Chaiban. **Filha Branca de Mãe Preta: A Companhia da Estrada de Ferro Dom Pedro II (1855-1865)**. Vozes, Petrópolis, 1982.
- FERNANDES, Nelson da Nóbrega. **Capitalismo e morfologia urbana na longa duração**. X colóquio internacional de geocrítica, Barcelona, 2008.
- FERREIRA, Aroldo Márcio. **Urbanização e arquitetura na região da Estrada de Ferro Goiás – E. F. Goiás: Cidade de Pires do Rio, um exemplar em estudo**. Goiânia: (Dissertação de Mestrado) - UFG, 1999.

- FERREIRA, Adjalme Dias. **Efeitos positivos gerados pelos parques urbanos: o caso do passeio público da cidade do Rio de Janeiro**. Niterói, 2005, 99f. Dissertação (Mestrado em Ciência Ambiental), Universidade Federal Fluminense, 2005 .
- FILHO, Virgílio Corrêa. **Evolução ferroviária do Brasil**. In: I Centenário das ferrovias brasileiras. (Diversos Autores) IBGE, Conselho Nacional de Geografia, Serviço gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Rio de Janeiro, 1954. Disponível em <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/centenarioferrovias1954.pdf>. Acesso em 16 de Dezembro de 2007.
- FOUCAULT, Michel. **O nascimento da medicina social**. In: *Microfísica do Poder*. Edições Graal, 6ª edição, Rio de Janeiro, 1986.
- FRIGOTTO, Gaudêncio. **Fazendo pelas mãos a cabeça do trabalhador: O trabalho como elemento pedagógico na formação profissional**. Cad. Pesq., (47):38-45, nov. 1983.
- FURTADO, Celso. **A formação econômica do Brasil**. 23 edição, Editora Nacional, São Paulo, 1989.
- GARCES, Eugenio. **Las ciudades del cobre: Del campamento de montaña al hotel minero como variaciones de la company town**. EURE (Santiago). [online]. dic. 2003, vol.29, no.88 [citado 03 Octubre 2007], p.131-148. Disponible en la World Wide Web: <[http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S025071612003008800006&lng=es&nrm=iso](http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S025071612003008800006&lng=es&nrm=iso)>. ISSN 0250-7161, acesso em 27 de julho de 2007.
- GOMES, Luis Palacín; CHAUL, Nasr Fayad; BARBOSA, Juarez Costa. **História Política de Catalão**. Editora UFG, Goiânia, 1994.
- GONZÁLES, Rafael Alcaide. **Resenha do livro**: CUÉLLAR VILLAR, D., JIMÉNEZ VEGA, M., y POLO MURIEL, F. (Coordinadores) **Historia de los poblados ferroviarios en España**. Madrid: **Fundación de los Ferrocarriles Españoles**, 2005. 400 p. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales. (Serie documental de Geo Crítica), Vol. XII, nº 700, 20 de enero de 2007. Disponível em <http://www.ub.es/geocrit/b3w-700.htm>, acesso em: 27 de julho de 2007.
- GRAMSCI, Antônio. **Americanismo e fordismo**. In: *Maquiavel, a política e o Estado moderno*. 8ª edição, Editora Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 1991.
- GUIMARÃES, Eduardo Nunes. **A influência paulista na formação econômica e social do Triângulo Mineiro**. Anais do XI Seminário sobre economia mineira: Economia, história, demografia e políticas públicas. Belo Horizonte, Agosto, 2004.

Disponível em [www.cedeplar.ufmg.br/diamantina2004/textos/D04A065.PDF](http://www.cedeplar.ufmg.br/diamantina2004/textos/D04A065.PDF), acesso em: 25 de julho, 2007.

———. **A transformação econômica do Sertão da Farinha Podre: O Triângulo Mineiro na divisão inter-regional do trabalho.** Revista: História e Perspectiva. Uberlândia, 4:7-35, Jan./Jun.. 1991.

HARDMAN, Francisco Foot. **Trem-Fantasma: A ferrovia Madeira-Mamoré e a modernidade na selva.** 2 ed. ver. e ampl. – São Paulo, Companhia da Letras, 2005.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna.** Edições Loyola, São Paulo, 1992.

HOBBSBAWN. E.J. **Da Revolução industrial inglesa ao imperialismo.** Editora Forense-Universitária, Rio de Janeiro, 1978.

IANNI, Octavio. **Política econômica nacionalista.** In: *Estado e planejamento econômico no Brasil.* 6ª ed. – Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.

INÁCIO, Paulo César. **Trabalho, ferrovia e memória: A experiência de turmeiro(a) no trabalho ferroviário.** Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2003.

———. **Estações da Memória: Ferrovia e sociedade em Goiás 1940-1970.** In: Revista Antítese – Marxismo e cultura socialista, nº 2, Editora Kelps, Goiânia, maio de 2006.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à cidade.** Editora Moraes Ltda. São Paulo, 1991

———. **A (Re)produção das relações sociais de produção.** Publicações escorpião, Porto, 1973.

LENHARO, Alcir. **A sacralização da política.** Campinas, SP: UNICAMP, 1986.

LÊNIN, V. I. **Imperialismo, fase superior do capitalismo.** Disponível em <http://www.vermelho.org.br/img/obras/imperialismo.asp>. Acesso em 12 de Agosto de 2007.

MAMERI, Abdala. **Pelos caminhos da história: Pessoas, coisas e fatos de Araguari.** Artigraf – Editora e artes gráficas Ltda, Araguari-MG, 1988.

MARX, Karl. **Formações econômicas pré-capitalistas.** 7ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2006.

———. **Capítulo VI Inédito de O CAPITAL: Resultado do processo de produção imediata.** Editora Moraes, São Paulo.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias: A evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura de café.** São Paulo, Alfa-Omega. Sociologia e Política, 1974.

- MEDEIROS, Marcelo. **A trajetória do Welfare State no Brasil: Papel redistributivo das políticas sociais dos anos 1930 aos anos 1990.** Texto para discussão n.º 852, IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Brasília, 2001. Disponível em [http://www.ipea.gov.br/pub/td/2001/td\\_0852.pdf](http://www.ipea.gov.br/pub/td/2001/td_0852.pdf). Acesso em: 25 de Abril de 2008.
- MENDONÇA, Sônia Regina de. **Estado e economia no Brasil: opções de desenvolvimento.** Rio de Janeiro: Graal, 1986.
- MINAMI, Issao. **Vila de Paranapiacaba, outrora Alto da Serra, na Serra do Mar, em São Paulo, um patrimônio ambiental, tecnológico e arquitetônico: produto de uma “single-enterprise” ferroviária no Brasil.** Arqtextos 054 – texto especial 267 – novembro de 2004. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/arqtextos/arq000/esp267.asp>. Acesso: 13 de setembro de 2007.
- MOMBEIG, Pierre. **O estudo geográfico das cidades.** Boletim geográfico: Conselho Nacional de Geografia: IBGE. Ano I, Outubro de 1.943, São Paulo-SP.
- . **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo.** Editora Hucitec, São Paulo, 1984.
- MOREIRA, Deivid de Medeiros. **Araguari e a Estrada de Ferro Goiás. 1928-1954.** “O cheiro e o sabor da infância”. Orientadora: Dilma Andrade de Paula. Monografia (Bacharelado) – Universidade Federal de Uberlândia, Curso de Graduação em História, 2006.
- MOREIRA, Ruy. **A geografia serve para desvendar máscaras sociais.** In: *Pensar e ser em geografia: ensaios de história, epistemologia e ontologia do espaço geográfico.* São Paulo, Contexto, 2007.
- . **Sociedade e espaço no Brasil (As fases da formação espacial brasileira: hegemonias e conflitos).** Boletim Paulista de Geografia, nº 83, São Paulo, Dez. 2005.
- NAVES, Maria Consuelo Ferreira Montes & RIOS, Gilma Maria (coord.). **Araguari 100 anos de fatos e dados.** Editora Mendes, 1988).
- NEGO, Antônio Luigi & SILVA, Fernando Teixeira. **Trabalhadores, sindicatos e política (1945-1964).** In: JORGE, Ferreira & DELGADO, Lucileide S. N. *O Brasil Republicano.*
- OLIVEIRA, Ademir José de. (2005). **As linhas do progresso: a Estrada de Ferro Goiás e a ascensão a cidade de Araguari – 1920-1950.** Catalão-GO. Monografia – curso de especialização em História do Brasil – Universidade Federal de Goiás.
- OLIVEIRA, Francisco. **O Estado e o Urbano no Brasil.** Espaço & Debate nº 06, Jun/Set. 1982.

———. **Elegia para uma Re(li)gião: Sudene, Nordeste. Planejamento e conflito de classes.** Editora: Paz e Terra, São Paulo, 1977.

OLIVEIRA, Márcio Piñon. **Quando a fábrica cria o bairro: Estratégias do capital industrial e reprodução do espaço metropolitano no Rio de Janeiro.** Scripta Nova, Revista Eletrônica de Geografia y Ciencias Sociales, Vol. X, núm. 218 (51), Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2006. Disponível em <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-218-51.htm>. Acesso em: 13 de setembro de 2007.

PAULA, Dilma Andrade de. **Fim de linha. A extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974.** Niterói, 2000. 356 f. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2000.

PEREIRA, Viviane da Silva. **Memórias a todo vapor: a transferência da sede da Estrada de Ferro Goiás (1954) na imprensa araguarina (1947-1954).** Orientadora: Dilma Andrade de Paula. Monografia (Bacharelado) – Universidade Federal de Uberlândia, Curso de Graduação em História.

PIQUET, Rosélia. **Cidade-empresa: presença na paisagem urbana brasileira.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1998

Rosa, R. **Caracterização Fisiográfica do Município de Araguari.** *Sociedade & Natureza.* Uberlândia: EDUFU, v. 5, nºs. 7 e 8, 1992. p. 53-76.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira.** 2. ed. – São Paulo, HUCITEC, 1994.

———. **Do meio natural ao meio técnico-científico-informacional.** In: *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI.* Rio de Janeiro: Record, 2001. p. 23-53.

———. **Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e meio técnico-científico informacional.** São Paulo, Editora Hucitec, 1996.

———. **Metamorfoses do espaço habitado.** São Paulo, Hucitec, 1996.

———. **Totalidade do diabo – como as formas geográficas difundem o capital e mudam estruturas sociais.** *Ciência geográfica,* Associação dos geógrafos brasileiros, Bauru-SP, Edição especial, julho 1997. p. 73-77.

———. **Nazaré, um porto ferroviário do recôncavo bahiano.** *Ciência geográfica,* Associação dos geógrafos brasileiros, Bauru-SP, Edição especial, julho 1997. p. 05-09.

———. **A forma e o tempo: A história da cidade e do urbano.** In: *Técnica Espaço Tempo: Globalização e meio técnico-científico-informacional.* 2ª ed. São Paulo, Hucitec, 1996. Cap. 06, p. 68-72.

SEGNINI, Liliana Rolfsen Petrilli. **Ferrovias e ferroviários: uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa.** São Paulo: Autores Associados, Cortez, 1982.

SILVA, Moacir M. F. **Geografia das estradas de ferro brasileiras em seu primeiro centenário (1854-1954).** In: I Centenário das ferrovias brasileiras. (Diversos Autores) IBGE, Conselho Nacional de Geografia, Serviço gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Rio de Janeiro, 1954. <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20%20RJ/centenariodeferrvias1954.pdf>. Acesso em 16 de Dezembro de 2007.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil.** Tese de Doutorado, Universidade Estadual Paulista, Faculdade de ciência e tecnologia. Orientador, Armem Mamigoniam, Presidente Prudente, 2003.

SOJA, EDWARD W. **Geografias pós-modernas: A reafirmação do espaço na teoria social crítica.** Jorge Zahar Editor, Rio de Janeiro, 1993.

TEIXEIRA, Mauro Borges. **Tempos idos e vividos. Minhas experiências.** Goiânia, Ed. do Autor, 2002.

TENCA, Álvaro. **Senhores dos trilhos: racionalização, trabalho e tempo livre nas narrativas de ex-alunos do curso de ferroviários da antiga Paulista.** São Paulo: Editora UNESP, 2006

THOMPSON, E. P. **A miséria da teoria ou um planetário de erros: críticas ao pensamento de Althusser.** Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1978.

\_\_\_\_\_. **Tempo, disciplina de trabalho e capitalismo industrial.** In: *Costumes em Comum.* Companhia das Letras, São Paulo, 1998.

#### **Outras Fontes:**

- Jornal Gazeta do Triângulo, 05/07/1942, nº. 276.
- Jornal Gazeta do Triângulo, “Estrada de Ferro Goiás – Serviço de Ensino e Orientação Profissional”. 25/12/1950 – Ano XV nº. 877, sp.
- Jornal Gazeta do Triângulo “Surge “O APRENDIZ” órgão da Escola Profissional da Goiaz”. 05/05/1948.
- Jornal Gazeta do Triângulo, “52 Casas populares serão construídas, no alto da Goiás, para os servidores da E.F.Goiás”. 05/12/1952

- Jornal Gazeta do Triângulo, “Inaugurado, em solenidade simples, mas significativa o Hospital de Ferroviário de Goiás”. 05/10/1952, sp.
- Jornal Gazeta do Triângulo, “A Assistência Social da E.F. Goiás”. 08/12/1951 – Ano XVI nº. 919, sp.
- Jornal Gazeta do Triângulo, 05 de Abril de 1953, p. 03.
- Jornal Gazeta do Triângulo, edição de 17 de Janeiro de 1965.
- O Diário de Araguari – 31/11/1996 – “A epopéia da Cia. Mogiana”.
- Jornal Botija Parda, edição especial de 29 de julho de 1972.
- Revista: O GUARANI nº. 08, Jan. e Fev. de 1953, p. 8.
- Revista, O GUARANI, 1953, p. 14.
- Revista, O GUARANI, Ano I – junho-julho de 1952, nº. 3 p. 18.
- Revista, O GUARANI, Araguari, V.1, n.06, out. 1952.
- Dossiê de Tombamento: Conjunto da Estação da Estrada de Ferro Goiás – Tombado pelo Decreto nº. 010 de 10 de fevereiro de 1989 e reiterado pelo Decreto nº. 013 de 03 de abril de 1998. Divisão de Patrimônio Histórico da Secretaria de Cultura da Prefeitura Municipal de Araguari.
- Histórico do município de Araguari. Arquivo Público Municipal. 2006.
- Anuário Estatístico de Minas Gerais, 1929.
- Regulamentação das Construções, Reconstruções e Demolições de Obras na Cidade de Araguari. Lei nº. 271 de 03 de novembro de 1923.
- Código de Posturas Municipais, Lei nº. 120 de 26 de novembro de 1950.
- Censo Demográfico, IBGE, 1950.
- FONTE mimeografada, Dr. Calil Porto. Vol. 1, p. 53. Não possui ano.
- BRASIL, Antônio. “A vida histórica de Araguari”. *Jornal Botija Parda*. Araguari. 29 de novembro de 1981. Ano XII, nº. 594 s/p.
- BRASIL, Antônio. “A vida histórica de Araguari”. *Jornal Botija Parda*. Araguari 07 e 14 de Março de 1982. Ano XII nº 606 e 607. s/p.
- História da imigração na região do Triângulo Mineiro e Auto Paranaíba. – Arquivo Público de Araguari-Mg.

- Código de Posturas Municipais. Lei nº. 120 de 26 de novembro de 1950.
- Decreto-Lei nº. 21, de 19 de Julho de 1938.
- GOIÁS ATLÉTICA: Associação Beneficente dos Funcionários da Estrada de Ferro Goiás. Araguari-MG, 1958-1960
- Entrevista com o Sr. Alberoni, ex-maquinista da EFG, concedida ao Arquivo Público Municipal de Araguari, no dia 19/08/2003, às 15:00 aos entrevistadores: Aparecida da Glória Campos, Thaís Tormin Porto Arantes e Clayton França Carili.
- Depoimento da Irmã Giovanni ao Arquivo Público em janeiro de 1998.
- Depoimento – Sr. Honor Machado. 10/06/97, às 09h30min horas ao Arquivo Público Municipal. p. 3-4.
- Depoimento de Janete Consuelo Sacalia Passos. s/d. In: Relatório de Pesquisa. Instituto de História, Universidade Federal de Uberlândia, 2005, p. 11.
- Entrevista com o Sr. Mauro Borges Teixeira ex-Diretor da EFG, concedida à Paulo Borges Campus Júnior, em 17/02/1998.
- Entrevista com o Sr. Alaor Puga ex-chefe das oficinas da Goiás, concedida à Paulo Borges Campus Júnior em 15/01/1998.
- Entrevista com o senhor Diniz Farina, realizada no mês de abril/2005 na cidade de Araguari-MG. Apud, Borges. J. 2006, p. 63.